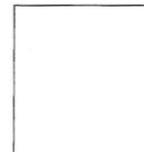


# Ville de LA COURONNE

## Façade urbaine et Zone NAS au lieudit « Chantemerle »

### Etude d'urbanisme-paysage niveau L.111.1.4

- 1. Diagnostic du Site**
- 2. Stratégie et Projet**
- 3. Incidences réglementaires et opérationnelles**



Avril 2000

**Jacques SEGUI - Paysagiste Conseil**  
2 rue Maréchal Joffre 24100 BERGERAC  
tél. : 05.53.57.13.84. Fax. : 05.53.58.02.52.

## **CONTENU DE L'ETUDE**

### **0 PREAMBULE**

- I - les éléments de formulation de la commande
- II - Les objectifs de l'étude

### **1 LE DIAGNOSTIC DU SITE**

- 1.1 - Une situation stratégique
- 1.2 - Quelques éléments caractéristiques du périmètre d'étude
- 1.3 - Analyse urbanistique
- 1.4 - Analyse sensible
- 1.5 - Analyse morphologique

### **2 RECHERCHE D'UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT**

- 2.1 - Identification des enjeux
- 2.2 - Définition des axes d'intervention
- 2.3 - Principes et modèles d'utilisation des végétaux
- 2.4 - Composition globale de l'aménagement
- 2.5 - Contenu de l'aménagement
- 2.6 - Image du site
- 2.7 - Coupes Projet

### **3 INCIDENCES REGLEMENTAIRES ET OPERATIONNELLES**

- 3.1 - Incidences au niveau réglementaire
- 3.2 - Eléments de composition à intégrer dans le règlement du POS

PREAMBULE

0.

## I - LES ELEMENTS DE FORMULATION DE LA COMMANDE

La façade urbaine de LA COURONNE, en bordure de la RN 10, et de RD.910, possède encore des terrains non urbanisés.

La vocation urbaine d'habitat de site d'activités ou bien de sites de loisirs de ce territoire de la ville, doit être précisée dans l'espace et réinscrit dans les documents administratifs.

Par ailleurs, les sites déjà équipés et urbanisés qui ont aujourd'hui une vocation industrielle et commerciale, doivent être intégrés d'une façon qualitative et un nouveau paysage urbain doit être redessiné en rapport avec qualités paysagères du site existant, et son environnement.

Dans le cadre d'une étude pré-opérationnelle, il est nécessaire d'engager une réflexion sur le parti d'aménagement urbain et paysager de ce site, et ceci pour 2 raisons :

- d'une part, les chefs d'entreprises susceptibles d'acquérir des terrains, seront plus attirés par un environnement de qualité ;
- d'autre part, ce site étant en bordure de la RD 910 et de la RN 10, il se voit appliquer les mesures réglementaires de l'article 111.1.4 du code de l'urbanisme.

Cet article prévoit en effet « qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m 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 75m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».

Toutefois, le législateur a aussi prévu que « les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le plan d'occupation des sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

Dans le cas présent, la ville de LA COURONNE souhaite procéder à la modification de son P.O.S. Il est donc convenu que les éléments issus de la présente étude alimenteraient la réflexion engagée pour la mise au point des documents d'urbanisme.

Ainsi, compte tenu de son positionnement et de l'enjeu stratégique que constitue son développement, il s'agit, au travers de cette étude commandée par la ville de LA COURONNE, de se doter des éléments de réflexion qui garantissent une qualité de l'urbanisation et des implantations architecturales, propre à valoriser le quartier.

## II - LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude a pour objet, à partir d'une analyse de site, de dégager un parti d'aménagement global visant à :

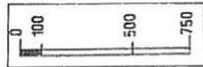
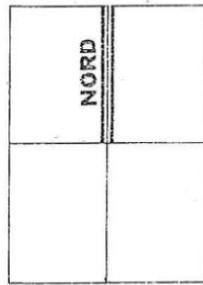
- définir les aspects réglementaires (prescriptions éventuelles de P.O.S., application de l'article L.111.1.4) ;
- nourrir les phases opérationnelles des projets d'infrastructures et d'aménagement des zones ;
- garantir la qualité des implantations attendues par des recommandations architecturales et paysagères et un plan de pré-verdissement.

LE DIAGNOSTIC DU SITE	1.
-----------------------	----

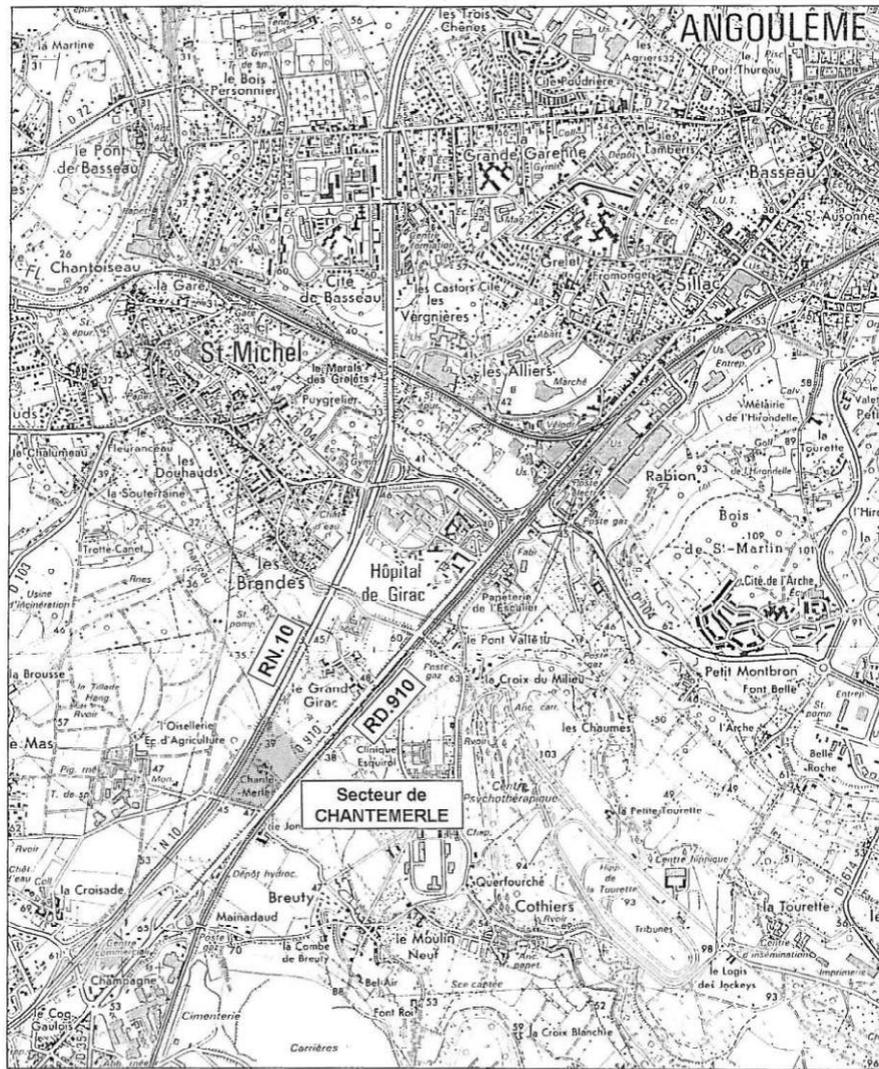
Ce diagnostic a pour objectif :

1. d'apprécier les problèmes fonctionnels urbanistiques et paysagers qui se posent sur le Périmètre d'étude et d'en relever les atouts.
2. de dégager les secteurs sensibles au niveau paysager du site.

Il s'appuie essentiellement sur l'analyse sensible du point de vue des paysages, sur la base de perspectives visuelles les plus intéressantes et sur l'analyse morphologiques à partir de laquelle nous révélerons des enjeux d'aménagement tenant compte des reliefs et des caractéristiques des terrains naturels.



**PLAN DE SITUATION**



1.

### 1.1 - UNE SITUATION STRATEGIQUE

Situé au Sud de l'agglomération d'ANGOULEME, à environ 5 Km du centre, le périmètre d'étude se caractérise par une situation géographique particulièrement stratégique du fait :

- d'une part de sa proximité d'ANGOULEME ;
- d'autre part, de ses conditions d'accès routiers (RN.10 mise à 2x2 voies, échangeur de LA COURONNE et RD.910 ancienne route nationale devenue aujourd'hui un véritable boulevard de transit entre le centre d'ANGOULEME, les zones commerciales qui le bordent et le centre de LA COURONNE).

### 1.2 - QUELQUES ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU PERIMETRE D'ETUDE

La reconnaissance de terrain, tout autour du périmètre d'études montre quelques éléments caractérisant les lieux :

**PHOTO 1** Une architecture plantée peu présente, mais structurante, caractérisant encore une ambiance champêtre aux abords du ruisseau « La Charraud ».

**PHOTO 2** La RN.10, véritable couloir ne développe pas de fortes relations visuelles avec le site.

**PHOTO 3** La RD.910, véritable boulevard à 2 voies, superpose aux paysages naturels un autre paysage plus sophistiqué.

**PHOTO 4** Le Château de l'OISELLERIE dans lequel est implanté un Lycée agricole est un site classé, et, est situé à quelques centaines de mètres du site à aménager.

1.



PHOTO N°1



PHOTO N°2



PHOTO N°3



PHOTO N°4

1.

### **1.3 - ANALYSE URBANISTIQUE**

Cette analyse du fait des caractères des lieux (occupation du sol, conditions de dessertes, topographie), met en évidence des éléments structurants, des images valorisantes et des images négatives, des contraintes d'accès.

#### **1.3.1 - Des configurations routières valorisantes**

- **Un effet structurant : le carrefour giratoire actuel :**  
Il dessert la RD.910, aux hameaux environnants situés de l'autre côté de la RN.10. Ce carrefour a été créé étant un nécessaire rétablissement lors de la mise à 2x2 voies de la RN.10.  
Il a été suffisamment dimensionné pour permettre la desserte de la zone d'activités actuelle sur les sites de IMMOCHAN. C'est donc un carrefour giratoire à 5 branches.  
Une image positive reste l'intégration de ce giratoire et du pont, vis à vis de traces d'anciennes propriétés ; ainsi nous devinons une perspective encadrée par des piliers de vieilles pierres et un porche encore présent, motifs du décor.
- **La Route Départementale 910**  
C'est un axe privilégié entre le centre d'ANGOULEME depuis le carrefour de GIRAC, proche de l'hôpital, et le centre de LA COURONNE.  
Sur la section à aménager, la RD.910 est composée de 2 voies séparées par un terre plein central. Cette configuration favorise la fluidité du trafic routier, car il n'existe pas d'entrées et de sorties le long de l'axe.  
L'effet de façade et la perspective sur le site ont une lecture paysagère simplifiée due à cette configuration linéaire.  
L'aménagement paysager du boulevard ainsi créé, au contraire ne favorise pas cette vision d'ensemble, car le terre plein central est ici utilisé comme un lieu de plantations privilégiant le coup d'œil sur l'espace central plutôt que sur les espaces latéraux.
- **La Route Nationale 10**  
C'est un axe de passages qui reste peu en rapport avec le lieu à aménager.  
Le site concerné par l'aménagement est bordé à l'Ouest par cette 2x2 voies, qui, dans la configuration du terrain, reste dans un déblai, véritable effet de couloir, limitant les vues des usagers vers les paysages.  
L'effet de vitrine sur la RN.10 paraît donc réduit par ces positions de terrain.

1.

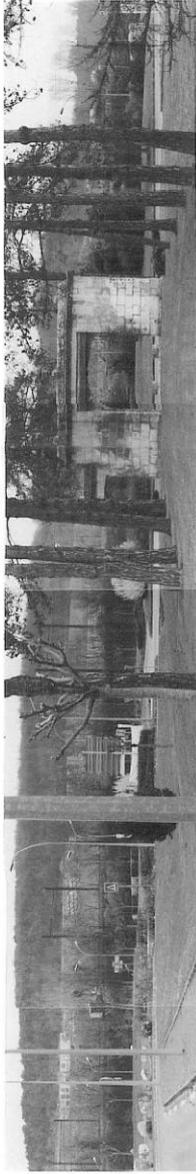


PHOTO 5 Un effet structurant : le carrefour giratoire actuel et les traces d'anciennes entrées de propriétés



PHOTO 6 La Route Départementale 910 et l'effet de façade barré par le terre plein



PHOTO 7 La Route Nationale 10 et son effet couloir



PHOTO 8 La Voie Communale 203, le Lycée agricole et le Château de L'OISELLERIE

-8-

- La Voie Communale n°203

C'est une relation routière fréquentée entre la RD.910 et les hameaux et les localités situées à l'Ouest de la RN.10.

Cette voie a été rétablie sur la RN.10 par un pont qui a été organisé dans une perspective qui tient compte des traces bâties et des anciennes entrées de propriétés.

Cette voie locale dessert le Lycée agricole de l'OISELLERIE, le Village du MAS, et le Hameau de LA CROISADE.

### 1.3.2 - Des contraintes d'accès

Compte tenu des contraintes de site (parcellaire, topographie,...), le réseau viaire encadre favorablement le terrain situé en zone NAS.

Les implantations sont cependant conditionnées par des accès qu'il faudrait aménager, reliant les équipements futurs aux voies principales précédemment décrites.

