

DOSSIER « LOI BARNIER »

**Annexe relative à l'application des articles L111-6 et suivants
du Code de l'Urbanisme**

COMMUNE DE RUELLE-SUR-TOUVRE



6, rue du Marché

17610 SAINT-SAUVANT

tel : 05 46 91 46 05

contact@agenceuh.fr



1 ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION.....	4
1.1 Le contexte de l'étude	4
1.2 Rappel de l'objet de l'étude.....	5
1.3 Contexte du site de projet.....	6
2 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....	8
2.1 Éléments d'analyse du milieu physique	8
2.2 Éléments d'analyse du milieu naturel.....	10
2.3 Analyse paysagère du site	16
2.4 Éléments d'analyse relatifs aux risques, pollutions et nuisances	22
2.5 Les grandes orientations d'aménagement du site	23
2.6 Les enjeux suscités par le projet d'aménagement.....	24
3 LES ORIENTATIONS RETENUES.....	26
3.1 Les objectifs du projet d'aménagement	26
3.2 Prise en compte de la qualité paysagère du site.....	31
3.3 Palette végétale	31
4 ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	32
4.1 Les impacts paysagers depuis la D.1000.....	32
4.2 Les impacts sur la qualité architecturale et urbaine	32
4.3 Prise en compte de la sécurité	33
4.4 Les nuisances sonores.....	33
4 ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....	34

1.1 Le contexte de l'étude

On précisera que la présente étude se référera aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme, rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 décembre 2015.

Objectifs poursuivis par le Code de l'Urbanisme

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme incitent, à partir d'une réflexion sur les abords des grands axes routiers, à remodeler les périphéries urbaines ainsi que les entrées de ville, et à assurer une bonne insertion des extensions urbaines au-delà des limites des espaces urbanisés. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 dite « Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

L'application de cette législation constitue un moteur de requalification du territoire, permettant notamment de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère et fonctionnelles des futurs sites d'extension et leurs relations avec l'espace urbain existant.

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme agissent plus spécifiquement sur les abords des grands axes routiers classés « à grande circulation » qui, selon l'article L110-3 du Code de la Route, « quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies ».

Contenus légaux du Code de l'Urbanisme

L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme stipule : « 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. Cette interdiction s'applique également dans une bande

de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19 ». L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme précise que l'interdiction mentionnée à l'article précédent ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

En outre, l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme précise que « 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 L111-6 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 ».

Esprit des règles «différentes » ou alternatives à l'article L111-6

Par les principes légaux précédemment énoncés, l'objectif poursuivi par le législateur n'est pas de maintenir systématiquement l'inconstructibilité des espaces aux abords des infrastructures à grande circulation, mais d'inciter les communes à accroître la qualité de l'urbanisation sur ces espaces, souffrant bien souvent d'une dépréciation paysagère.

Le législateur propose de lever l'inconstructibilité des espaces concernés si les communes **engagent une réflexion sur l'aménagement de ces espaces et élaborent des règles d'urbanisme devant garantir la qualité de l'urbanisation aux abords des routes et entrées de ville**, au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La présente étude consiste en l'application de ces différents principes, et notamment l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme, sur la commune de Ruelle-sur-Touvre concernée par la RD 1000, infrastructure à grande circulation. Un projet d'envergure est actuellement poursuivi aux abords de cette infrastructure. L'étude fera apparaître la volonté pour la collectivité d'inscrire ce projet dans une ambition de qualité environnementale.

1.2 Rappel de l'objet de l'étude

La commune de Ruelle-sur-Touvre dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2007. Ce document de planification détermine les grands objectifs d'aménagement de la commune, et définit notamment plusieurs zones « à urbaniser » (article R151-20 du Code de l'Urbanisme).

Dans le cadre de l'aménagement de la zone « à urbaniser » (1AU) dite « Le Plantier du Maine Gagneau », la Communauté d'Agglomération de Grand Angoulême a engagé une étude afin de définir des règles alternatives aux reculs inconstructibles de 100 mètres le long de la RD 1000, appliqués au titre de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme. Cette étude se réfère donc aux « règles différentes » telles que prévues par l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme.

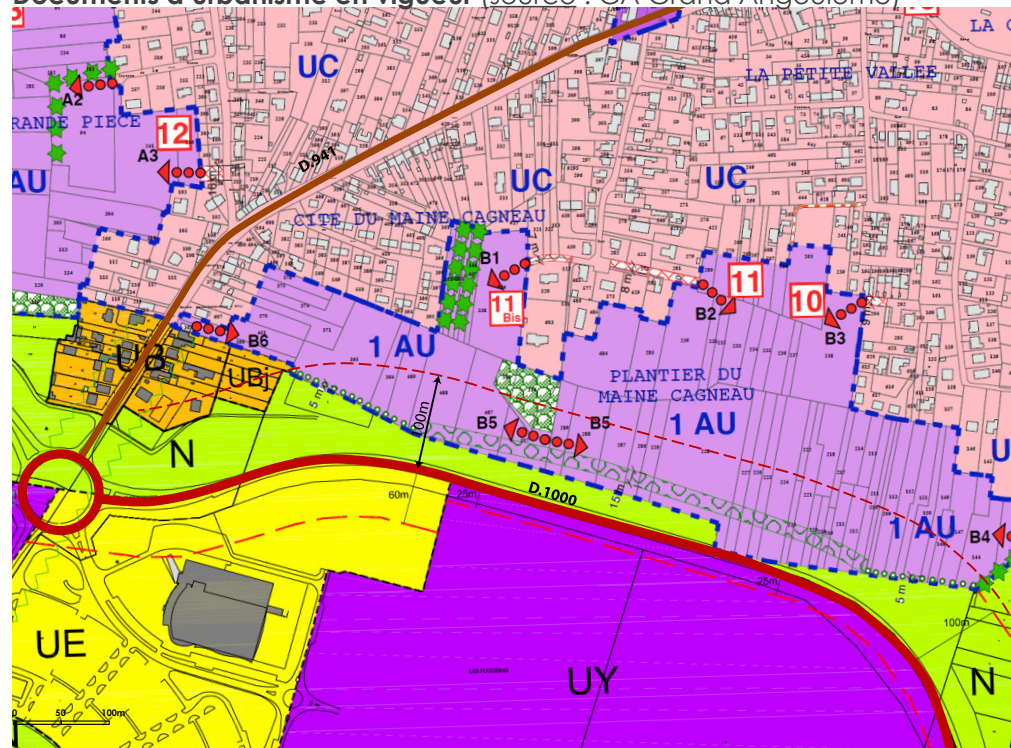
Le projet d'aménagement dit « Le Plantier du Maine Gagneau » a pour objet l'implantation de logements publics et privés, d'une maison de retraite et d'une zone d'activités commerciales. Ces objectifs définissent une première phase d'aménagement du site, correspondant à sa partie Ouest.

L'objectif principal de cette étude est d'aboutir à une meilleure disponibilité foncière au sein du site, tout en répondant à des enjeux paysagers, fonctionnels et sécuritaires liés à la proximité d'une infrastructure à grande circulation (RD 1000).

Pour précision, la RD 1000 est une voie classée « à grande circulation » au titre de l'article L110-3 du Code de la Route, et est par conséquent concernée par les dispositions du Code de l'Urbanisme précédemment citées. La RD 1000 constitue l'un des éléments du réseau routier permettant de desservir l'agglomération d'Angoulême sur son pourtour. Elle est plus communément appelée « rocade Sud-Est », réalisée entre 2004 et 2010 par le Conseil Départemental de Charente.

Les communes desservies par cette infrastructure sont Angoulême, Puymoyen, Soyaux, Magnac-sur-Touvre, Ruelle-sur-Touvre et L'Isle-d'Espagnac. D'une longueur de 13,8 kilomètres, cette infrastructure est desservie par deux échangeurs situés sur les RN 10 (Sud-Ouest) et RN 141 (Nord). A hauteur du site de projet (vers « Bel-Air »), la RD 1000 accueillait 10 250 véhicules dont 6,8 % de poids-lourds en 2016, selon les chiffres du Département

Documents d'urbanisme en vigueur (source : CA Grand Angoulême)

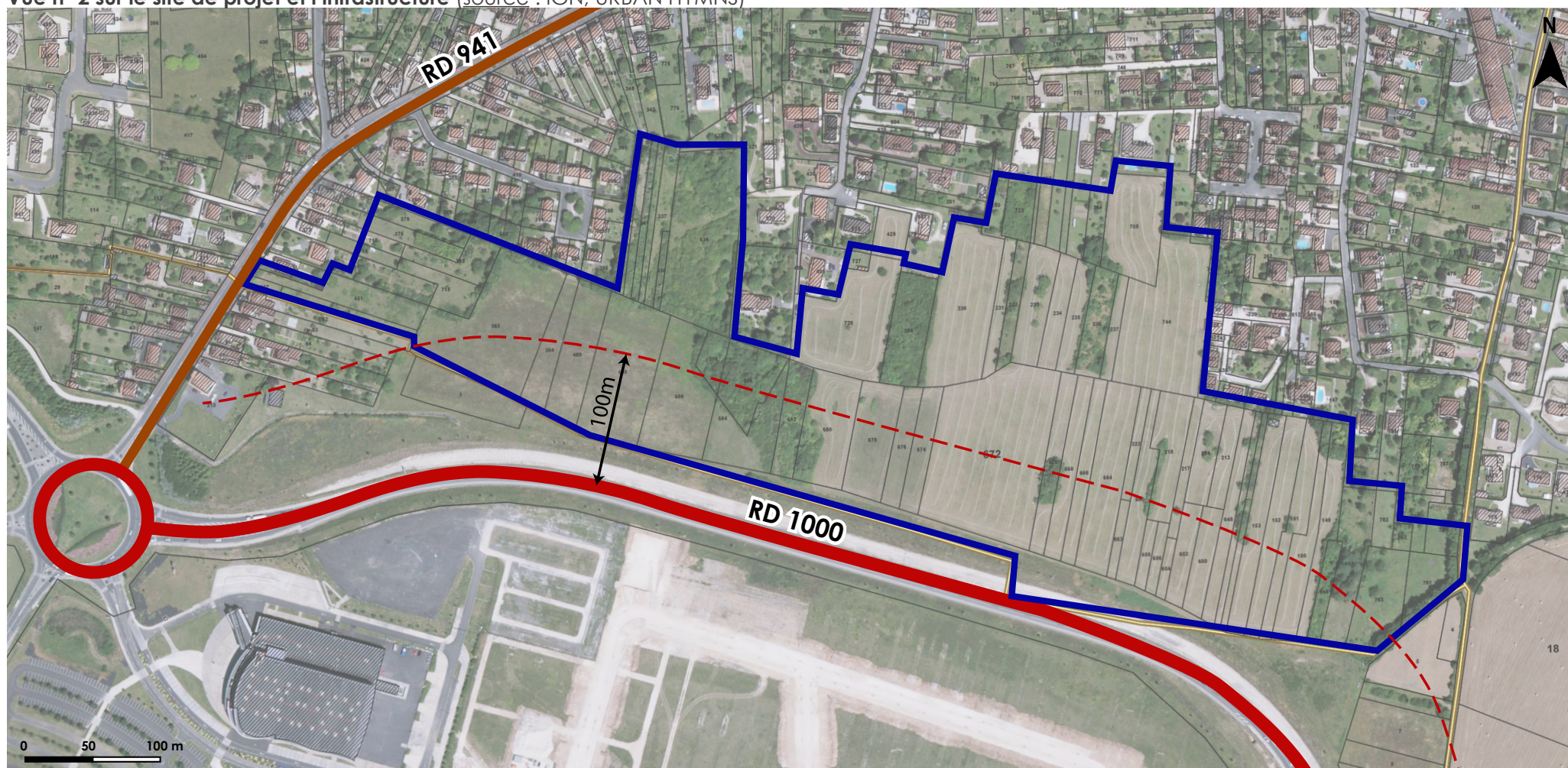


Le contexte des documents d'urbanisme

Les commune de Ruelle-sur-Touvre et de l'Isle-d'Espagnac sont riveraines et directement concernée par la RD 1000. Par le biais de chacun des documents d'urbanisme, s'appliquent les dispositions des articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Le PLU actuellement approuvé sur Ruelle-sur-Touvre depuis 2007 affiche une large réserve d'urbanisation, dédiée au développement urbain. Il s'agit d'une zone « à urbaniser » dite 1AU, correspondant au site de projet dont les besoins sollicitent la présente étude de différenciation des règles de l'article L116- du Code de l'Urbanisme. L'étude consistera notamment à modifier les distances non-aedificandi autour de la RD 1000 au sein des limites de la commune.

Vue n° 2 sur le site de projet et l'infrastructure (source : IGN, URBAN HYMNS)



2.1 Eléments d'analyse du milieu physique

Les différents éléments d'analyse environnementale exposés ci-après sont extraits du diagnostic environnemental dit « Aménagement du secteur Le Plantier du Maine-Gagnaud », réalisé par la société THEMA ENVIRONNEMENT (1, mail de la Papoterie, 37170 CHAMBRAY-LES-TOURS).

L'étude porte sur un site d'une surface d'environ 15 hectares, s'étendant d'Est en Ouest sur une longueur de près d'un kilomètre. Il est délimité par les éléments suivants : rocade est d'Angoulême au Sud (RD 1000), avenue Roger Salengro (RD 941) à l'Ouest, chemin de terre marquant la limite entre la commune de Ruelle-sur-Touvre et la commune de Magnac-sur-Touvre à l'Est, fonds de parcelles d'habitations d'un quartier pavillonnaire au Nord.

Géologie, pédologie, relief

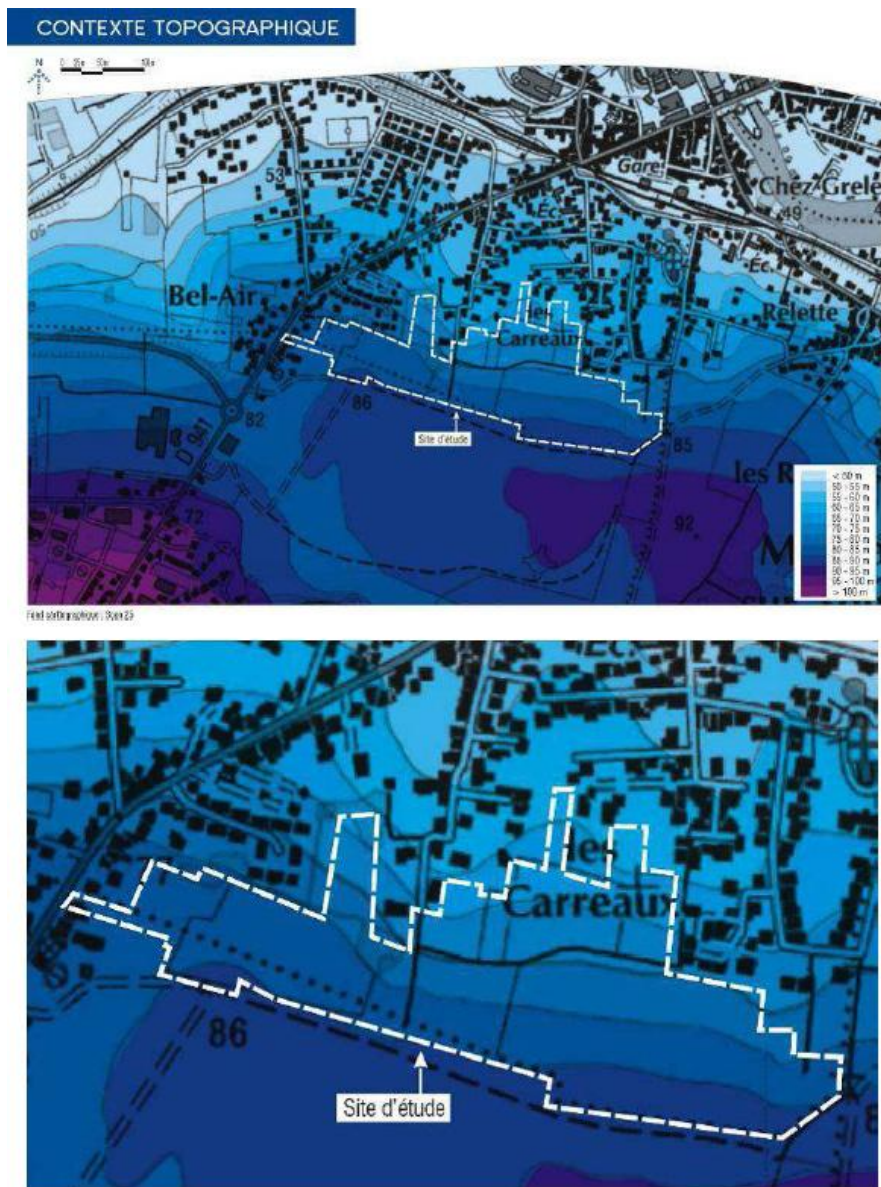
Le site d'étude est situé sur la bordure Nord-Est du bassin sédimentaire aquitain, à proximité des roches anciennes du Massif Central. A son niveau, les formations géologiques affleurantes sont uniformément représentées par des calcaires argileux détritiques et des calcaires argileux et marne (terrains sédimentaires de l'ère secondaire).

La présence de calcaires et de marnes suggère une perméabilité favorable des sols. Une étude de sols spécifique pourrait permettre de préciser ce point et d'envisager la solution la plus adaptée à la gestion des eaux pluviales générées par l'aménagement envisagé. Au plan pédologique, l'Inventaire Pédologique Régional de Poitou-Charentes qualifie la dominante pédologique du secteur de « groies moyennes » (calcosol, rendosol).

Au regard du relief, le site d'étude est localisé sur le coteau du bassin entaillé par la vallée de la Touvre. Au niveau du site d'étude, la topographie est marquée, le terrain naturel présentant un dénivelé important du Sud vers le Nord avec des pentes de l'ordre de 10 %.

Le point haut du site d'étude se localise au niveau de la RD 1000, en frange Sud (85 mètres NGF). Le point bas correspond aux fonds de parcelles des habitations situées au nord du site (environ 65 mètres NGF). La topographie marquée du site d'étude constitue à la fois une contrainte à l'aménagement (pro-

Analyse de la topographie (source : THEMA ENVIRONNEMENT)



blématique d'équilibre des déblais et remblais) et un atout dans la mesure où elle crée des perspectives paysagères intéressantes vers le Nord. On remarquera que la RD 1000 est volontairement encaissée et surmontée de merlons en vue d'éviter son incidence sur le paysage. Ces mesures mises en œuvre dès les travaux d'aménagement de la voie permettent aujourd'hui de concilier l'existence de cet axe avec la sauvegarde des paysages du secteur.