Seuls deux types d'accès paraissent possibles mais imposent de fortes contraintes d'occupation de l'espace, de fonctionnement routier ou de lecture paysagère.

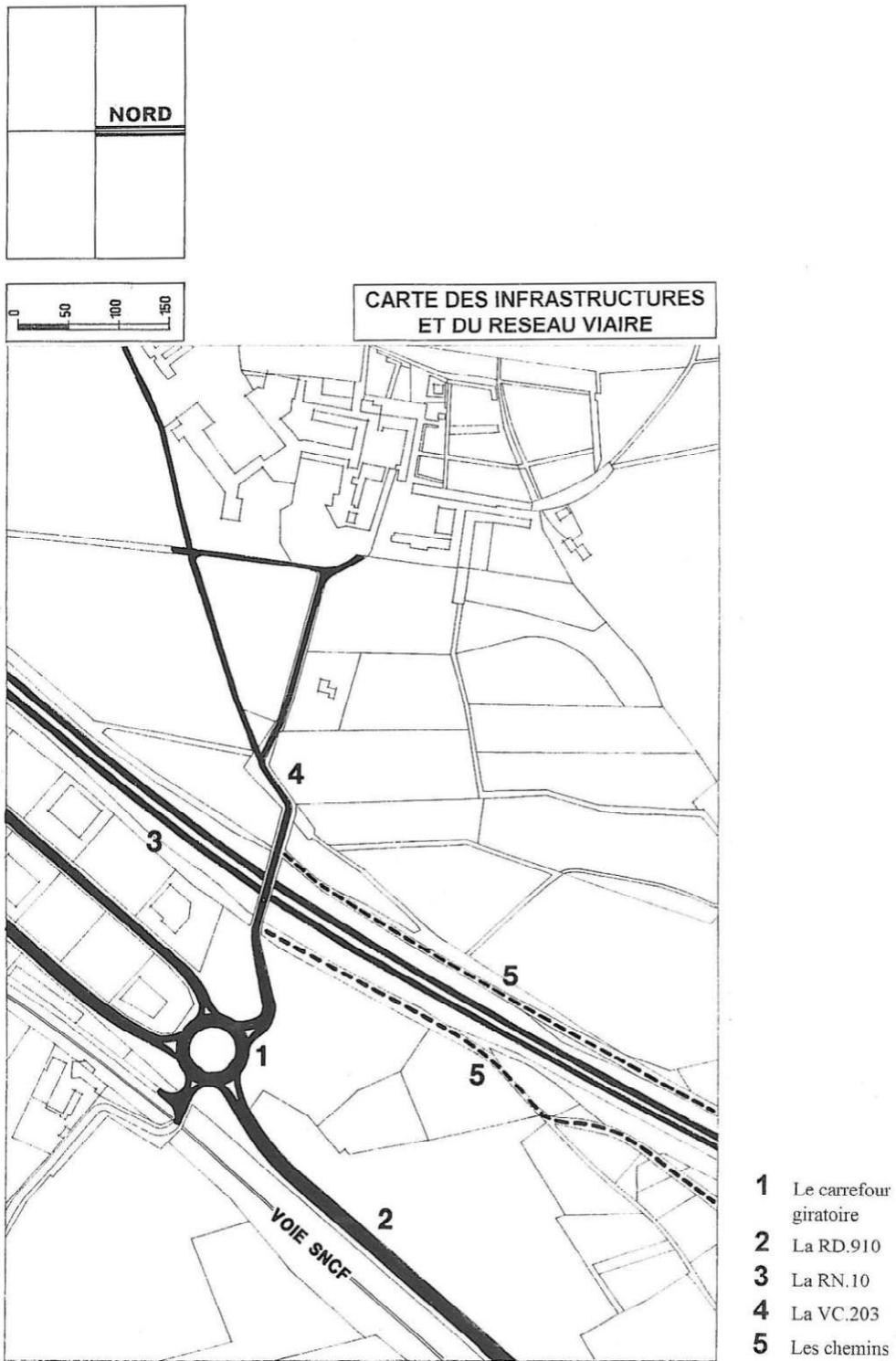
- Les accès depuis la VC.203

Ils ne peuvent être localisés que sur une portion très réduite de cette voie, sur la section située entre le Pont de la RN.10 et le carrefour giratoire actuel.

Cette configuration gêne la lecture positive du paysage actuel fondée sur la perspective du Pont, du carrefour giratoire et des motifs architecturaux conservés et mis en valeur.

- Les accès depuis la RD.910

Ils ne paraissent pas évidents du fait de la configuration de la RD.910 en 2 voies séparées par un terre plein central.



#### **1.4 - ANALYSE SENSIBLE**

ou la recherche et la définition d'unités visuelles et de perspectives majeures.

Le paysage est décomposé en territoire de sensibilités et d'aspects variés.

Il s'agit là de faire une recherche d'unités visuelles, en localisant et en décrivant les vues depuis chaque axe préférentiel de déplacement .

Relevés des vues, et balayages à partir des accès et des points de vues environnants (zones d'habitats ou sites sensibles).

Cette analyse permettra d'identifier des sites de lectures préférentiels et d'en tenir compte pour d'une part intégrer le projet dans le paysage, mais aussi pour faire valoir les façades de la zone d'activités sous un aspect positif.

4 parcours peuvent être imaginés :

- le parcours des riverains, dans leur trajet quotidien
- le parcours des riverains, en terme d'utilisation du paysage de la commune à des fins de loisirs
- le parcours des usagers de la RN 10
- le parcours des usagers de la RD 910

##### **1.4.1 - Le parcours des riverains dans leur trajet quotidien**

Nous avons ici considéré comme un des motifs de paysage de qualité, l'environnement du giratoire et la relation entre la RD.910 et le secteur de l'OISELLERIE.

Ce site est marqué par des repères bien connus des riverains et appréciés tels que « Le Porche Charentais » et le groupe de Pins Sylvestres.



**PHOTO 9**

Ce lieu marqué d'éléments forts comme l'architecture et les grands arbres, a été ensuite compliqué dans sa lecture par une utilisation trop ornementale des végétaux.

#### **1.4.2 - Le parcours des riverains en terme d'utilisation du paysage de la commune à des fins de loisirs**

Nous avons tenu ici à représenter la vue du site à aménager depuis le Château de l'OISELLERIE.

Nous pouvons constater que le site est légèrement en contrebas du champ de cultures céréalières qui fait face au château.

Nous devinons la partie supérieure du remblai de la voie SNCF.



**PHOTO 10**

Depuis le site, la perspective opposée dévoile le Château de l'OISELLERIE, sans montrer la RN.10 qui est en déblai.



**PHOTO 11**

#### **1.4.3 - Le parcours des usagers de la RN.10**

Le site à aménager se situe bien au dessus de la RN.10. La conception depuis la 2x2 voies dans le sens ANGOULEME-BORDEAUX, n'est pas évidente ; le premier plan étant le talus autoroutier constitué d'une végétation d'arbres en alignement.



**PHOTO 12**

#### **1.4.4 - Le parcours des usagers de la RD.910**

Dans le sens ANGOULEME-LA COURONNE, la vision est filtrée par la présence de la végétation de caractère ripisylve le long du ruisseau de la CHARREAU.

Des bandes de haies plantées d'arbustes persistants segmentent le linéaire et forme un premier plan plus ou moins masqué.

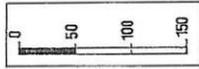
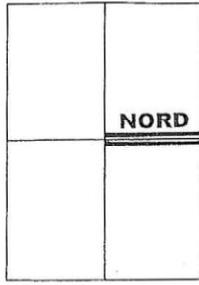


**PHOTO 13**

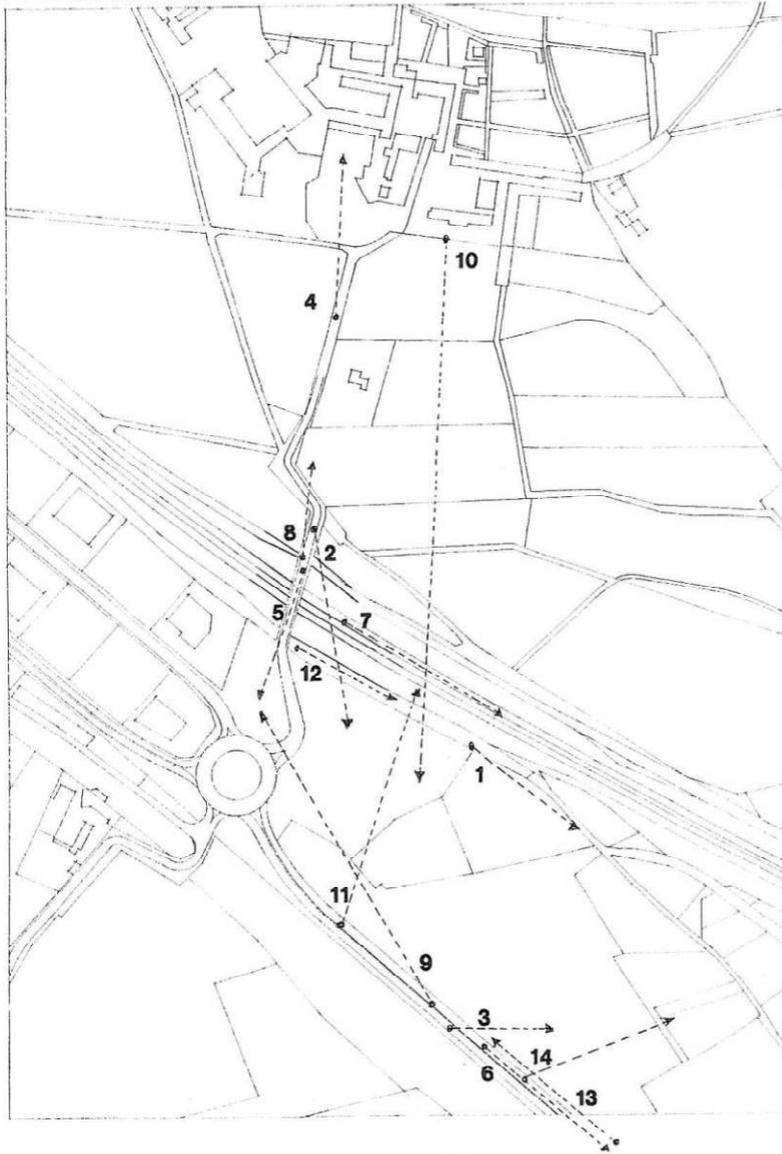
Dans le sens LA COURONNE -ANGOULEME, la vue que l'on peut avoir du site paraît plus évidente et plus large. Seul le terre plein central, recouvert de plantations d'arbres en alignement forme un masque.



PHOTO 14



**CARTE DE REPERAGE DES VUES**



### **1.5 - ANALYSE MORPHOLOGIQUE**

Le paysage est décomposé en 2 trames :

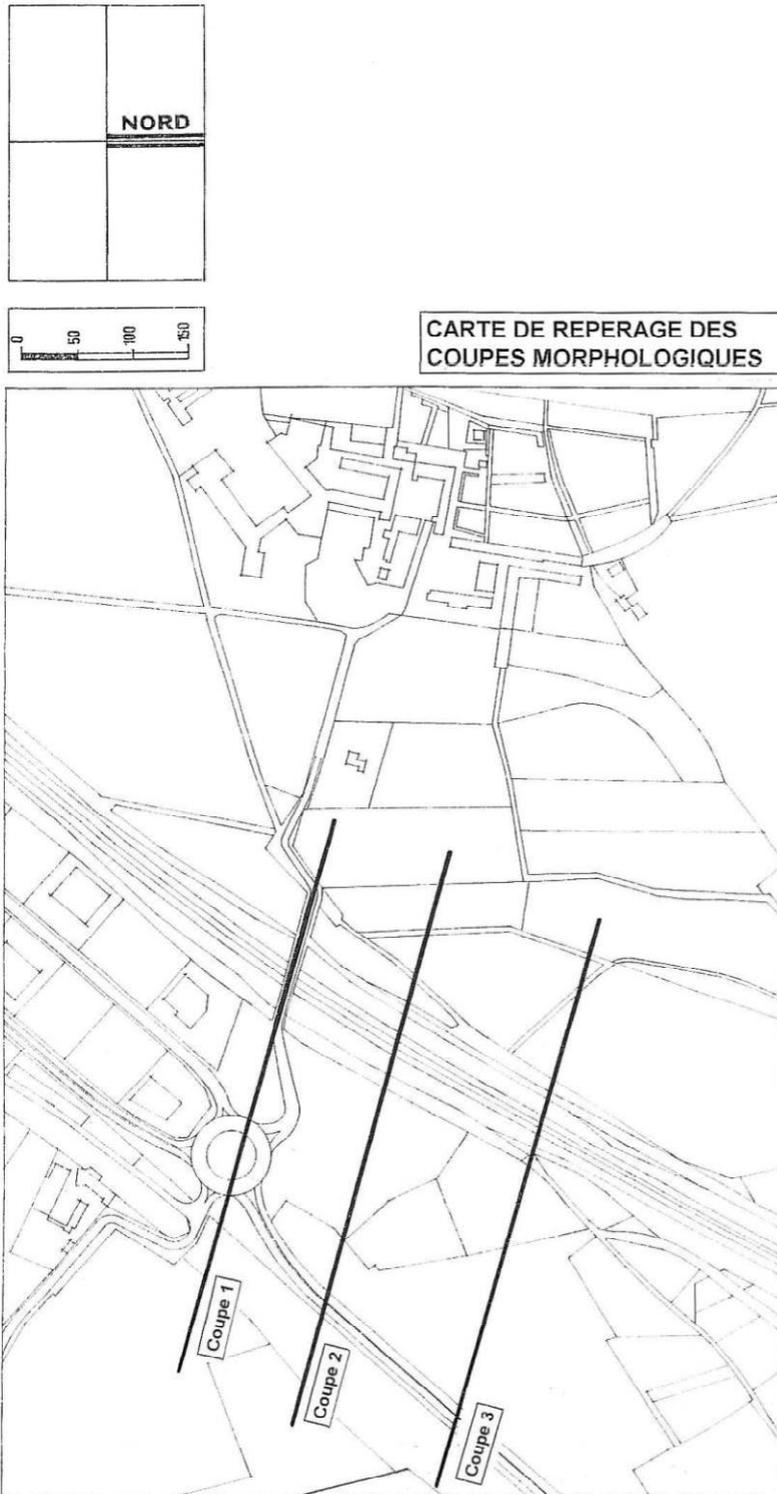
La trame de la naturalité ou comment relief-végétation et eau fonctionnent et s'imbriquent. Quelles sont ainsi les composantes naturelles du paysage et les dominantes naturelles ?