Réseau hydrographique

Le site d'étude est localisé sur le bassin versant de la Touvre. Cette rivière, qui s'écoule à moins d'un kilomètre au nord du site d'étude selon un axe globalement orienté Est/Ouest, prend sa source sur la commune de Touvre et se jette dans la Charente au niveau de la commune de Gond-Pontouvre après un cheminement d'une dizaine de kilomètres.

Les sources de la Touvre ont pour particularité de constituer la seconde résurgence karstique d'importance au niveau national. Elles constituent la principale source d'eau potable de l'agglomération d'Angoulême.

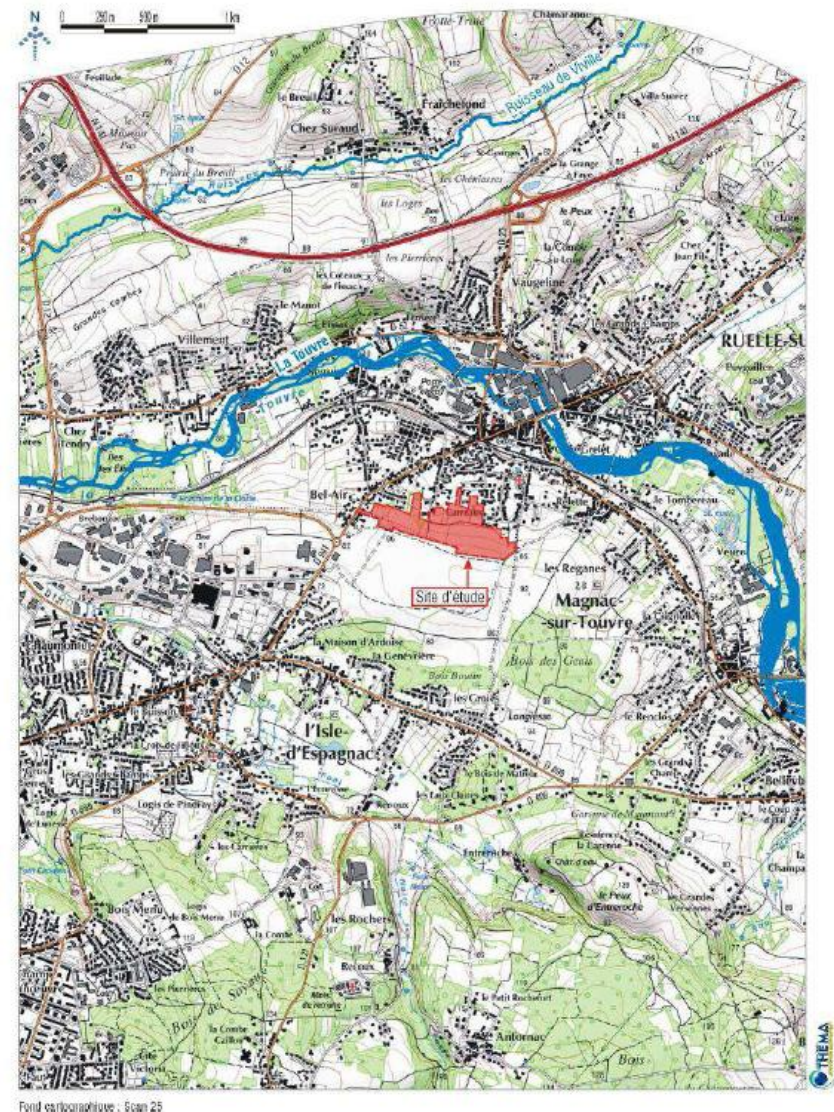
la Touvre est une rivière remarquable par le fort débit de ses eaux fraîches (environ 10 à 12°C toute l'année) assurant un courant marqué favorable à l'oxygénation des eaux. Cette qualité qui explique l'intérêt biologique remarquable de la rivière pour la faune, malgré un environnement fortement urbanisé et l'existence de pollutions temporaires.

On notera que le site d'étude ne comporte aucun élément de réseau hydrographique, de type étangs, mares ou fossés. Les eaux de ruissellement s'écoulent actuellement sur le site en suivant la pente naturelle, pour rejoindre les réseaux d'eaux pluviales présents au niveau des secteurs urbanisés situés au Nord.

Les aménagements envisagés sur le site d'étude devront prendre en compte les conditions actuelles d'écoulement des eaux pluviales et la sensibilité des milieux récepteurs. Ils devront également prendre en compte les dispositions du SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 en matière d'atteinte du « bon état » des eaux de surface, ainsi que celles du SAGE de la Charente (en cours d'élaboration).

Analyse du réseau hydrographique (source : THEMA ENVIRONNEMENT)

RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE



Les eaux souterraines

Au niveau du site d'étude, le référentiel national BD LISA identifie l'aquifère de niveau 1 (affleurant) dit « Calcaires argileux fracturés du Jurassique supérieur à moyen, au Nord du bassin aquitain ». Il s'agit d'un aquifère karstique considéré comme sensible.

Une attention particulière devra être portée à la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales générées par les aménagements envisagés en vue de ne pas impacter les eaux souterraines. L'enjeu est néanmoins considéré comme peu significatif au regard de la présente étude.

2.2 Eléments d'analyse du milieu naturel

Contexte environnemental du site

Le site de projet n'est localisé dans aucune zone naturelle inventoriée ou protégée au titre de la biodiversité (ZNIEFF, Natura 2000...). On rappelle néanmoins que le site se positionne à proximité de milieux naturels sensibles.

La vallée de la Touvre est ainsi concernée par le site Natura 2000 « Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents (Soloire, Boême, Échelle) » se superposant à la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique de type II dite « Vallée de la Charente entre Cognac et Angoulême et ses principaux affluents ». Ces deux zones se situent à environ 1 kilomètre du site de projet, au Nord.

L'intérêt majeur de ces sites réside dans la présence d'une population de Vison d'Europe, espèce d'intérêt communautaire en voie de disparition à l'échelle nationale, ainsi que la présence de milieux originaux et des formations végétales générés par l'action des crues régulières du fleuve (prairies humides inondables, mégaphorbiaies, marais tourbeux à Marisque, forêt alluviale..) et des espèces qu'ils abritent (Cuivré des marais, Cistude d'Europe, Loutre d'Europe...).

Les deux zones concernées recouvrent également deux autres ZNIEFF de type 1. La ZNIEFF dite « Île des Elias », se situant à environ 1 kilomètre au Nord-Ouest, est identifiée au niveau des communes de Gond-Pontouvre et de Ruelle-sur-

Reportage photographique (source : THEMA ENVIRONNEMENT)



Prairie mésophile au nord du site (en limite de l'urbanisation existante)



Prairie mésophile au sud du site (en pied de talus de la RD 1000)



Friche herbacée à l'ouest du site

Touvre. Le site revêt un caractère singulier et favorable à la faune de par la complexité du lit mineur de la rivière, disséquée en bras isolant des îles recouvertes de forêts alluviales. Leur intérêt réside notamment dans la présence d'une faune riche et remarquable, mammalogique notamment (différents chiroptères, Musaraigne aquatique et Campagnol amphibie...).

Enfin, la ZNIEFF dite « Vallée de la Touvre », localisée à environ 1 km du site au Nord, trouve son intérêt patrimonial dans la présence de zones d'hivernage pour plusieurs populations d'oiseaux d'eau, ainsi qu'une diversité en chauves-souris qui exploitent la vallée comme terrain de chasse. D'un point de vue floristique, une station de Pétasite officinal, rare dans la région, constitue un élément digne d'attention.

Ces différentes sensibilités patrimoniales sont à souligner, tout en demeurant peu sujettes à enjeux au regard des objectifs de la présente étude. Celle-ci ne sera pas de nature à porter un impact quelconque sur ces espaces patrimoniaux.

Occupation du sol, habitats naturels, faune et flore

Le site d'étude est marqué par une dominance des espaces prairiaux. Ces milieux, pour la plupart entretenus par fauche, sont dominés par les graminées auxquelles viennent s'ajouter de nombreuses plantes à fleurs.

Ils constituent des milieux favorables à la faune, en particulier les insectes qui y trouvent les conditions favorables à la réalisation de leur cycle biologique (papillons, sauterelles...). Au niveau de ces prairies, on notera la présence de quelques espèces d'orchidées d'intérêt (Orchis pyramidal, Orchis verdâtre, Orchis homme-pendu, Ophrys abeille) sans statut de patrimonialité ni de protection particulier.

D'autres milieux herbacés différents sont également présents. Compte tenu des espèces qui les composent, ils sont davantage assimilables à des friches herbacées qu'à des prairies. Ces friches sont colonisées par de nombreuses plantes à fleurs pionnières et ubiquistes, constituant, au même titre que les prairies, des habitats particulièrement favorables aux insectes. En revanche, aucune orchidée n'a été mise en évidence à leur niveau.

Reportage photographique (source : THEMA ENVIRONNEMENT)



Fourrés au centre du site



Bosquet au nord du site



Vergers à l'est du site

Le site d'étude comporte également quelques secteurs de fourrés, composés de nombreuses espèces d'arbustes (Prunellier, Eglantier, Aubépine, Cornouiller, Troène...) colonisant les espaces laissés à l'abandon.

Ces espaces constituent des secteurs de refuge pour la faune d'une manière générale, en particulier pour certains passereaux qui y trouvent les conditions favorables à leur alimentation voire leur nidification (Mésange bleue, Pinson des arbres, Pouillot véloce...).

De la même manière, les bosquets et les haies présents sur le site sont favorables aux oiseaux. Ils comprennent un cortège végétal similaire à celui des fourrés, auquel viennent s'ajouter quelques espèces d'arbres complémentaires, en particulier le Chêne, l'Orme champêtre et l'Erable champêtre.

Le site d'étude comprend en outre des habitats directement liés à la présence de l'homme à proximité, notamment quelques vergers de fruitiers qui présentent un caractère d'abandon plus ou moins marqué selon les secteurs. On notera par ailleurs que quelques arbres fruitiers sont présents au sein des parcelles de prairies, en particulier des cerisiers.

Outre ces vergers, le site d'étude englobe de manière anecdotique quelques parcelles occupées par des plantations de conifères, des jardins ou encore par des habitations.

Ainsi définies, les caractéristiques naturelles du site d'étude permettent de conclure que, bien que possédant certains milieux riches en espèces, ce dernier est marqué par des milieux globalement ordinaires et sans enjeu patrimonial marquée. Il est notamment peuplé par des espèces communes à très communes, participant à la biodiversité ordinaire de Ruelle-sur-Touvre.

Aucune espèce végétale protégée n'a été observée lors des investigations de terrain. Concernant les espèces animales, quelques espèces d'oiseaux protégées ont été mises en évidence au niveau des bosquets et des haies ; ces espèces restent néanmoins courantes et ne confèrent pas au site d'étude un intérêt écologique particulier.

Le site replacé dans la trame verte et bleue

Le site d'étude se situe à la frange de l'espace d'agglomération d'Angoulême. Pour cette raison, il s'inscrit dans un contexte moyennement favorable aux déplacements de la faune et de la flore, dans le cadre de la trame verte et bleue.

Pour autant, ce contexte est synonyme d'un véritable enjeu au regard de la préservation et la remise en état des continuités écologiques, qui est une mission des documents d'urbanisme depuis les lois du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010. A ce propos, on précisera que la RD 1000 s'inscrit dans un espace semi-artificialisé, s'agissant d'un bandeau routier imperméable et intégralement artificiel, bordé par des marges herbeuses sous forme de merlons hauts de plusieurs mètres.

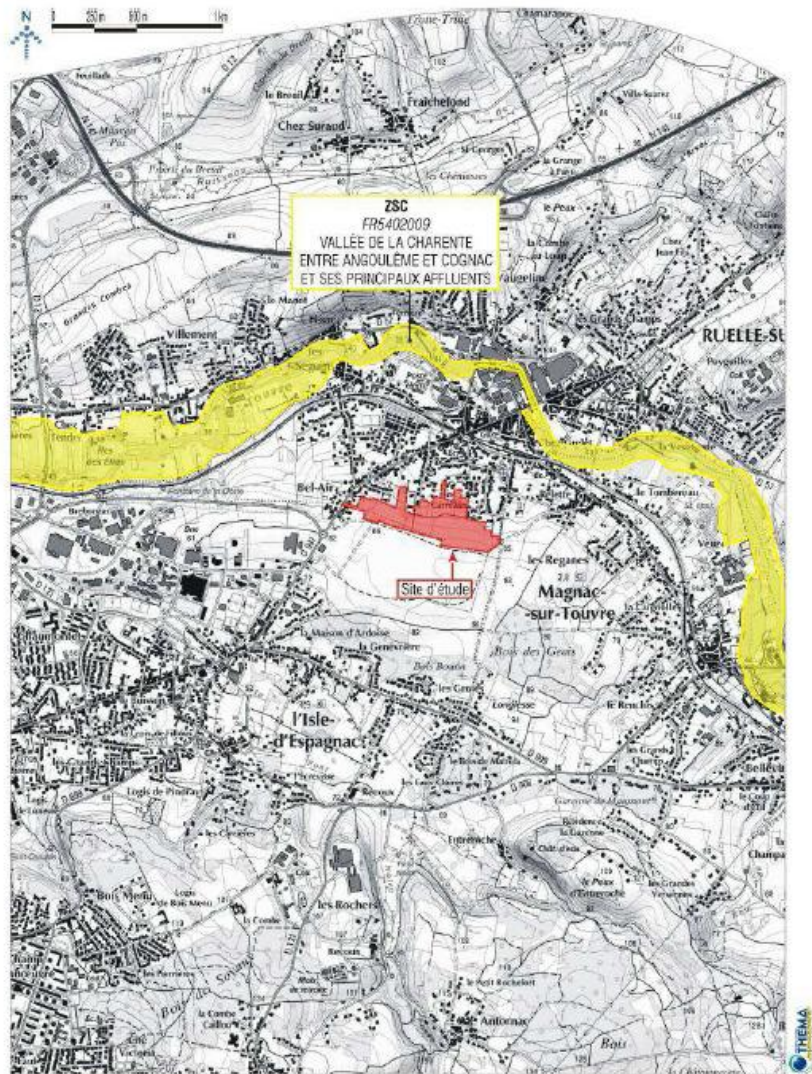
Sur les franges de l'infrastructure, au Sud, l'environnement a été artificialisé par l'implantation récente d'une nouvelle zone d'activités en continuité de l'Espace Carat, équipement culturel situé sur L'Isle-d'Espagnac. Au Nord, les prairies et friches naturelles constituant le site de projet sont en voie d'urbanisation.

L'artificialisation croissante de l'environnement de la RD 1000 est de nature à impacter fortement la trame verte et bleue. Pour autant, il demeure un « corridor d'opportunité » constitué par les abords de l'infrastructure. En effet, ses marges de végétation herbeuse, bien que dénuées d'intérêt patrimonial, sont pour autant des espaces perméables aux déplacements de la petite faune urbaine. Ces espaces linéaires permettent notamment d'envisager une connexion entre le « Bois des Geais » (Magnac-sur-Touvre) et la vallée de la Touvre à l'Ouest du site de projet.

Dans le cadre de la présente étude, il sera donc opportun de préserver des marges de recul inconstructibles de manière à protéger ce corridor potentiel, qui s'intègre à la trame verte urbaine de l'agglomération d'Angoulême. Au-delà, le développement d'une pluristratification végétale (plantations arbustives et arborées) sur les marges de l'infrastructure permettrait de « densifier » ce corridor et d'accroître sa perméabilité pour la faune (petite faune, petits passereaux, chiroptères...).

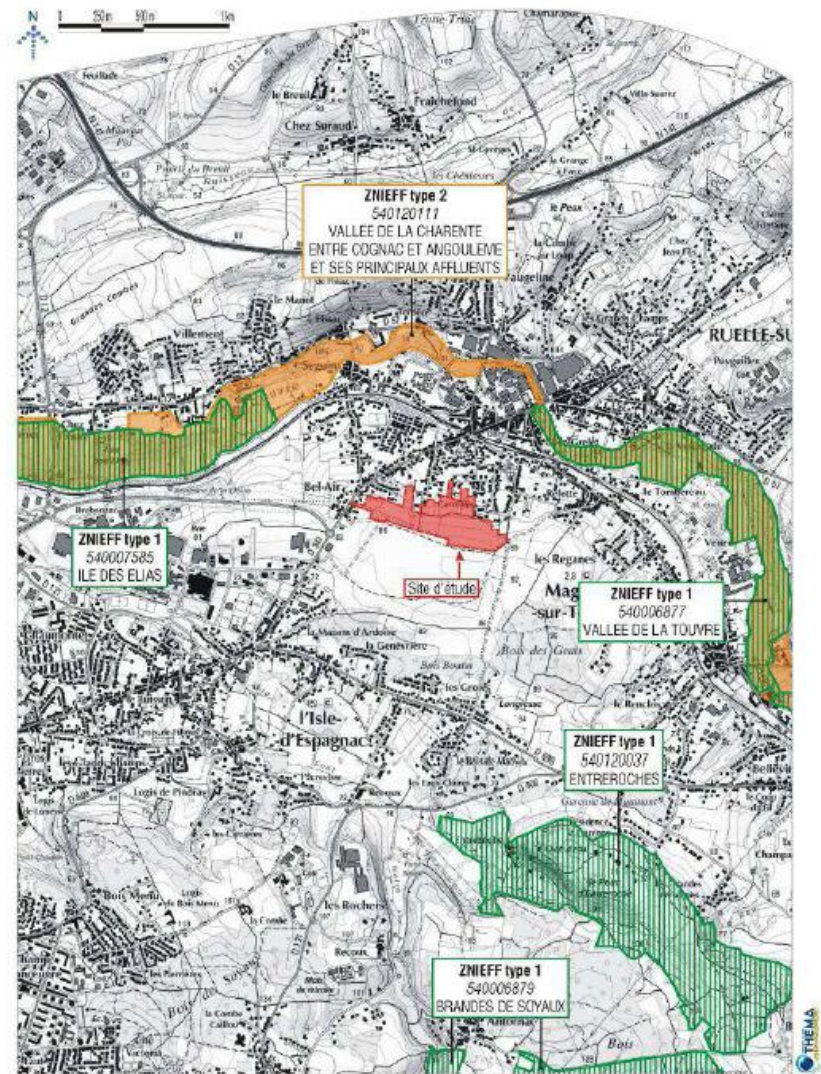
Zonages d'inventaire et de protection du patrimoine naturel (source : THEMA ENVIRONNEMENT)

SITES NATURA 2000



Fond cartographique : Scan 25
Source : INRAE, Polaris-Charentes

SITES NATURELS SENSIBLES



Fond cartographique : Scan 25
Source : INRAE, Polaris-Charentes

La trame verte et bleue selon le SCOT de l'Angoumois

L'élaboration du SCOT de l'Angoumois s'est accompagnée d'une démarche de mise en place d'une trame verte et bleue qui a participé à l'enrichissement du projet de territoire. Une méthodologie générale a permis d'identifier les principaux réservoirs biologiques en présence sur le territoire ainsi que les éléments naturels constitutifs des corridors écologiques.