La trame de la spatialité ou comment par son action, l'homme a divisé et organisé l'espace. Quels sont les schémas de fonctionnement existants ?

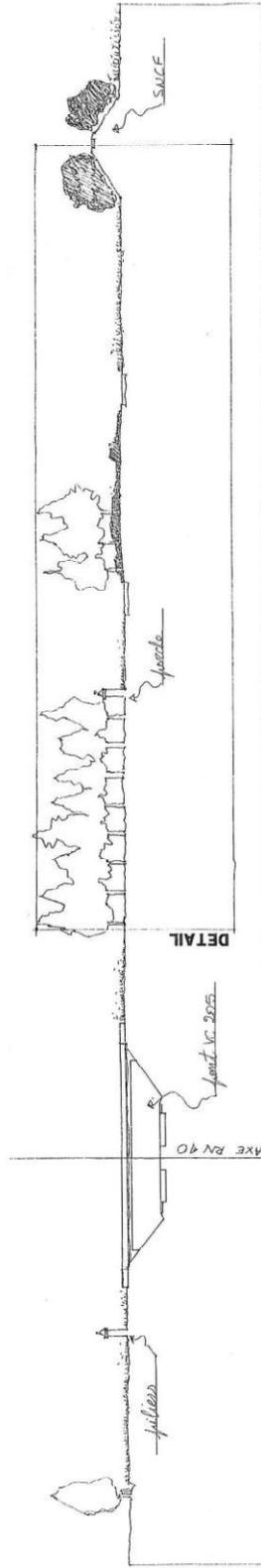
Le parcellaire, les réseaux, les bâtiments sont des éléments du construit. Mais aussi il ne faudra pas oublier les clôtures, la publicité et l'éclairage qui sont des constructions qui masquent le paysage.

**Le site a été divisé en 3 séquences morphologiques**, intégrant cette superposition du relief naturel et artificiel, puisque des terrains ont été remblayés et les éléments d'infrastructures et de constructions.

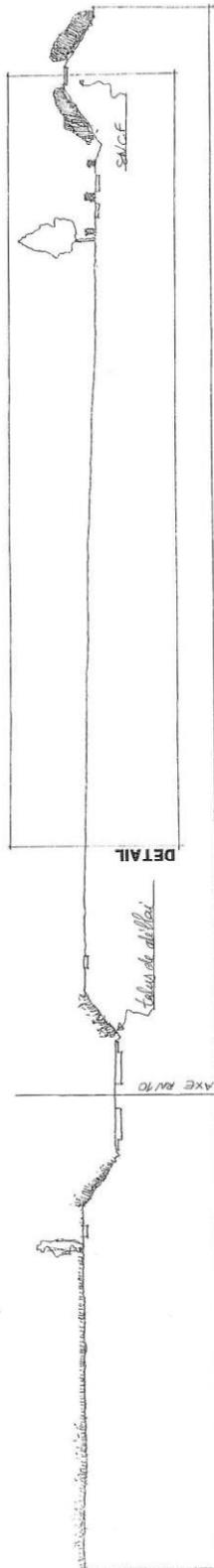
- **La COUPE 1 et son détail** montrent l'organisation de la perspective majeure qui a été établie lors de l'aménagement du Giratoire et du rétablissement de la VC.205. Ainsi le pont, l'alignement d'AULNES, un groupe de conifères, la construction du porche et le giratoire, se trouvent sur un même axe.
- **La COUPE 2 et son détail** montrent la planitude du terrain à aménager. Les abords de la RD.910 sont occupés d'une végétation réintroduite et jardinée, limitant quelquefois les transparences. Il faut noter la haie en contrebas de la voie SNCF, qui matérialise la limite de l'emprise et reste un premier plan de qualité.
- **La COUPE 3 et son détail** montrent l'organisation des abords de la RD.910 encadrée de haies taillées. Une rupture de relief au milieu du terrain devra être mise en valeur.



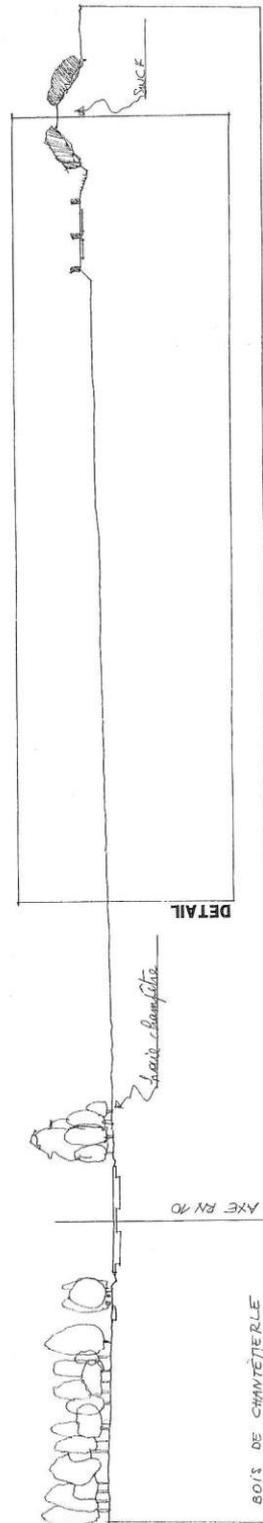
1.



COUPE 1 Echelle 1/1000<sup>ème</sup>



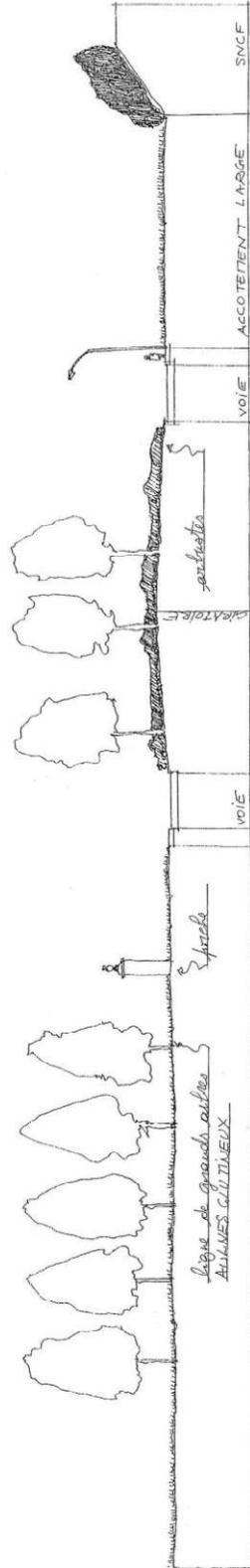
COUPE 2 Echelle 1/1000<sup>ème</sup>



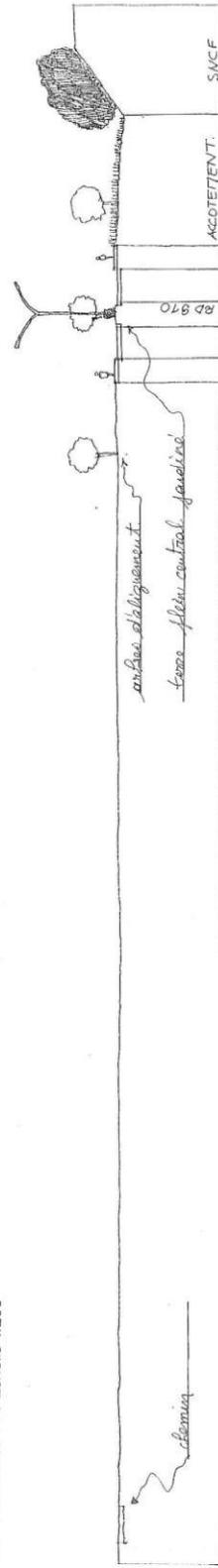
COUPE 3 Echelle 1/1000<sup>ème</sup>

-18-

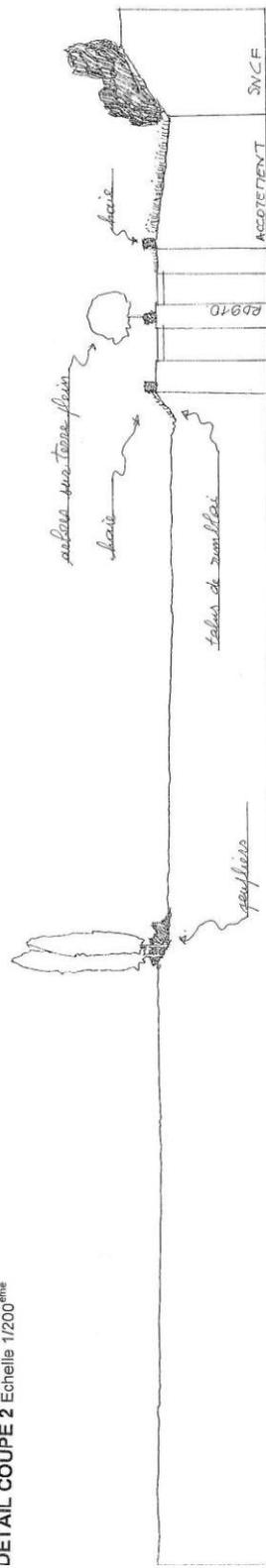
1.



DETAIL COUPE 1 Echelle 1/200<sup>ème</sup>



DETAIL COUPE 2 Echelle 1/200<sup>ème</sup>



DETAIL COUPE 3 Echelle 1/200<sup>ème</sup>

RECHERCHE D'UNE STRATEGIE  
D'AMENAGEMENT

2.

### 2.1 - IDENTIFICATION DES ENJEUX

Avant de définir les axes ou les thèmes d'intervention sur le périmètre d'étude, il est nécessaire pour la Commune de LA COURONNE et ses partenaires, de mettre en évidence les enjeux suivants :

- la maîtrise qualitative de l'accueil des activités économiques au regard d'implantations nouvelles. Ainsi quelques règles d'implantation des bâtiments peuvent être énoncées sur le site ;
- l'affirmation, voir l'amélioration de l'image de marque du secteur, afin de donner une cohérence aux espaces publics et de les aménager en relation avec les équipements privés. Ainsi on pourra davantage rechercher une transparence visuelle en simplifiant l'aménagement existant ;
- la prise en compte des contraintes du site et de la sensibilité paysagère en travaillant sur 2 échelles fondamentalement différentes :
  - ⇒ l'échelle du paysage
  - ⇒ l'échelle de la façade

### 2.2 - DEFINITION DES AXES D'INTERVENTION

#### 2.2.1 - Aménagement des conditions de dessertes

- La voirie :  
Dans la mesure où le principal atout réside dans la qualité de sa desserte principale, il est nécessaire que la desserte des parcelles se fasse par l'arrière et non directement de la RD.910. Ainsi on imaginera une zone d'entrée au site, située entre le pont et le Giratoire sur la VC.205.  
Les parkings pourront être aménagés à l'arrière des bâtiments et nous libérerons par ce parti d'aménagement, les façades vues depuis la RD.910.
- Les réseaux divers  
Sur le site proprement dit, le niveau d'équipement est très faible en terme d'assainissement et d'amenée des réseaux.  
L'importance du développement envisagé et les caractéristiques du site, peuvent amener à raisonner sur l'implantation d'un bassin d'orages récoltant et décantant toutes les eaux polluées, celles provenant des voiries et celles provenant des terrasses et toitures.

### **2.2.2 - Prise en compte des contraintes paysagères**

La sensibilité paysagère, la topographie et les aménagements à proximité de la RD.910 constituent la principale contrainte des terrains du périmètre d'étude.