Cette étude a également permis de mettre en valeur les facteurs de rupture de la trame verte et bleue sur le territoire, que sont principalement l'urbanisation et les infrastructures.

L'étude « trame verte et bleue » dresse l'ensemble des facteurs qui ont altéré, ou continuent d'altérer le fonctionnement écologique du territoire de l'Angoumois, tel que le drainage des zones humide et la modification du fonctionnement hydraulique des cours d'eau, la destruction des motifs végétaux ponctuels et linéaires au sein de l'espace agricole (haies, arbres isolés), l'intensification des pratiques agricoles qui se traduisent par le fort développement des intrants chimiques et la multiplication des remembrements, ainsi que le développement de l'urbanisation diffuse et la multiplication des infrastructures de transport depuis ces vingt dernières années.

Le PLU doit donc jouer un rôle important dans la régulation du développement de l'urbanisation afin de concourir à la préservation de la trame verte et bleue de l'Angoumois. Il s'agit également de faire du PLU un outil de protection des habitats forestiers, qu'il conviendra d'utiliser notamment pour les petites surfaces de forêt fragilisées par un vide juridique en matière de protection réglementaire.

La trame verte et bleue du SCOT identifie sur Ruelle-sur-Touvre l'axe vert et bleu de la vallée de la Touvre, figurant parmi les grandes continuités écologiques de l'agglomération. La carte ne permet cependant pas de vérifier la véracité de l'existence d'un corridor d'opportunité le long de la RD 1000, de par son échelle employée. Pour autant, le SCOT donne pour mission aux documents d'urbanisme de cartographier et de protéger les trames vertes intra-urbaines. Il s'agit donc de traduire cet objectif dans la présente étude.

Schéma de la trame verte et bleue de l'Angoumois (source : SCOT)

Synthèse des réservoirs de biodiversité et éléments de corridors de la Trame verte et bleue de l'Angoumois

Trame verte et bleue:
Réservoirs de biodiversité et éléments de corridors

— Limite SCOT
— Limite communale
— Projet LGV

Boisements:

■ Réservoirs de biodiversité
■ Eléments de corridors

Pelouses calcaires:

■ Réservoirs de biodiversité
■ Eléments de corridors

Lit majeur biodiversité:

■ Bas-marais alcalin
■ Forêt alluviale
■ Mégaphorbiaie
■ Milieux aquatiques stagnants
■ Phragmitaie
■ Prairie humide atlantique

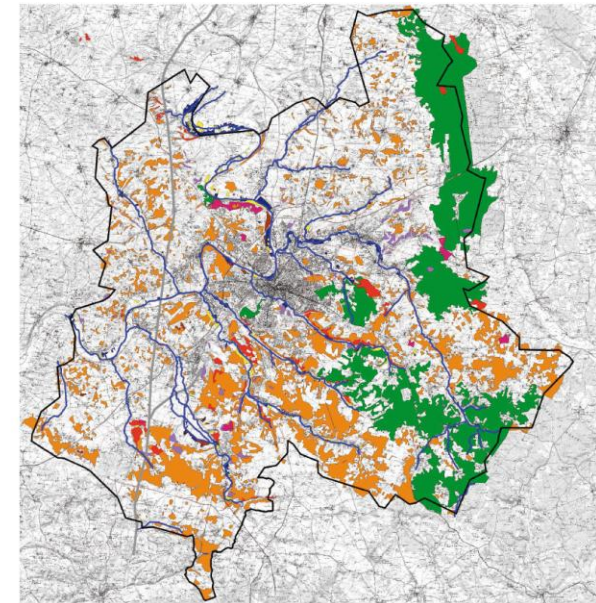
— Eléments de corridors

Méssicoles:

■ Réservoirs de biodiversité



Cartographie 2012



Synthèse de la trame verte et bleue et des points de discontinuités sur le territoire de l'Angoumois.

Trame verte et bleue:
Biodiversité, corridors et points noirs

— Limite SCOT
— Limite communale
— Projet LGV
— Principales infrastructures routières

Boisements:

■ Réservoirs de biodiversité
■ Eléments de corridors

Pelouses calcaires:

■ Réservoirs de biodiversité
■ Eléments de corridors

Lit majeur biodiversité:

■ Bas-marais alcalin
■ Forêt alluviale
■ Mégaphorbiaie
■ Milieux aquatiques stagnants
■ Phragmitaie
■ Prairie humide atlantique

— Eléments de corridors

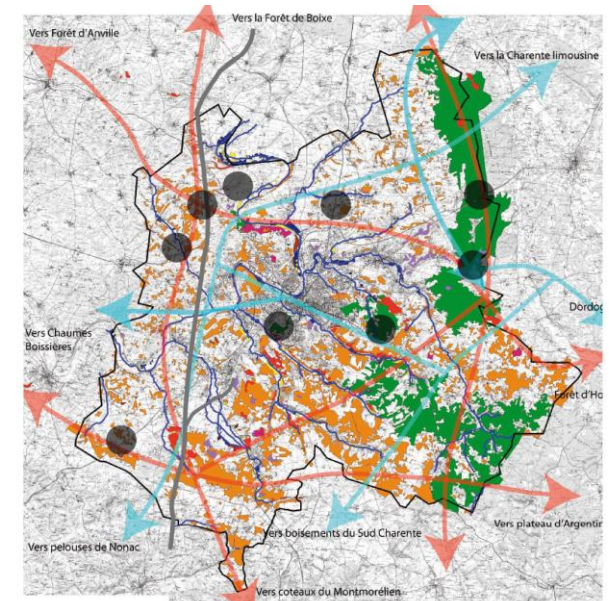
Méssicoles:

■ Réservoirs de biodiversité

● Points noirs

↔ Corridors majeurs

↔ Corridors complémentaires

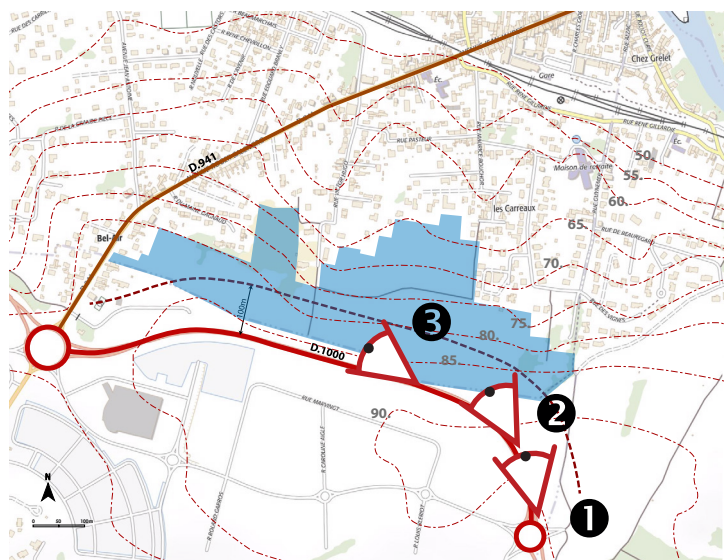


Éléments de contexte paysager

La RD 1000 s'inscrit dans un contexte paysager de transition entre ville et campagne environnante. Les abords immédiats de l'infrastructure revêtent un aspect globalement artificiel.

Une composante majeure conditionne les vues et l'ambiance paysagère du secteur. Il s'agit d'un imposant merlon enherbé implanté sur le côté Nord de la D.1000. Il camoufle l'infrastructure dans les paysages environnants. De rares plantations éparses en ponctuent le sommet.

Les déblais engendrés par la D.1000 créent un imposant talus sur le côté Sud de la voie (côté Isle d'Espagnac) qui associé au merlon côté Nord créé un effet de fausse, un couloir répondant à la courbure générale de la RD.1000 et bloquant ainsi les vues latérales.



Du haut de ce merlon, apparaît l'espace d'agglomération de Ruelle-sur-Touvre qui décline sur un versant pentu en direction de la vallée de la Touvre. Au premier plan de cette vue apparaît le site de projet concerné par le recul d'inconstructibilité de 100 mètres (calculé à partir de l'axe de la D.1000. Cette perception du site n'est possible qu'à la condition d'escalader le merlon qui referme les vues à partir de la D.1000.



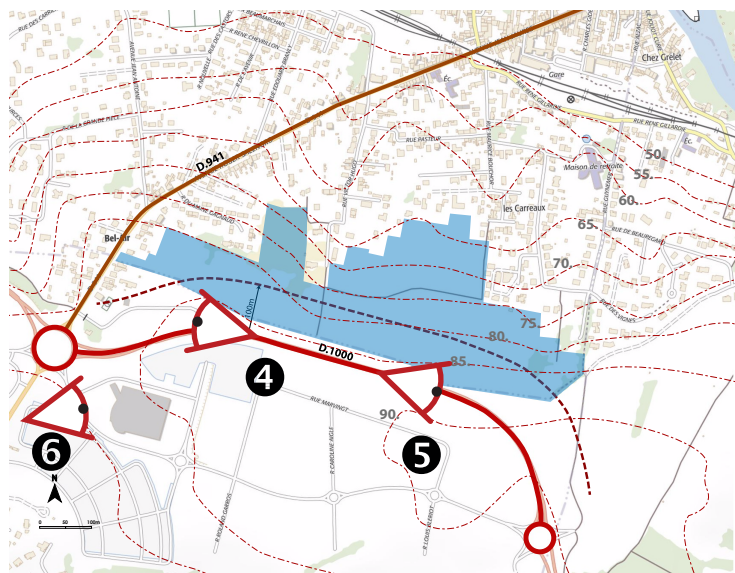
La RD 1000 à hauteur de l'Espace Carat (L'Isle-d'Espagnac)



Vue en contrebas du Merlon qui bloque tout accès visuel sur Ruelle-sur-Touvre



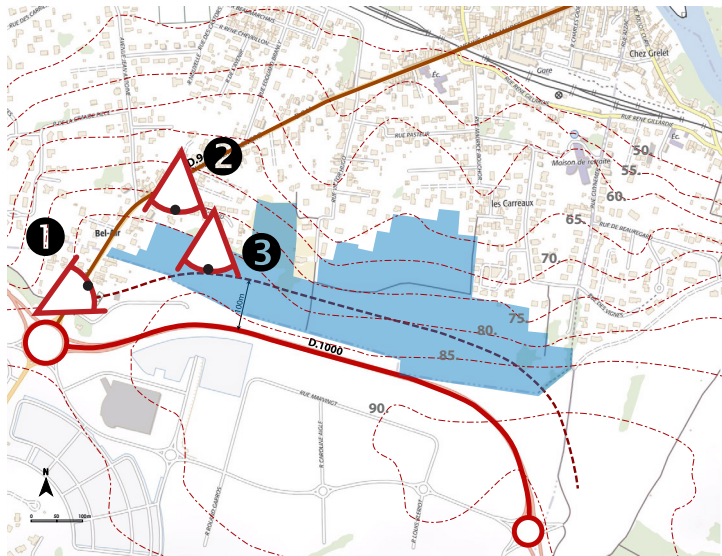
Vue depuis Ruelle-sur-Touvre : la pente générale du terrain décline naturellement vers la ville



Au Nord du haut merlon, se dessine la frange d'urbaine de la ville de ruelle sur Touvre où se mêlent des constructions de type pavillonnaires avec des plantations résiduelles. Cet espace interstitiel entre la ville et le merlon de la D.1000 ne réserve pas de paysage de grande valeur identitaire. Toutefois, la pente marquée du terrain génère en sommet de pente de larges perspectives visuelles en direction de la vallée de la Touvre.



Vue depuis Ruelle-sur-Touvre : la pente générale du terrain décline naturellement vers la ville



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 Historique, et n'est concerné par aucun site classé ou inscrit. Toutefois, le site est localisé à environ 3 kilomètres au Nord-Ouest du site inscrit du Gouffre de la Touvre, par arrêté ministériel du 15 juin 1936 (commune de Touvre).

Le site en question correspond aux sources de la Touvre, appelées « Le Bouillant », « Le Dormant » et « La Font Lussac ». Cette résurgence, de par son débit, est la seconde de France après la fontaine du Vaucluse. L'objet de la présente étude ne remet aucunement en cause les objectifs de protection de ce site.

Précisons de plus que le site du projet n'est pas non plus confronté au bâti dense plus du centre villes qui se déploie au-delà de la voie ferrée, du fait de sa situation en arrière-plan des espaces d'urbanisation récente.



2.4 Éléments d'analyse relatifs aux risques, pollutions et nuisances

Risques naturels et technologiques

En matière de risques naturels et notamment de risques associés aux mouvements de terrain, il est noté la présence d'une ancienne carrière d'exploitation de sable à ciel ouvert au sein du périmètre étudié, actuellement colonisée par un bosquet. L'aménagement du site devra prendre en compte la présence de cette carrière au vu des contraintes importantes suggérées en termes de sécurité publique et de viabilité des futures constructions.

En outre, on signalera que l'aménagement du site ne requiert pas de vigilance particulière vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des sols argileux. 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 diffusées par le BRGM, on notera que le site d'étude est concerné par une sensibilité considérée comme étant faible à très faible. Ce niveau de risque n'implique aucune vigilance particulière vis-à-vis de l'aménagement du site. En outre, ce dernier échappe au risque d'inondation.

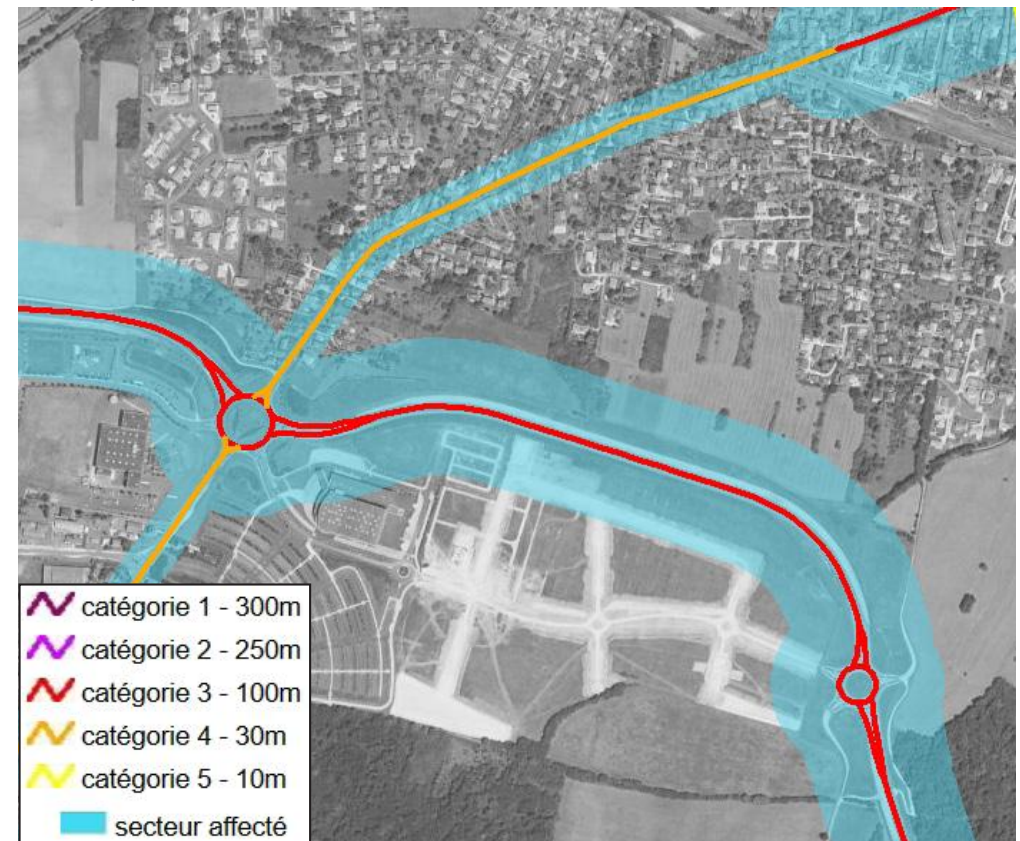
Concernant les risques technologiques, la RD 1000 est considérée comme un axe sensible au risque de transport de marchandises dangereuses. Selon les chiffres du Département, à hauteur du site de projet (vers « Bel-Air »), la RD 1000 accueillait en 2017 10 614 véhicules (trafic moyen journalier annuel) dont 7,22% de poids-lourds soit 766 véhicules lourds par jour avec un débit maximum sur la période du comptage de 14 217 véhicules. Le risque est avéré, mais semble contenu par l'existence de merlons surplombant l'infrastructure. In fine, il apparaît peu significatif au regard de l'objet de l'étude.

Enfin, on précisera qu'en qualité d'infrastructure classée à grande circulation, la RD 1000 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 3, impliquant l'application de secteurs affectés par le bruit d'une largeur de 100 mètres, calculée depuis les bords externes de la voie.

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.

En outre, on précisera que des « cartes de bruit stratégiques » ont été réalisées par l'État en Charente, en application de la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. A ce jour, ces cartes ne renseignent pas l'aléa de bruit autour de la portion de la RD 1000 concernant la commune, de par son aménagement relativement récent (2010). Ces cartes seront toutefois vraisemblablement mises à jour.

Classement sonore des infrastructures (source : DDT 16), renouvelé par arrêté du 28/06/2018



2.6 Les enjeux suscités par le projet d'aménagement

Le site de projet recouvre une emprise spécifique à l'échelle de la ville de Ruelle-sur-Touvre car il correspond à sa frange Sud, située à l'interface entre un espace d'agglomération dense et un environnement de campagne résiduel aux portes d'Angoulême.