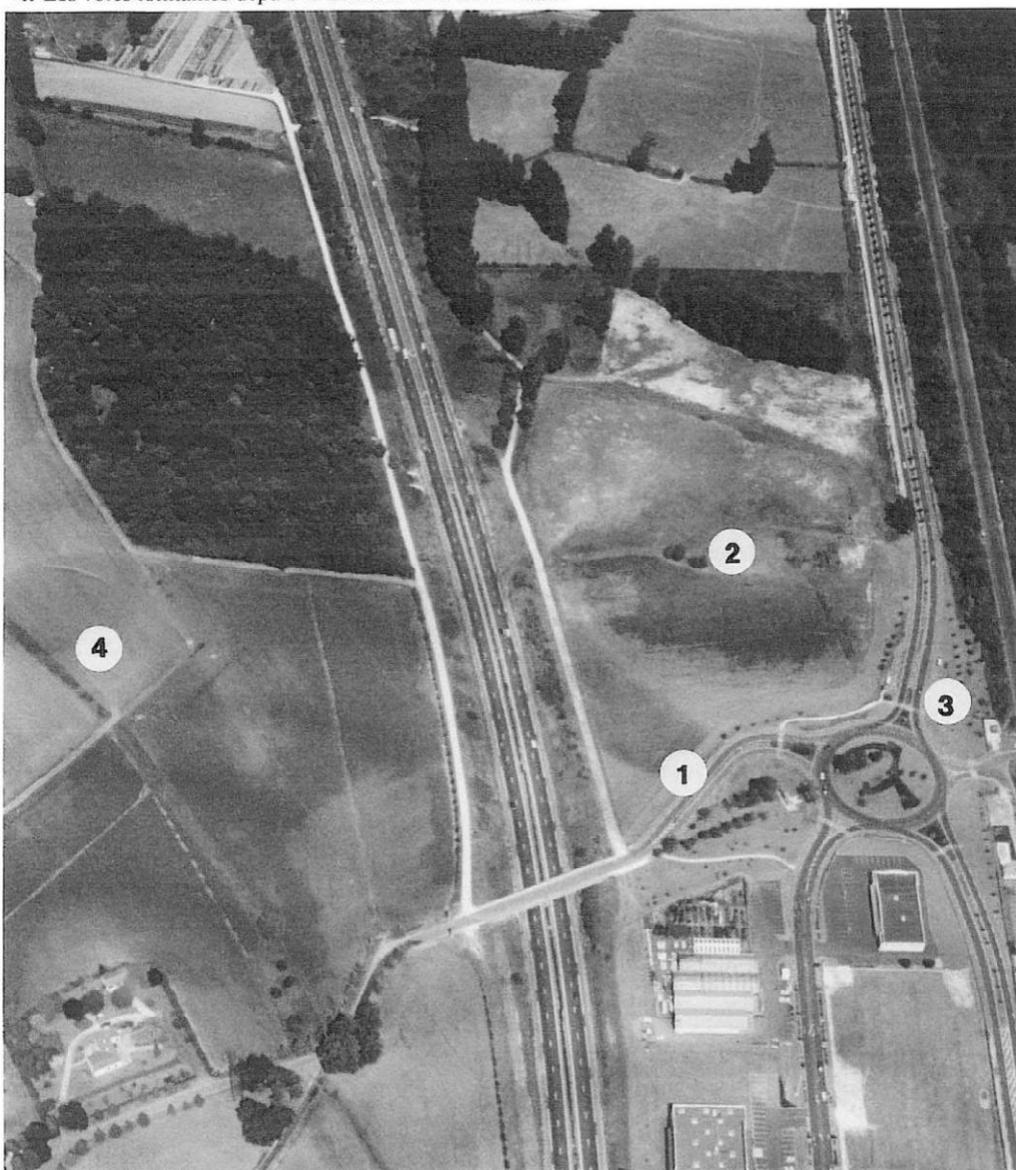
Les éléments suivants seront à prendre en compte :

1. Définition du tracé des voies nouvelles en respectant la configuration du site.
2. Principes d'aménagement des plateformes en cohérence avec le relief.
3. Insertion des aménagements en cohérence avec l'échelle urbaine du paysage qui devra être restructurée le long de la RD.910
4. Protection des vues lointaines en réintroduisant de nouvelles limites paysagères sous la forme de haies champêtres ou de boisements forestiers.

2.

### Le site et les enjeux

1. La configuration du site et les voies de dessertes
2. Rupture de terrain et mouvement de relief
3. L'échelle urbaine ou la façade côté RD.910
4. Les voies lointaines depuis le Château de L'OISELLERIE



-22-

2.

**Premier schéma d'une organisation de l'espace et  
d'une réponse aux enjeux de l'aménagement**

1. Aménagement d'une voirie de desserte
2. Terrassement en 2 niveaux de plateforme
3. Renforcer l'emprise publique du boulevard et de l'arrivée sur le carrefour
4. Reconstituer des continuités de boisements et de haies

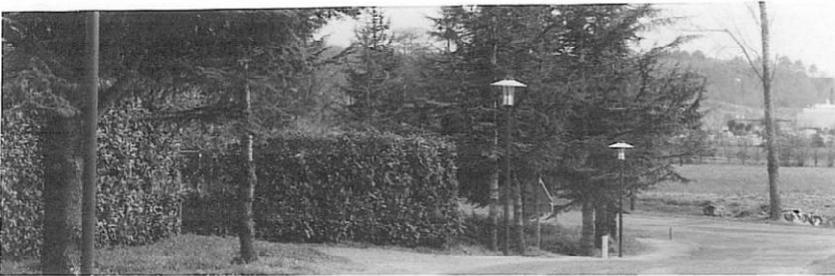


-23-

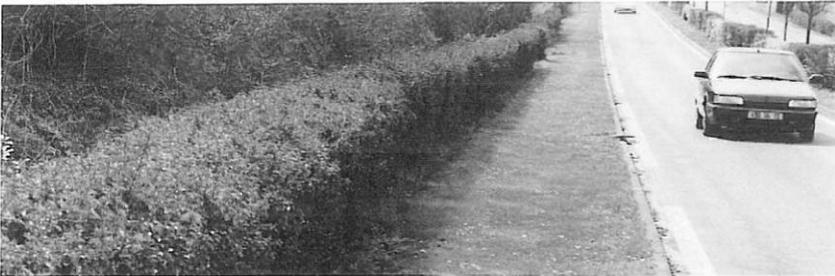
### 2.3 - PRINCIPES ET MODELES D'UTILISATION DES VEGETAUX



1. Le repérage des lieux  
L'AULNE



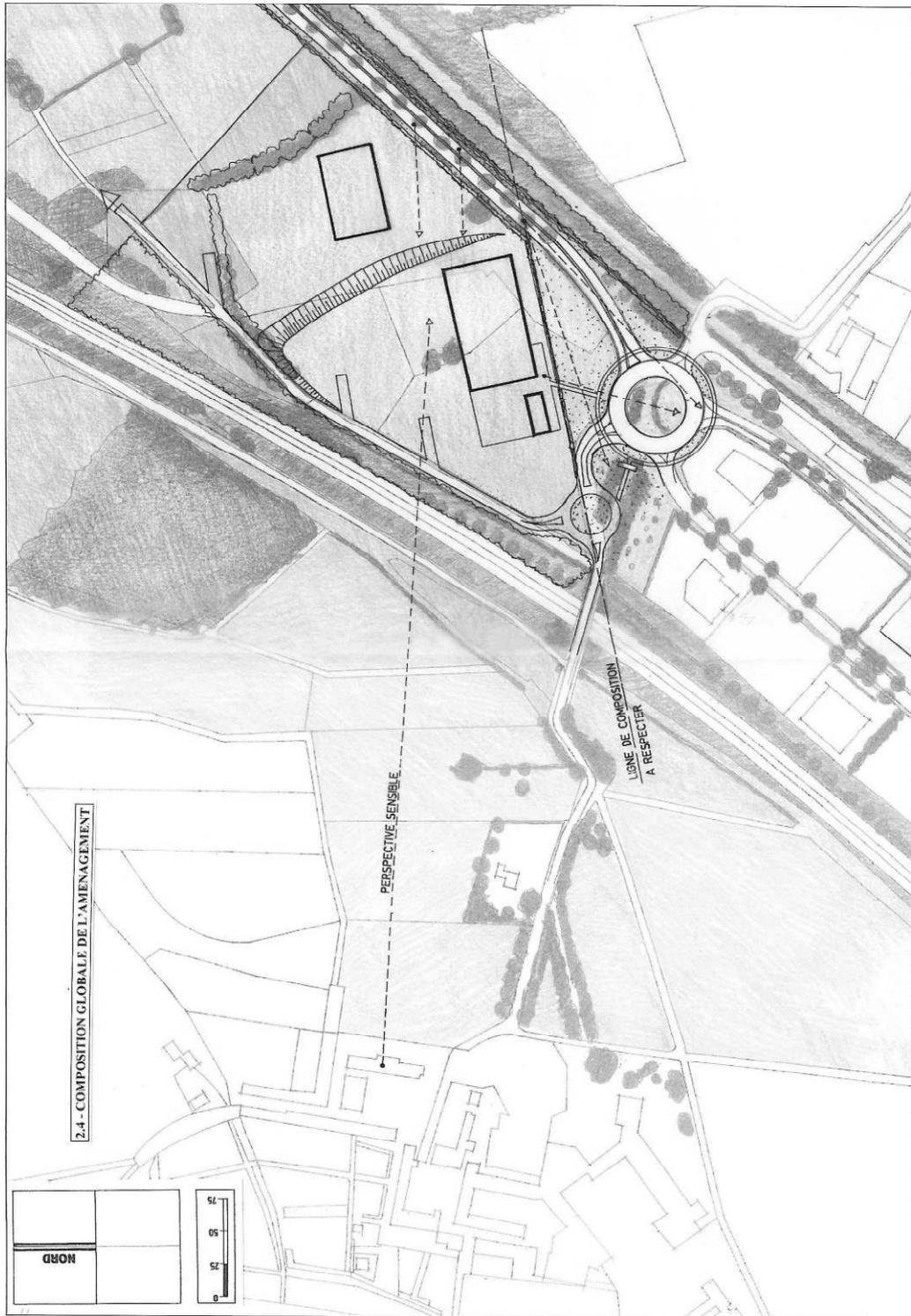
2. Les voies locales  
LES CEDRES



3. Les limites de l'espace  
public  
LA HAIE TAILLEE



4. Les limites de paysage  
ou d'horizon  
LA HAIE CHAMPETRE

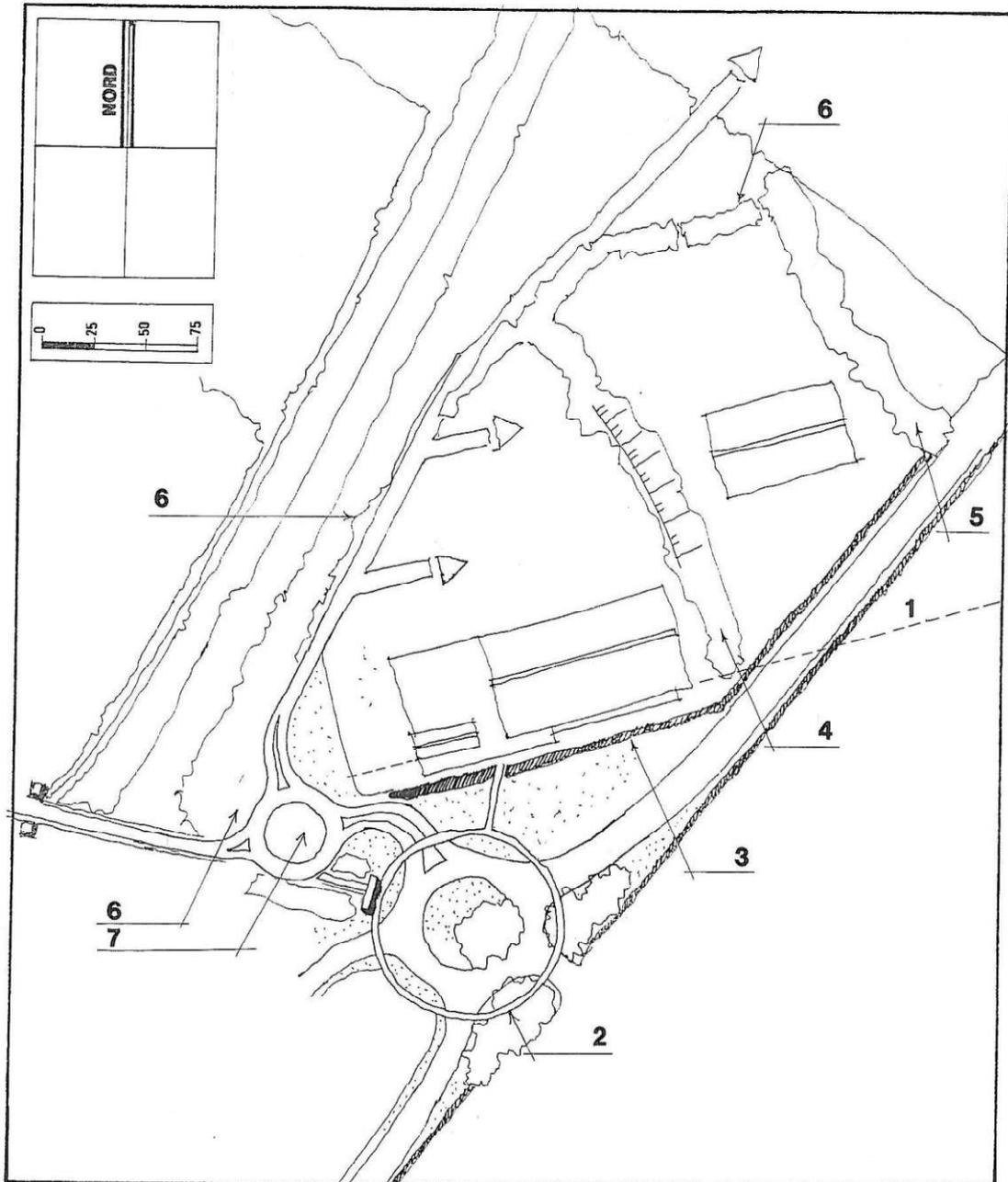


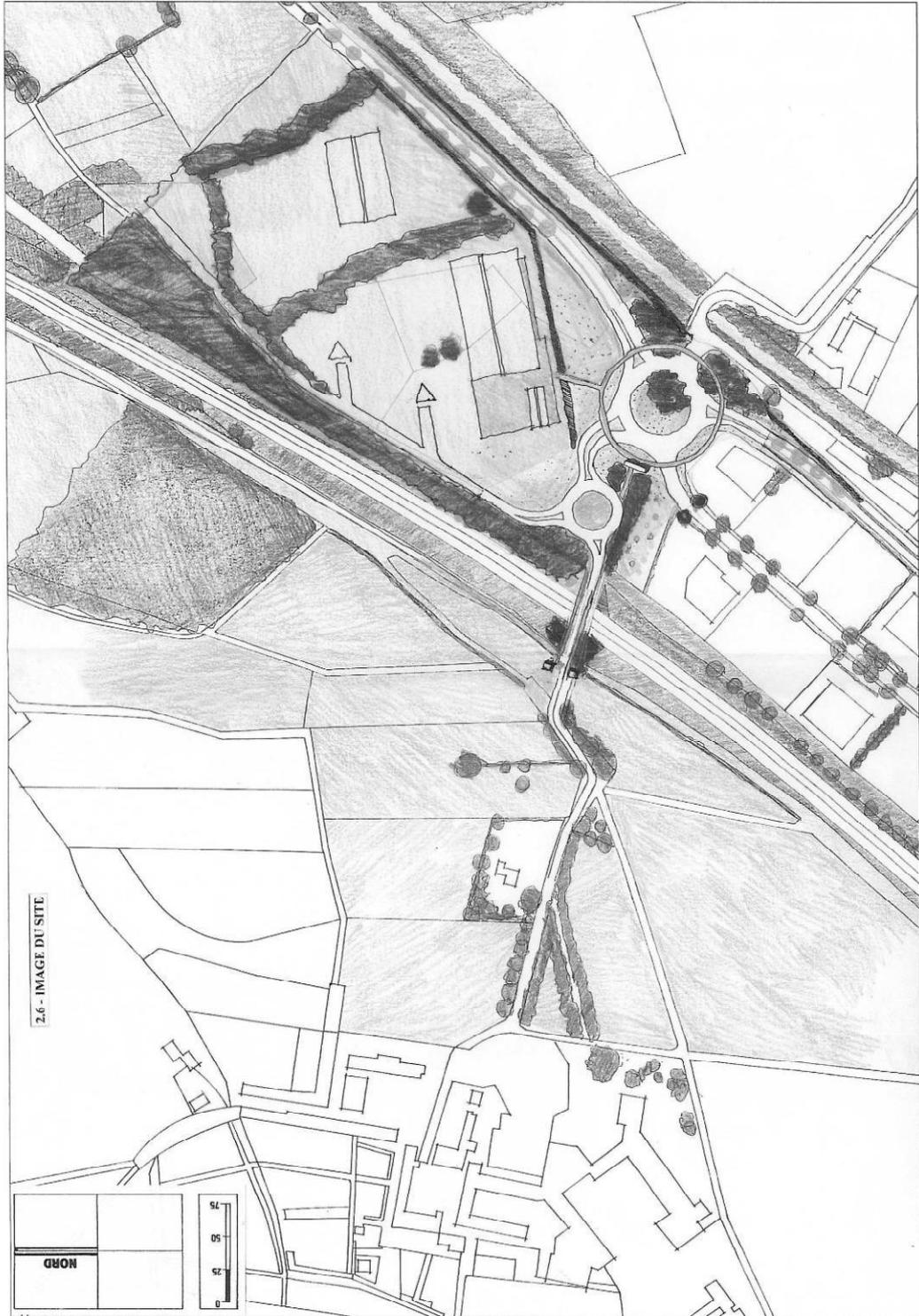
## **2.5 - CONTENU DE L'AMENAGEMENT**

Schéma de composition et superposition à la carte des paysages :

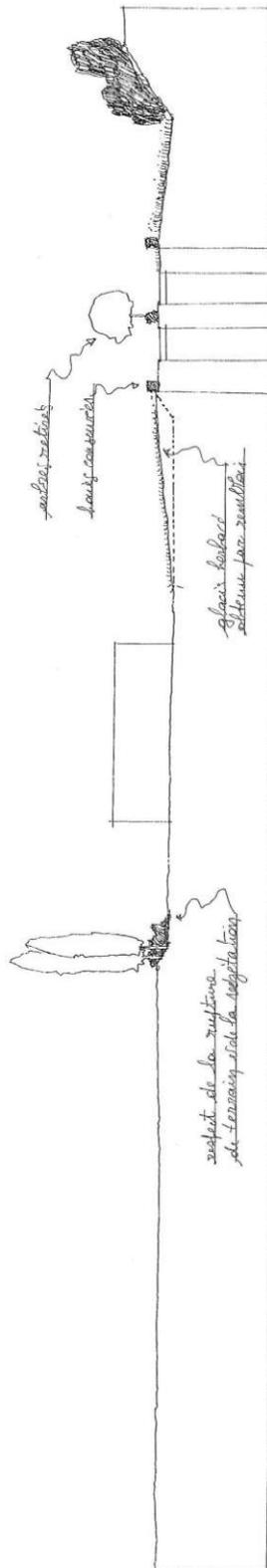
- 1.** Implantation des bâtiments dégagant un cône de visibilité depuis la RD.910 jusque sur le motif principal du giratoire
- 2.** Organisation d'une desserte piétonne structurée autour du carrefour et desservant le futur équipement
- 3.** Dégagement de la perspective de la RD.910 en simplifiant les plantations
- 4.** Aménagement sur 2 plateformes et plantations du talus intermédiaire
- 5.** Respect du paysage des rives de la CHARREAU et renforcement par une végétalisation de type ripisylve
- 6.** Réintroduction de limites de paysage sous la forme de plantations forestières denses
- 7.** Aménagement sobre de la surface intérieure à l'anneau du Giratoire : Pavés calcaires

2.5 - CONTENU DE L'AMENAGEMENT

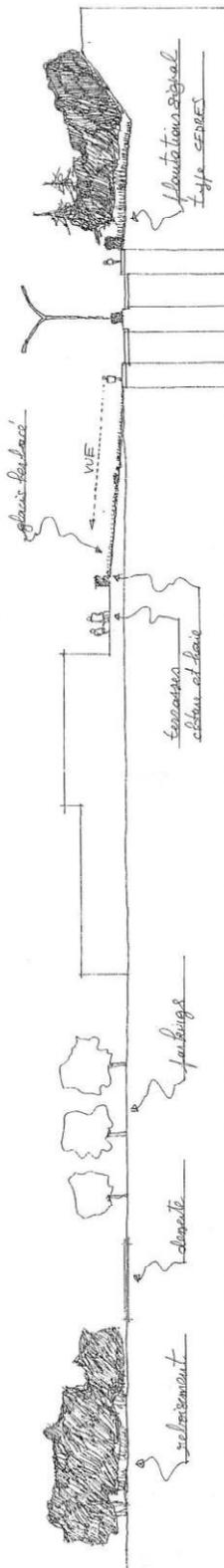




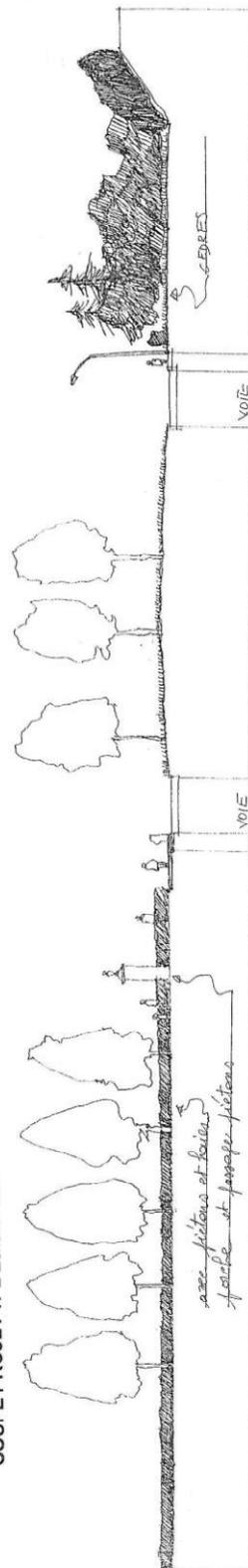
2.7 - COUPES PROJET



COUPE PROJET N°1 Echelle 1/200<sup>ème</sup>



COUPE PROJET N°2 Echelle 1/200<sup>ème</sup>



COUPE PROJET N°3 Echelle 1/200<sup>ème</sup>

INCIDENCES REGLEMENTAIRES ET  
OPERATIONNELLES

3.

### **3.1 - LES DOCUMENTS D'URBANISME A REVISER**

La mise en œuvre des orientations d'aménagement passe nécessairement par une traduction réglementaire dans le cadre de la révision du POS de LA COURONNE ; ceci pour permettre une cohérence dans le projet entre les éléments de protections des paysages, les aspects architecturaux des constructions et la fonction d'entrée de ville du site.

### **3.2- LES ELEMENTS DE COMPOSITION A INTEGRER DANS LE REGLEMENT DU POS**

#### **3.2.1 Définition des enveloppes bâties :**

a°) Implantation par rapport aux voies et aux emprises publiques :

- **OBJECTIFS :**

Favoriser une implantation de bâtiment permettant d'affirmer un effet de façade sur la Route Départementale RD.910, voie de liaison entre LA COURONNE et ANGOULEME, véritable axe urbain.

- **REGLES**

- \* Interdire les accès aux parcelles depuis la RD.910.
- \* Implanter les constructions avec un recul minimum à partir de la RD.910, soit 25 mètres par rapport à la limite de chaussée.
- \* Implanter de façon préférentielle, l'ensemble des constructions sur 80% de leur surface selon une organisation oblique par rapport à la RD.910 soit une inclinaison par rapport à l'axe de la route de 35 degrés.
- \* Respecter un recul d'implantation des bâtiments par rapport à la RN.10. Ce recul minimum devra être de 60 mètres par rapport à l'axe de la R.N.
- \* Localiser les parkings, aires de livraisons et éventuels dépôts ou infrastructures de fonctionnement, en arrière des constructions.

b°) Implantation par rapport aux limites séparatives :

- OBJECTIFS :  
Favoriser une implantation selon les dispositions de la zone urbaine UE existante, et déjà occupée par des surfaces commerciales ; ceci pour affirmer une continuité du tissu urbain déjà aménagé.
- REGLES
  - \* Les constructions devront être implantées à 3 mètres minimum en retrait des autres limites.
  - \* Une distance d'implantation plus large entre les 2 parcelles aménagées sera demandée pour pouvoir établir des écrans boisés et une zone verte agrémentant le parc d'activités sportives, de détente et de loisirs, envisagé autour du bâtiment principal. Cette distance sera d'un minimum de 25 mètres.

3.2.2 Aspect extérieur des constructions :

- OBJECTIFS :
  - \* Favoriser l'intégration dans le paysage urbain et dans le paysage naturel, des constructions nouvelles quelque soit leur destination ou contexte où elles s'implantent.
  - \* Enfin préserver la qualité du paysage dans un secteur à forte sensibilité paysagère.
- REGLES :
  - \* Les constructions nouvelles par leur architecture, leur hauteur, leur proportion, leur toiture, le traitement et la couleur de leur façade, la disposition et la proportion des ouvertures, et leur adaptation au sol, devront s'intégrer harmonieusement dans leur environnement.

a°) Volumes :

Les constructions devront être issues de la combinaison de volumes simples (parallélépipède, cube...) ; la décomposition en volumes distincts pourra dépendre de la composition architecturale.

b°) Couvertures :

Les pentes de toitures ne seront pas admises ou seront intégrées dans l'architecture afin de ne pas être visibles.

Les faitages ne seront pas visibles, par voie de conséquence, les ouvertures en toit seront obligatoirement invisibles tout en étant réalisées à des fins architecturales et sécuritaires.

Toutes les toitures terrasses seront masquées par des acrotères.

c°) Façades :

Les principes de composition des façades pourront dépendre du parti architectural. Ils devront associer des ouvertures sous la forme de baies vitrées.

Ces baies seront implantées préférentiellement sur les façades principales orientées au Sud-Est côté RD.910.

Elles seront limitées sur les façades latérales ou pignons.

d°) Epidermes :

Le nombre total de matériaux mis en œuvre et apparent sera limité à 3 dans un souci de cohérence. Le projet architectural associera obligatoirement un matériau naturel (pierre, enduit, bois), au matériau principal (béton ou bardage métallique).