La RD 1000 constitue une limite physique de cet espace d'agglomération, qui s'est récemment étendu jusqu'à celle-ci du côté de L'Isle-d'Espagnac (création de l'Espace Carat, nouvelle zone d'activités de Bel-Air...). Le PLU en vigueur sur la commune de Ruelle-sur-Touvre soutient clairement l'objectif de poursuivre cette urbanisation en achevant cette jointure entre les espaces d'agglomération des deux communes, de part et d'autre de leurs limites administratives.

Les grands enjeux suscités par le projet d'aménagement correspondent à la nécessité d'accompagner cette urbanisation par la gestion de la future zone de contact entre le projet et l'infrastructure. La définition d'une nouvelle zone non-aedificandi, la gestion des hauteurs et abords des futures constructions, ainsi que la qualité de leur implantation seront les déterminants de la réussite de cette rencontre.

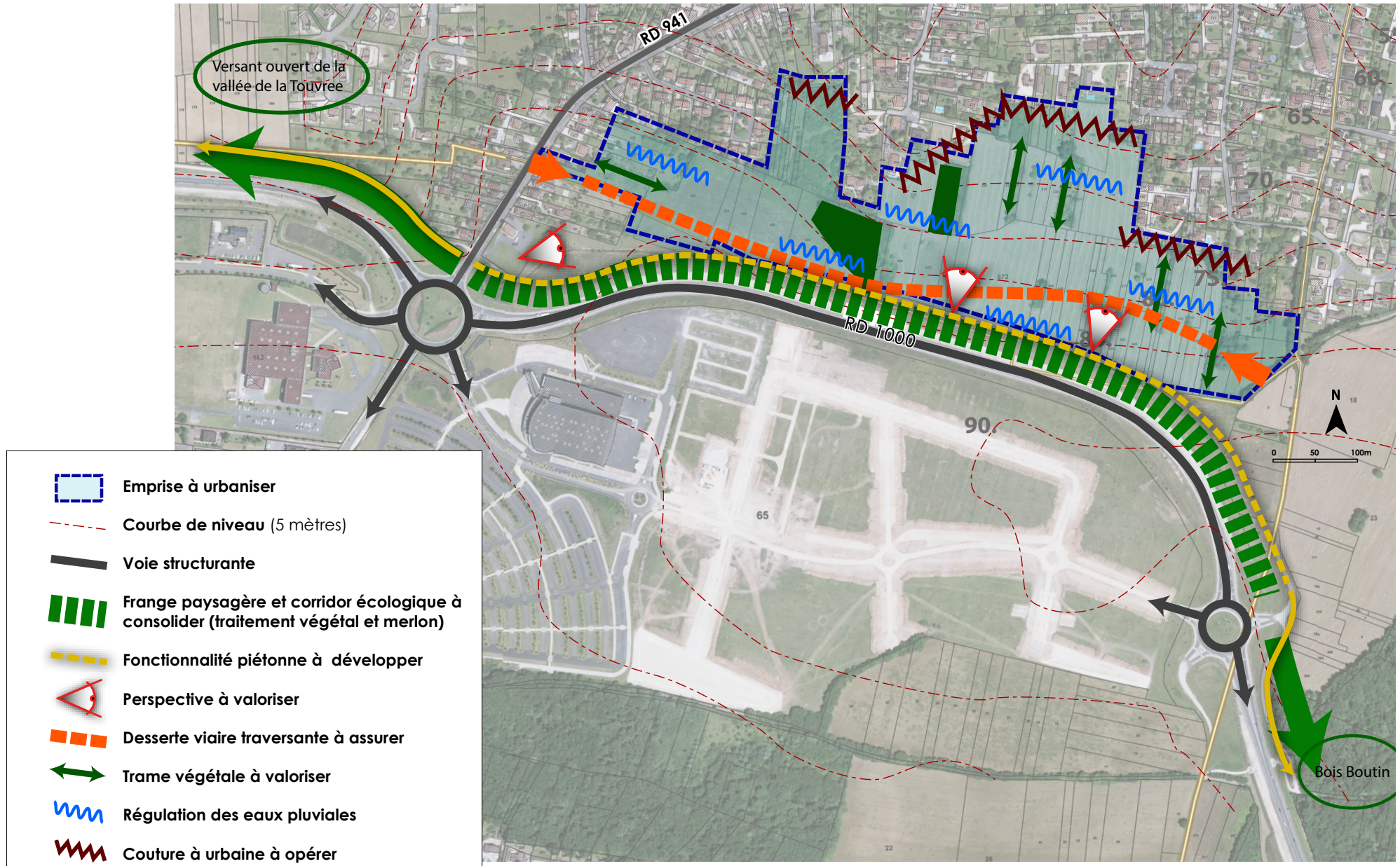
Néanmoins, les enjeux d'aménagement suscités par la présence de la RD 1000 sont modérés par plusieurs aspects et notamment par le grand merlon accompagnant l'infrastructure. Il constitue un levier d'évitement majeur de certains impacts de la voie sur le futur espace urbain (absence d'emprise paysagère, atténuation des nuisances sonores...).

Il convient que la présente étude contribue à développer les intérêts de cet ouvrage et à l'accompagner pour en faire le support d'une véritable trame verte urbaine, au double-rôle écologique et paysager.

En outre, au-delà des strictes prérogatives de la présente étude, l'aménagement du site de projet suscite d'autres enjeux, tel que la bonne desserte du site au regard de ses futurs usages, qui devra nécessairement prendre appui sur un réseau viaire connexe à la RD 1000.

Le projet devra également tenir compte de la gestion des eaux usées, domestiques, de process économique et de ruissellement pluvial, en anticipant les besoins au regard de ses objectifs (développement résidentiel et économique). La gestion des eaux pluviales devra être opérée à l'échelle du site, avec le principe d'une interdiction stricte de tout rejet pluvial direct en aval. In fine, il convient de bien prendre en compte la situation du site de projet dans le contexte sensible d'un site Natura 2000 (vallées de la Touvre et de la Charente) identifié à moins d'un kilomètre au Nord.

Carte de synthèse des enjeux d'aménagement du site de Maine Gagneau



3.1 Les objectifs du projet d'aménagement

Plusieurs hypothèses d'aménagement ont été préalablement étudié afin d'aboutir au partis pris d'aménagement le plus cohérent. Une première hypothèse prévoyait un recul similaire sur tout le linéaire de la RD.1000. Toutefois ce principe se heurtait à des contraintes d'optimisation foncière au regard de deux projets d'envergures différentes devant s'opérer sur le site d'extension urbaine du Maine Gagneau :

- une première emprise d'une surface de trois hectares particulièrement impliquée dans le tissu urbain
- et une seconde plus vaste offrant ainsi des surfaces d'interventions plus conséquentes et tout aussi impliquées dans le tissu urbain.

Au final, le projet de dérogation s'est donc orienté sur la retenue de deux reculs différents se rattachant à ces deux emprises distinctes ; l'emprise Ouest recevant un recul porté à 30 mètres et l'emprise Est qui bénéficiera d'un recul porté à 50 mètres.

L'emprise Ouest et son recul réduit à 30 mètres :

Ce recul est porté à sa largeur minimale se calant au pied extérieur du merlon par rapport à la D.1000. On soulignera que cette réduction permet une optimisation du foncier constructible sur une très courte séquence car la limite Sud du terrain à aménager ne suit pas l'inclinaison de la D.1000. A l'Ouest du profil AA', le terrain est zoné en N (zone Naturelle) affichée sur le PLU de l'Isle d'Espagnac.

Ainsi, sur un plan écologique, ce nouveau recul ménage une surface qui s'élargit sur la zone N vers l'Ouest et à laquelle le merlon se connecte. Ainsi, un corridor écologique, bien que de faible amplitude pour les déplacements faunistiques se voit ici maintenu.