Les enduits traditionnels seront aussi admis dans les finitions sous diverses formes : talochés, brossés ou grattés.

Tous les matériaux seront admis (bois, plastique, acier aluminium...) pour les menuiseries extérieures, dans la mesure où ils seront peints ou laqués. Les bois pourront être laissés d'aspect naturel.

e°) Nuanciers :

Le nombre de couleurs apparentes est limité à 3 soit dans le même ton, soit complémentaire afin de préserver une harmonie générale.

Les nuances de blanc sont interdites.

Les nuances de couleurs vives ne seront autorisées que sur les éléments architecturaux ou accessoires de petites surfaces tels que les menuiseries.

### **3.2.3 Hauteur des constructions :**

• OBJECTIFS :

- \* Harmoniser les hauteurs de construction avec la Zone UE située au Sud du secteur à aménager.
- \* Limiter l'impact visuel des constructions sur la perspective sensible établie à partir du site de l'OISELLERIE.

• REGLES :

- \* La hauteur des constructions est limitée à :
  - R+2 étages pour les constructions à usage d'habitations
  - 12 mètres hors tout pour toutes les autres constructions. La hauteur absolue est mesurée à partir du sol naturel avant travaux, en tout point de la construction projetée.

### **3.2.4 Adaptation au sol :**

- OBJECTIFS :

- \* Eviter les grandes transformations du relief naturel existant. Ainsi, on urbanisera en respectant les talus existants.

- REGLES :

- \* Quelle que soit la topographie des terrains, le niveau plancher des bâtiments ne devra pas excéder 70cm au dessus du terrain naturel.
- \* On établira un relief sous la forme d'un glacis avec une pente régulière toujours orientée des façades vers la RD.910.

### **3.2.5 Clôtures**

- OBJECTIFS :

- \* Rendre les clôtures invisibles lorsqu'elles sont nécessaires.

- REGLES :

a°) Clôtures sur emprises et voies publiques

Elles seront composées de panneaux à mailles métalliques soudés sur des poteaux métalliques assortis.

L'ensemble sera de teinte neutre (Vert RAL 6002 ou teinte naturelle des matériaux métalliques galvanisés).

Le grillage sera doublé d'une haie basse (1.50m) persistante et monospécifique intégrée côté RD.910, et réalisant à la fois la limite séparative et visuelle.

Les clôtures ne devront pas dépasser 1.50m de hauteur.

Les portails ou portillons seront réalisés dans les mêmes matériaux et resteront visibles. Leur hauteur sera identique à la hauteur de la clôture choisie.

b°) Clôtures en limites séparatives

Elles seront composées de treillages métalliques ou de grillages simple torsion, disposés sur des profils en fer T ou U. Elles ne devront pas dépasser 1.80m de hauteur.

Les clôtures en béton, pierres, bois, ou plastiques sont interdites.

### **3.2.6 Enseignes et pré-enseignes**

La publicité, les enseignes et pré-enseignes sont soumises à la réglementation nationale : loi n°79-1150 du 29 Décembre 1979 et décret n°80-923 du 21 Novembre 1980.

#### **a°) Pré-enseignes**

- **DEFINITIONS**

Constitue une pré-enseigne toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée.

Conditions permettant de la distinguer d'une publicité :

- \* L'indication de l'adresse de l'activité exercée.
- \* L'indication de la proximité du lieu où s'exerce cette activité.

- **DISPOSITIF**

Les pré-enseignes des différentes entreprises devront être regroupées sur des supports collectifs composés de bandeaux horizontaux supportés par des poteaux métalliques. Pour ce secteur 1 seul dispositif est admis. Il fera l'objet d'une conception d'ensemble.

- **DIMENSIONS MAXIMALES**

Les bandeaux signalant les activités ne pourront pas dépasser 0.40m2. L'ensemble du dispositif n'excédera pas 4m2 et sera vertical.

- **EMPLACEMENT**

Son emplacement sera localisé en retrait de 10 mètres par rapport à la VC.203 sur l'entrée du site d'activités.

#### **b°) Enseignes :**

- **DEFINITION :**

Constitue une enseigne toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce.

- **DISPOSITIF**

Les enseignes seront obligatoirement apposées sur un mur de façade. Elles dépasseront au maximum de 1 mètre des acrotères.

Le nombre d'enseigne est limité à une par établissement.

- **DIMENSIONS MAXIMALES :**

La haute maximale de l'enseigne est fixée à 1/10<sup>ème</sup> de la hauteur de la façade du bâtiment.

Les enseignes constituées de logos, montés sur des mâts et indépendants de la façade sont interdites, exception faite d'un totem par activité.

Les enseignes débordant les façades sont interdites.

### **3.2.7 Introduction du végétal**

Le plan de composition détermine 4 sites végétalisés prépondérants.

#### **1°) La limite de la RN.10**

Une bande boisée constituée d'essences forestières de type feuillu, sera plantée en bordure des parcelles.

Cette plantation aura une largeur minimale de 6 mètres. Elle aura une densité d'un arbre pour 4 m<sup>2</sup>.

Cette plantation sera prescrite au P.O.S comme espace à planter.

La palette végétale employée sera constituée de Chêne pédonculés, chênes pubescents, noisetiers, tilleuls d'Europe, et frênes.

#### **2°) Les sites naturels existants à planter**

Ils sont situés sur le plan de composition comme les espaces ripisylves de la Charreau et les talus à planter.

Les sites seront plantés d'arbres avec des dispositions naturelles et avec une densité large et variant d'un arbre pour 6 m<sup>2</sup> à un arbre pour 20 m<sup>2</sup>. Cette densité autorisant l'aménagement d'un parc avec des promenades et des activités sportives et ludiques.

Ces espaces naturels auront une surface minimale de 2 hectares. Leur largeur ne pourra être inférieure à 25 mètres.

Cette plantation sera prescrite au P.O.S. comme espaces naturels à préserver et espaces à planter.

La palette végétale employée sera constituée de Chênes pédonculés, chênes verts, tilleuls des bois, et frênes.

Elle pourra être élargie au registre des essences indigènes existantes sur le site.

#### **3°) La façade urbaine sur la RD.910**

Elle sera composée uniquement de 2 éléments végétaux :

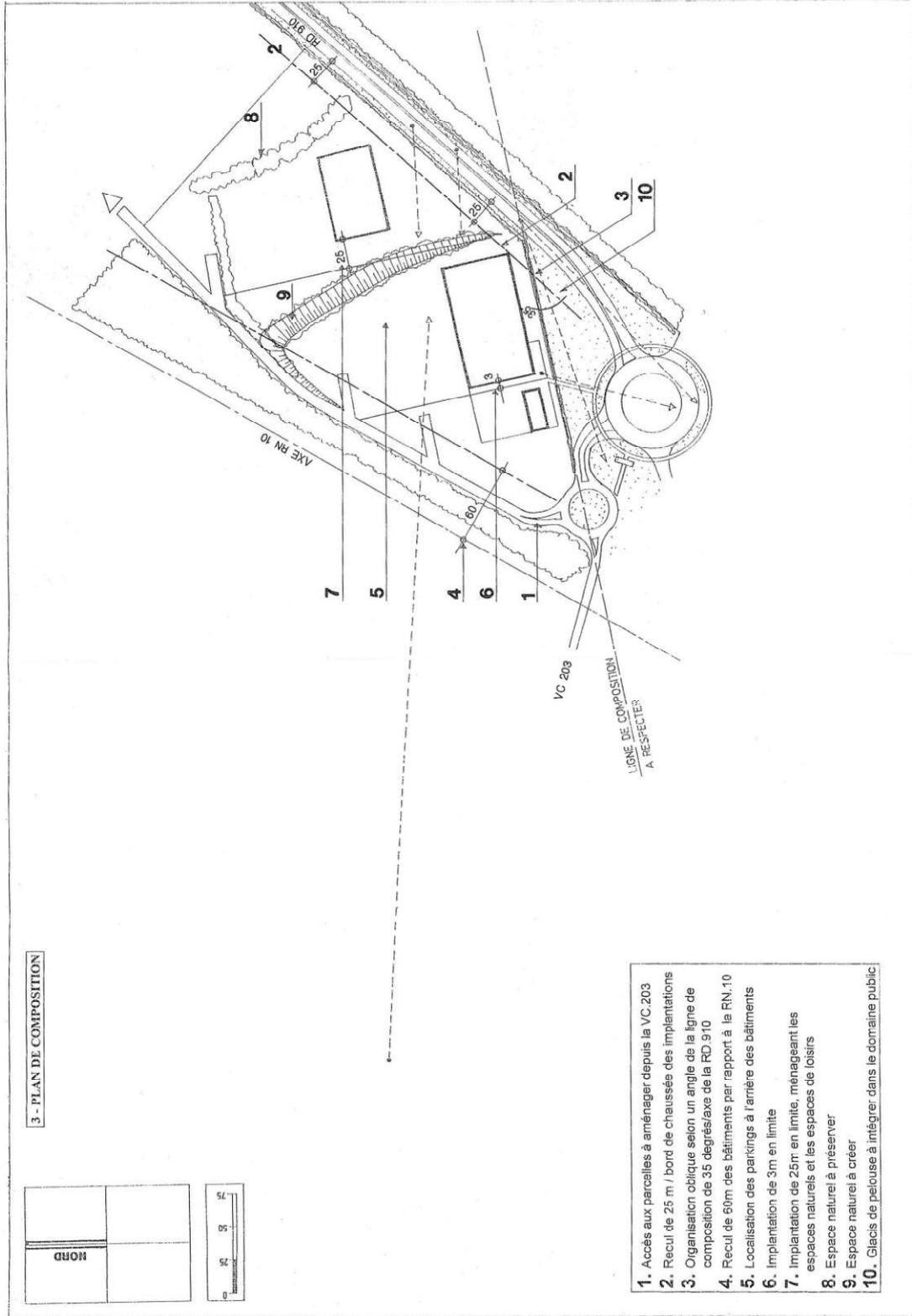
- Un glacis de pelouse entre les limites parcellaires et la route. Cet espace sera rétrocédé au domaine public ou géré par les promoteurs selon les termes d'une convention.  
La gestion sera un entretien par tontes régulières de cet espace.
- Une haie basse persistante sera plantée selon le modèle existant actuellement, en limite du domaine SNCF et de la voie publique.  
Cette haie sera impérativement constituée d'une seule essence.  
Elle sera rétrocédée au domaine public ou gérée par les promoteurs selon les termes d'une convention.

#### 4°) Les plantations des parkings et espaces libres

Les surfaces réservées aux stationnements seront plantées à raison d'un arbre haute tige pour 4 places de stationnement.

Les espaces libres devront faire l'objet d'une composition paysagère, intégrant à la fois les caractères naturels du site, les espaces et les fonctions des activités de détente et de loisirs liées à l'équipement.

Cette composition paysagère sera intégrée au volet paysager des permis de construire.



-37-



**La Couronne**  
**Lieu-dit « Chantemerle »**  
**Complément étude d'urbanisme**

---

## Plan de situation

La façade urbaine de La Couronne, en bordure de la RN 10 et de la RD910, possède encore des terrains non urbanisés.

**La présente étude concerne des terrains, aujourd'hui vierges de toute construction, situés entre le magasin Décathlon et la Route Nationale n°10.**



*Localisation de l'aire d'étude à l'échelle communale*

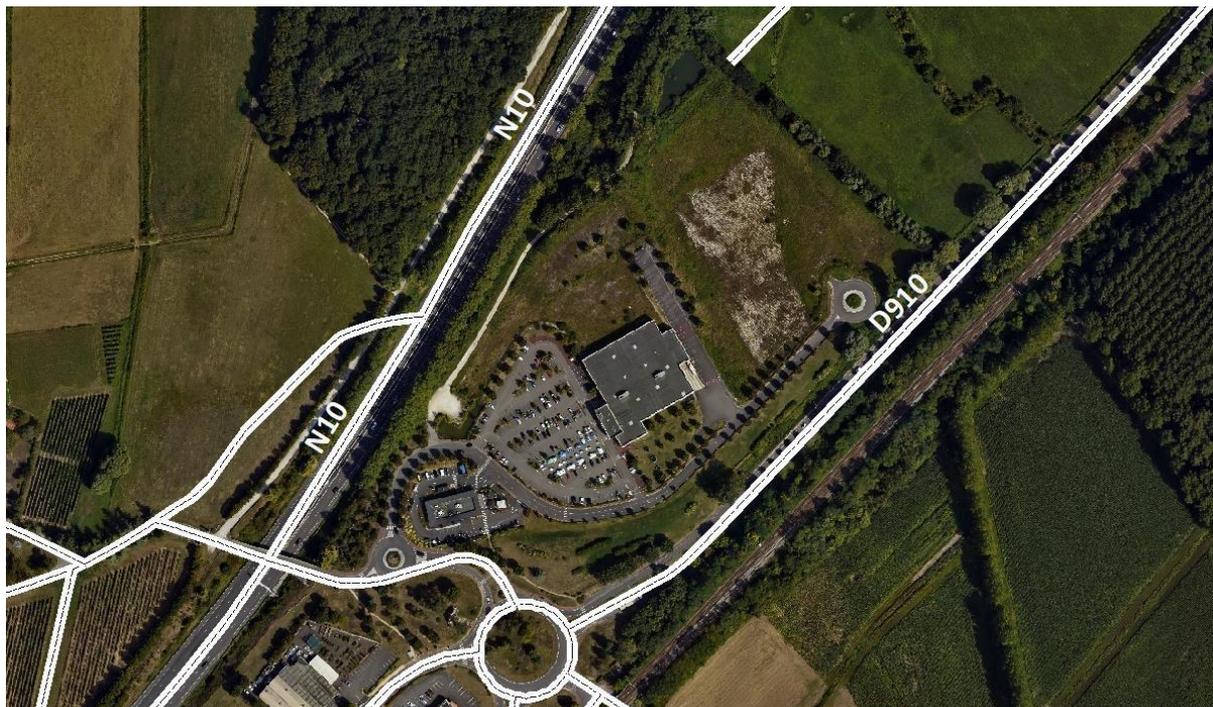


*Localisation du site à l'échelle de l'aire d'étude*

## Une situation stratégique

Situé au Sud de l'agglomération, à environ 5km du centre-ville de La Couronne, le périmètre d'étude se caractérise par une situation géographique particulièrement stratégique du fait :

- D'une part de sa proximité d'Angoulême ;
- D'autre part, de ses conditions d'accès routiers (RN10, échangeur de La Couronne et la RD910 ancienne route nationale devenue aujourd'hui un véritable boulevard de transit entre le centre d'Angoulême, les zones commerciales qui le bordent et le centre de La Couronne).



## Règlementation sur le secteur

*Historique sur le plan urbanistique :*

La commune de La Couronne est soumise au Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) partiel de GrandAngoulême, approuvé en 2019.

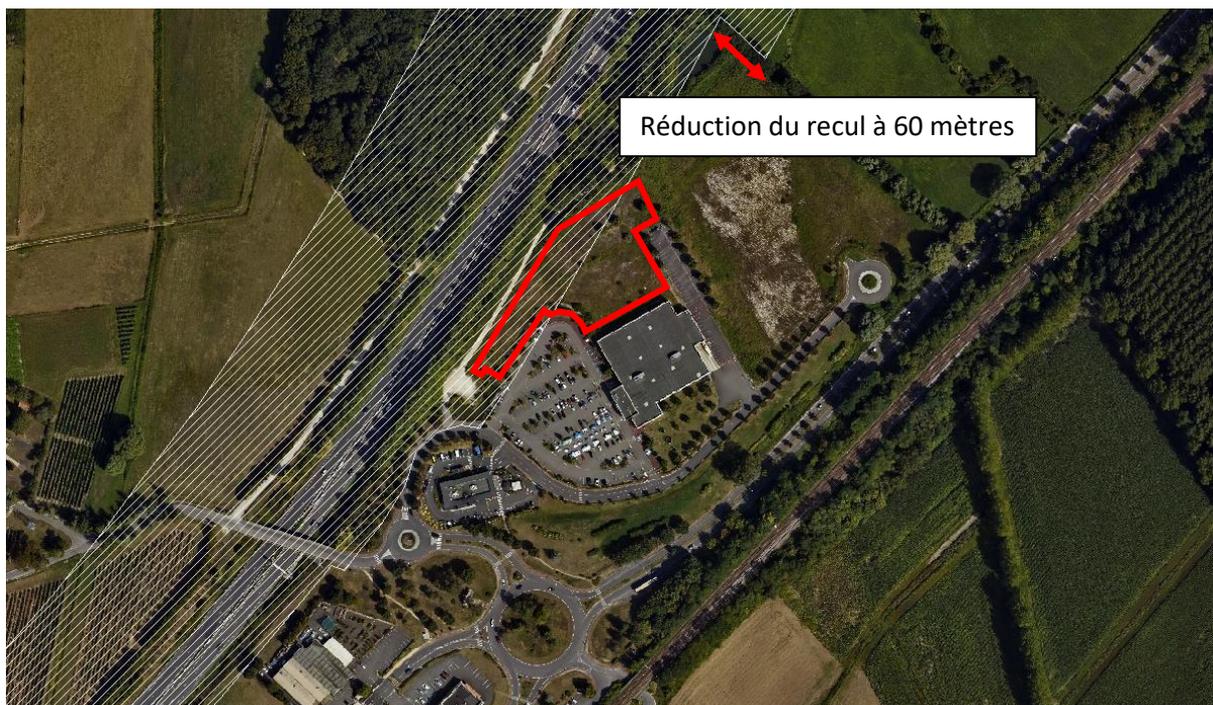
Auparavant, la commune disposait d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Dans le cadre de l'élaboration de ce document, une étude dérogatoire au recul par rapport aux voies bruyantes et à grande circulation avait été réalisée sur le secteur de Chantemerle.

Elle a permis de revoir la bande de recul de 100 mètres imposée par l'article L111-6 du code de l'urbanisme depuis l'axe de la RN 10, route expresse.

Cette étude était intégrée au rapport de présentation du PLU communal, en page 170. Le recul des constructions et aménagements a donc été réduit à 60 mètres sur le secteur à compter de l'axe de la RN10 et des prescriptions en termes d'implantation de végétaux et intégration paysagère ont été prescrites.

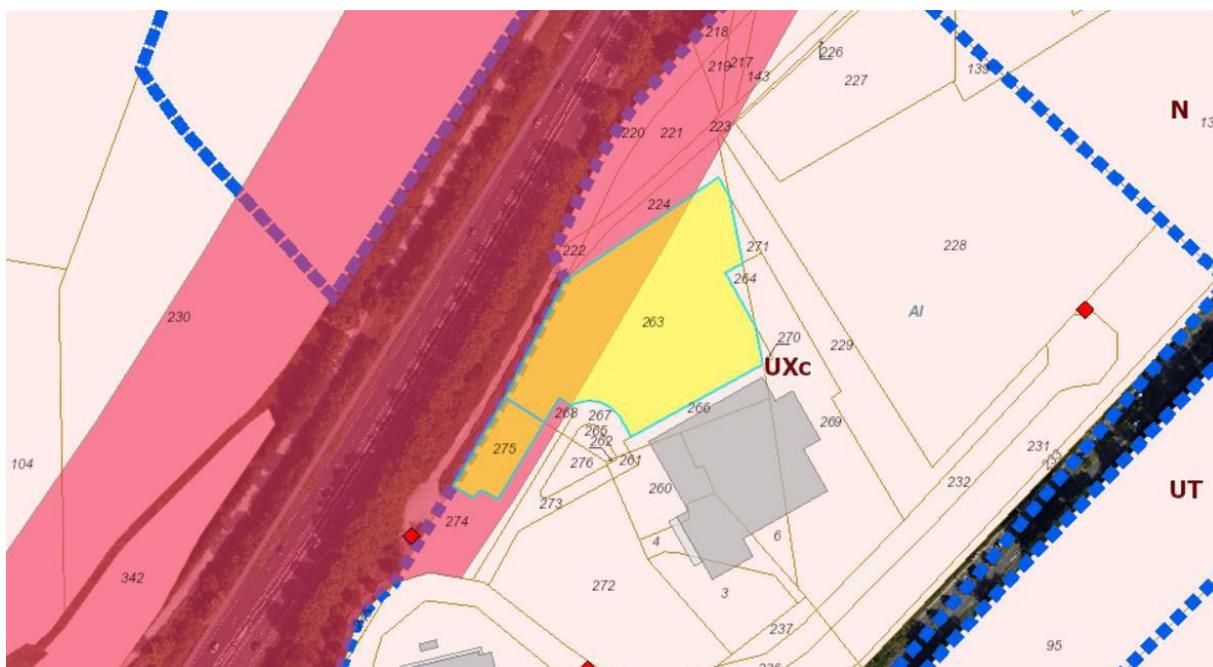


*Aménagements paysagers réalisés dans le cadre du développement de la zone de Chantemerle*



*Secteurs non-constructibles (hachures blanches) conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme*

Ce recul est donc aujourd'hui inscrit dans le PLUi :



*Extrait du règlement graphique du PLUi (parcelles de projet en jaune et secteur non-constructible en rouge)*

## **Objectif du présent complément à l'étude réalisée**

Afin de permettre le développement d'une activité économique de loisirs, en parfaite cohérence avec le schéma communautaire de développement de cette zone économique, il est proposé de supprimer cette bande de recul par rapport aux voies bruyantes au niveau des parcelles AI 263-275, en complétant l'étude dérogatoire déjà réalisée.

Conformément à l'article L111-8 du code de l'urbanisme, une étude dérogatoire peut être réalisée pour prouver 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 ».

Cette suppression du recul de 60 mètres au regard des enjeux appréciés en matière de paysage, d'accès, d'intégration des formes urbaines ne vaudra que pour des aménagements extérieurs.

Elle ne vise pas à permettre l'édification de nouveaux bâtiments dans la bande des 60 mètres.

## Intégration du projet et vis-à-vis avec les différents pôles environnants

Conformément à l'article L111-8 du code de l'urbanisme : « *Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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* ».

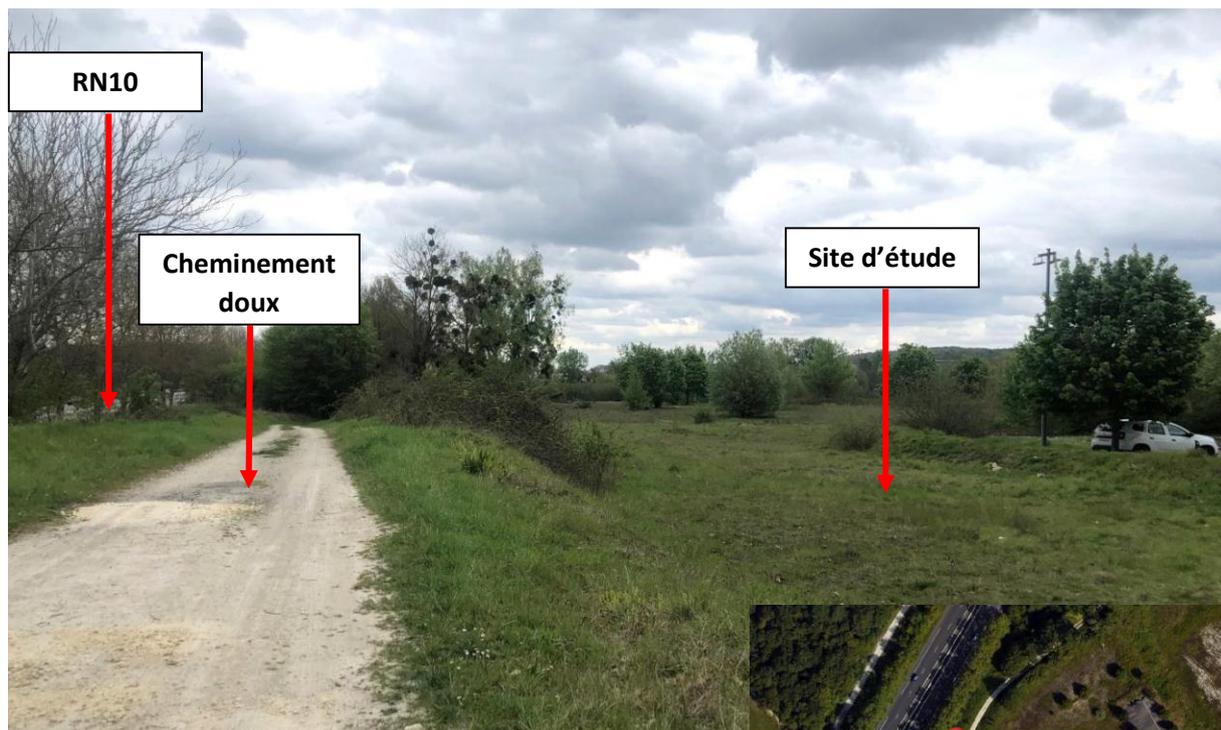
### Éléments de contexte paysager

Le déblai au nord du site créé une limite naturelle avec les espaces non-bâti.

Aux abords de la route nationale 10, la transition paysagère constituée du cheminement doux et de la haie obstrue la quasi-totalité du site.

Les enjeux paysagers sont donc particulièrement faibles, d'autant plus pour des aménagements extérieurs comme des aires d'évolution sportives.

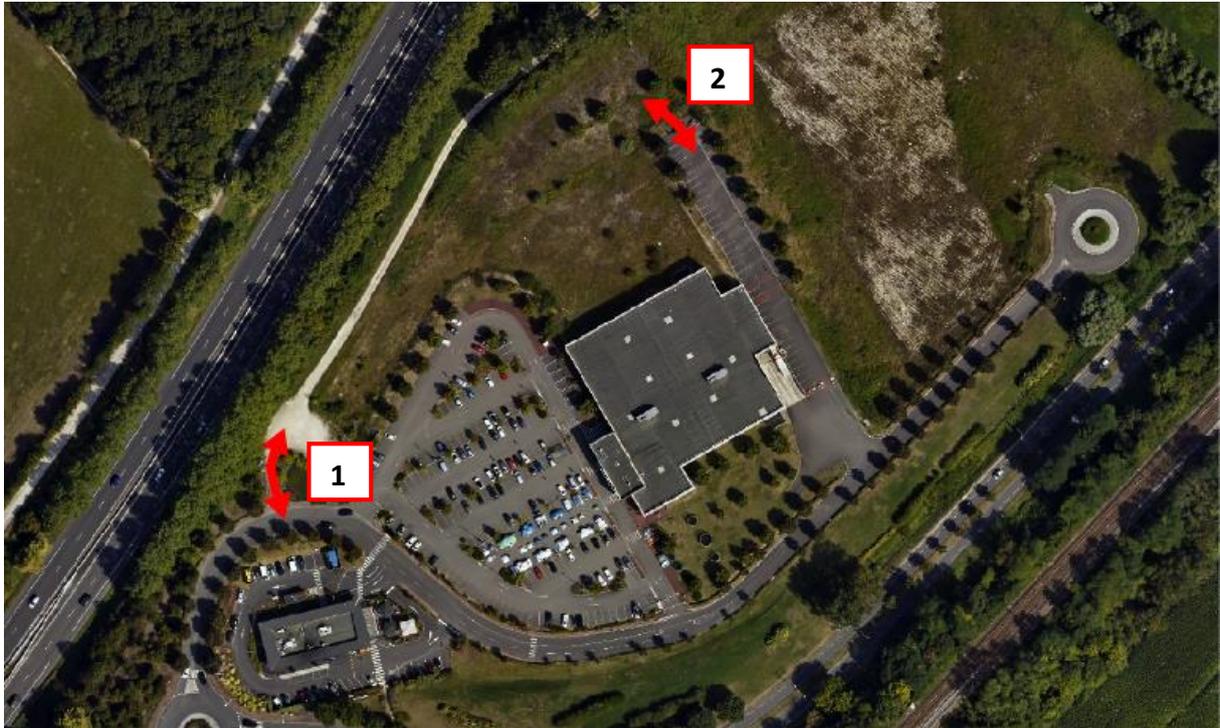
*Vue depuis le site*



## Les accès

L'accès au site est possible par deux secteurs, à savoir :

- La voie annexe à la Route de Bordeaux, qui desservent actuellement la zone, notamment McDonald's et Décathlon.
- La continuité du parking de Décathlon au nord.





*Vue du site depuis le nord*



*Vue depuis le site vers les lots en déblai au nord*



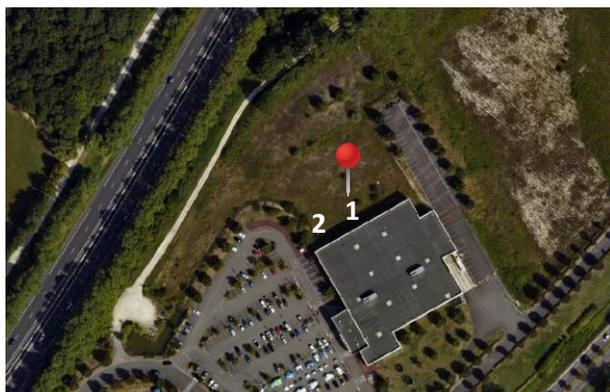
*Vue depuis le site vers les lots en déblai au nord*





*Vue depuis les lots en contre-bas*





*Vue depuis le site sur le bâtiment limitrophe Décathlon*



1

*Vue depuis le site sur le bâtiment limitrophe Décathlon*



2



Vue depuis l'ouest de la RN10



1

Vue depuis l'ouest de la RN10



2

Vue depuis l'ouest de la RN10

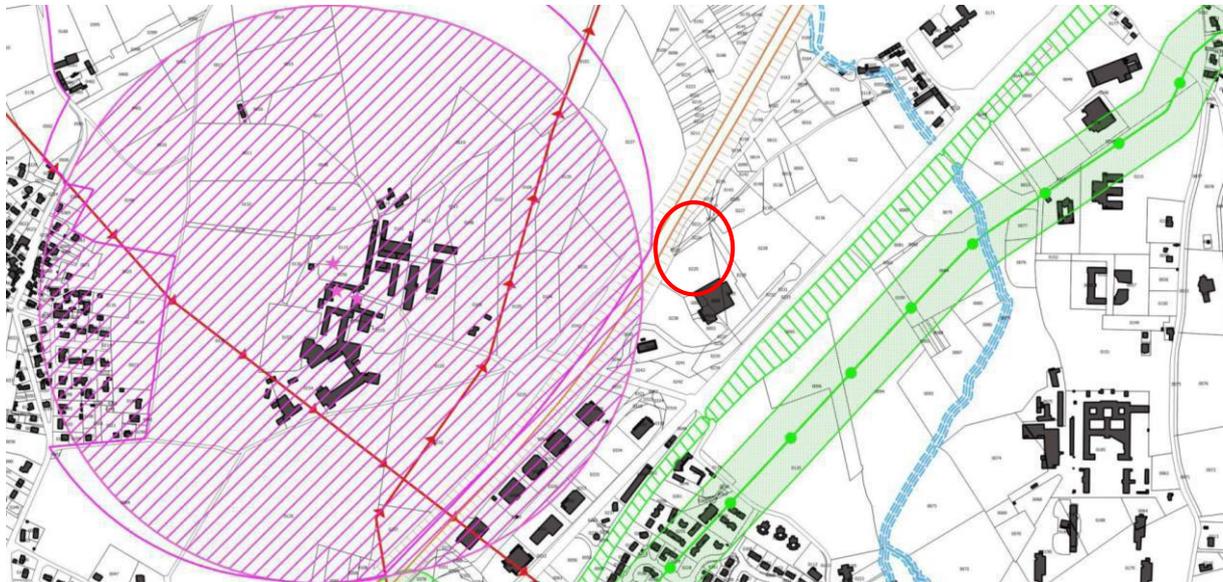


3

## Patrimoine architectural et culturel

Au regard du patrimoine architectural, le site d'étude n'est grevé par aucune servitude de protection au titre des Monuments Historiques, et n'est directement concerné par aucun site classé ou inscrit.

Le site du projet n'est pas non plus confronté à un bâti dense, du fait de sa situation en arrière-plan des espaces urbanisés dans le secteur.

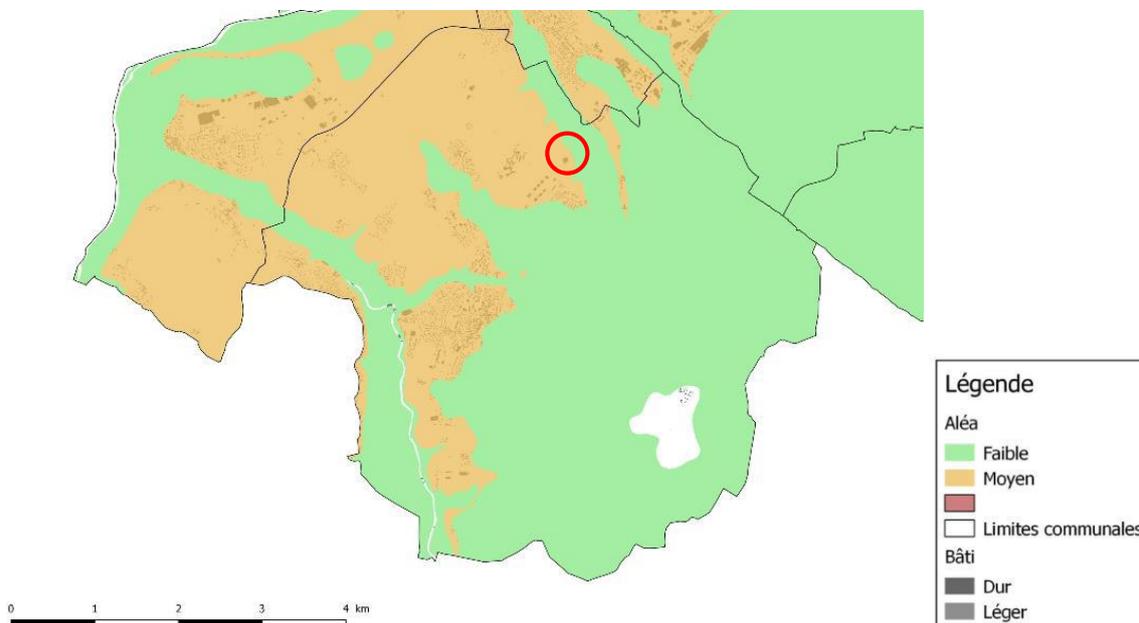


Légende

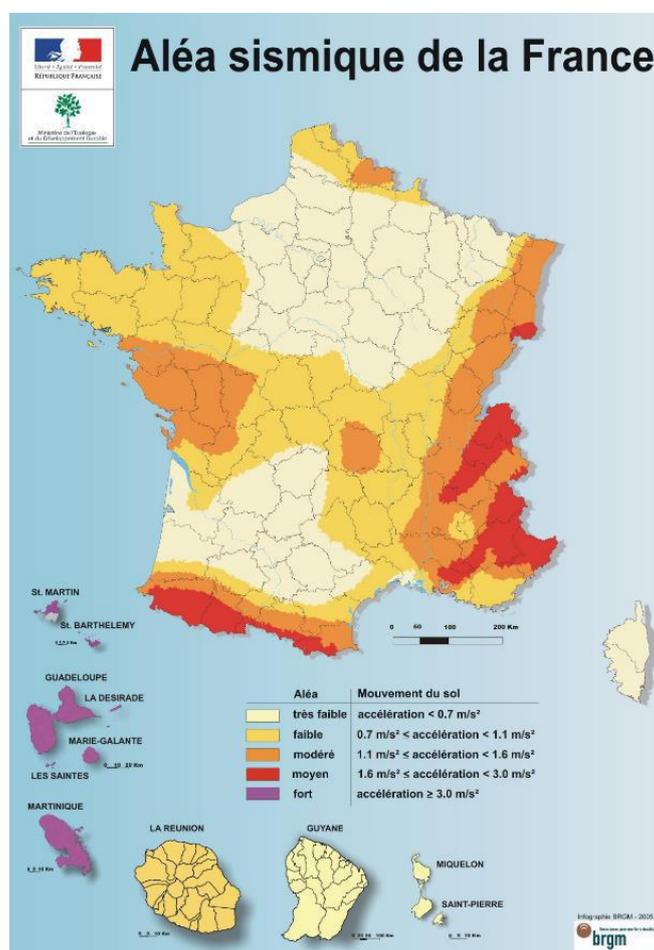
- A4\_Servitudes concernant les terrains riverains des cours d'eau ou compris dans l'emprise de ces cours d'eau
- AC1\_Monuments historiques inscrits et classés
  - Classé
  - Inscrit
  - ★ AC1\_étoile
- AC2\_Protections des sites et monuments naturels
  - Site classé
  - Site inscrit
  - AC4\_Site patrimonial remarquable
- AR3\_Servitudes militaires : magasins à poudre
- AR6\_Ouvrages militaires terrestres : abords des champs de tir
- AS1\_Conservation des eaux potables et minérales
- AS1\_Conservation des eaux (captage de Coulonge)  
AS1 : COMMUNE ENTIEREMENT INCLUSE DANS LE PERIMETRE DE PROTECTION RAPPROCHE DU CAPTAGE DE COULONGE CHARENTE
- EL3\_Navigation intérieur : halage et marche pied
- EL7\_Servitudes d'alignement
- EL11\_Interdictions d'accès voies express et déviations d'agglomérations
- I1\_Maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations de gaz
- I3\_Canalisation de transport de gaz
- I4\_Electricité - lignes électriques (ligne HT)
- INT1\_Servitudes relatives aux cimetières
- PM1\_Plans de Prévention des Risques Naturels
- PM2\_Installations classées et sites constituant une menace pour la sécurité et la salubrité publique
- PT1\_Télécommunications : protection contre les perturbations électromagnétiques
- PT2\_Télécommunications : protection contre les obstacles
- PT3\_Télécommunications : communications téléphoniques et télégraphiques
- T1\_Servitudes relatives aux chemins de fer
- T4\_Servitudes aéronautiques de balisage sur l'enveloppe de la servitude T5
- T5\_Servitudes aéronautiques de dégagement
- T7\_Servitudes aéronautiques hors de la servitude T5 sur l'ensemble du territoire national

## Risques naturels et technologiques

En matière de risques naturels, l'aménagement du site ne requiert pas de vigilance particulière vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des sols argileux, puisque le site est classé en vigilance faible à moyenne.



Quant au risque de sismicité, le site de projet se localise sur une commune de risque « faible » selon le décret du 22 octobre 2010.



D'après les données relatives au risque de remontées de nappes sur la plateforme Georisques, le site d'étude est concerné par une sensibilité très faible. Ce niveau de risque n'implique aucune vigilance particulière vis-à-vis de l'aménagement de cet espace. En outre, le site n'est pas soumis au risque d'inondation.

Concernant les risques technologiques, le site de projet ne se trouve pas aux abords d'un site SEVESO, les plus proches étant la SAFT et la SOPPEC SA sur la commune de Nersac. De plus, aucune ICPE n'est située à proximité.

Il convient encore de rappeler que la RN.10 est concernée par le classement sonore des infrastructures de transport, selon l'article L571-10 du Code de l'Environnement. Selon l'arrêté préfectoral du 9 mars 2015, l'infrastructure est classée en catégorie 1, impliquant l'application de secteurs affectés par le bruit d'une largeur de 300 mètres, calculée depuis les bords externes de l'axe. Dans ces secteurs, des prescriptions s'appliquent sur toute nouvelle construction en matière d'isolation acoustique. Cette contrainte réglementaire n'est pas de nature à compromettre les objectifs de la présente étude.