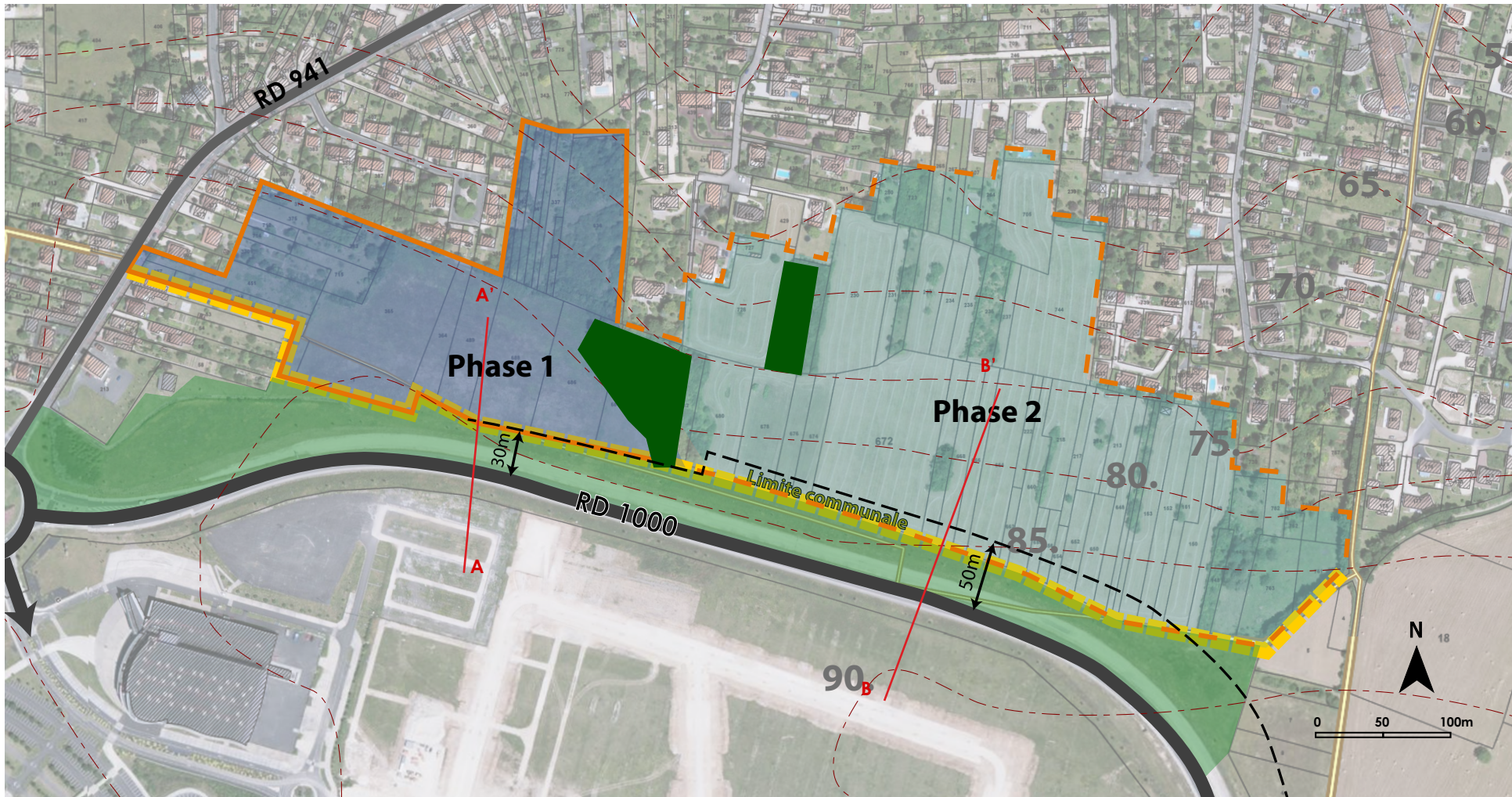
- Sur un plan paysager, le merlon sur lequel repose les fonctions d'intégration paysagère est maintenu dans son intégrité. Il se voit conforté par les surfaces classées en Zone Naturelle vers l'Ouest. En outre, les aspects fonctionnels des déplacements piétons sur la frange urbaine Sud de Ruelle-sur-Touvre restent malgré tout compatibles avec cette réduction du recul.

L'emprise Est et son recul réduit à 50 mètres.

Ce nouveau recul implique l'aménagement d'une frange végétale recouvrant deux aspects :

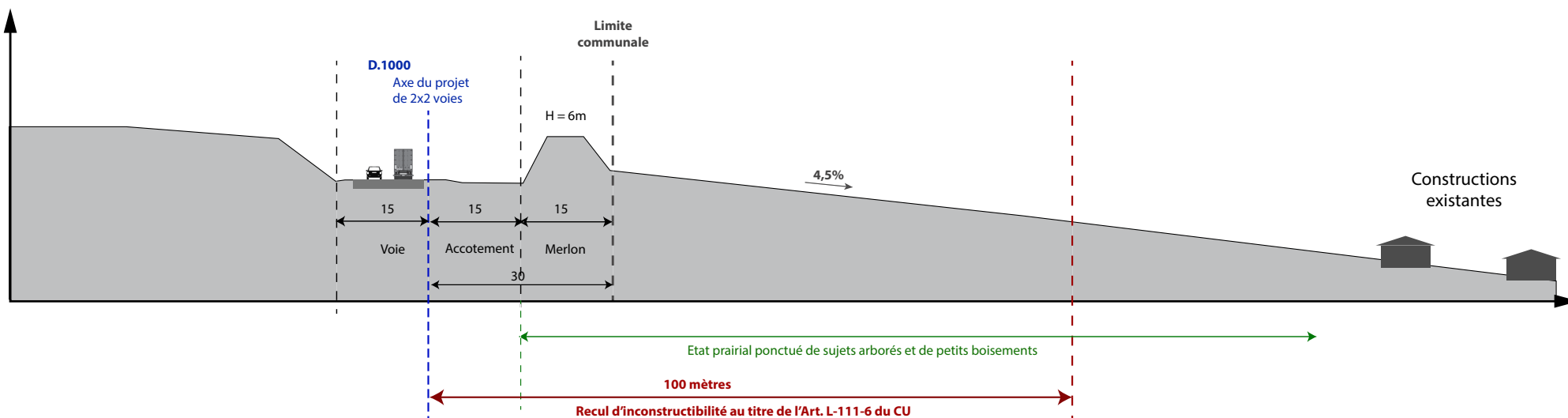
- Sur un plan écologique, elle constitue un corridor écologique offrant une grande amplitude des déplacements faunistiques
- Sur un plan paysager, en plus de ses capacités fonctionnelles (liaisons douces), elle répond à la notion de transition paysagère contenant la frange urbaine Sud de Ruelle sur Touvre. Elle contribue à la construction d'une frange végétale de plus grande échelle, en correspondance avec les prévisions de développements urbains du site.

Pour rappel, ces deux emprises, le dégagement de surfaces constructibles offrant des possibilités de densification urbaine est à concilier avec les problématiques de maîtrise des ruissellements pluviaux au regard de la pente du terrain.

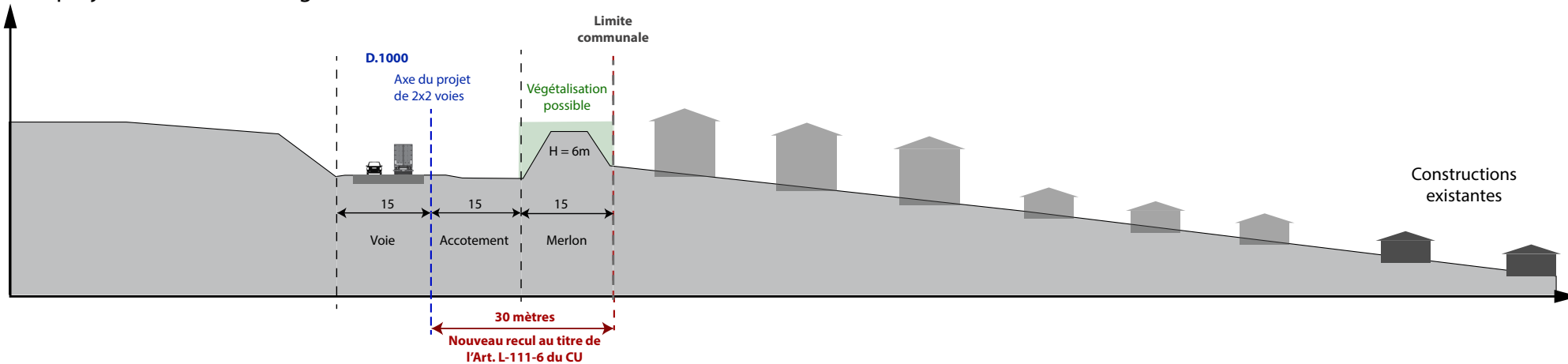


Localisation des profils et projection des nouveaux reculs, source IGN, URBAN HYMNS)

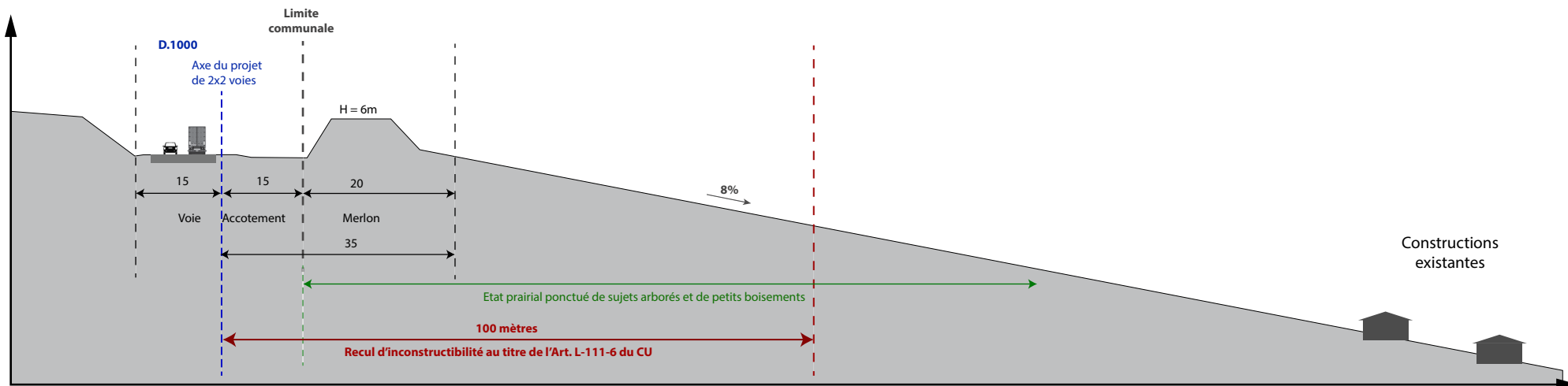
Etat actuel



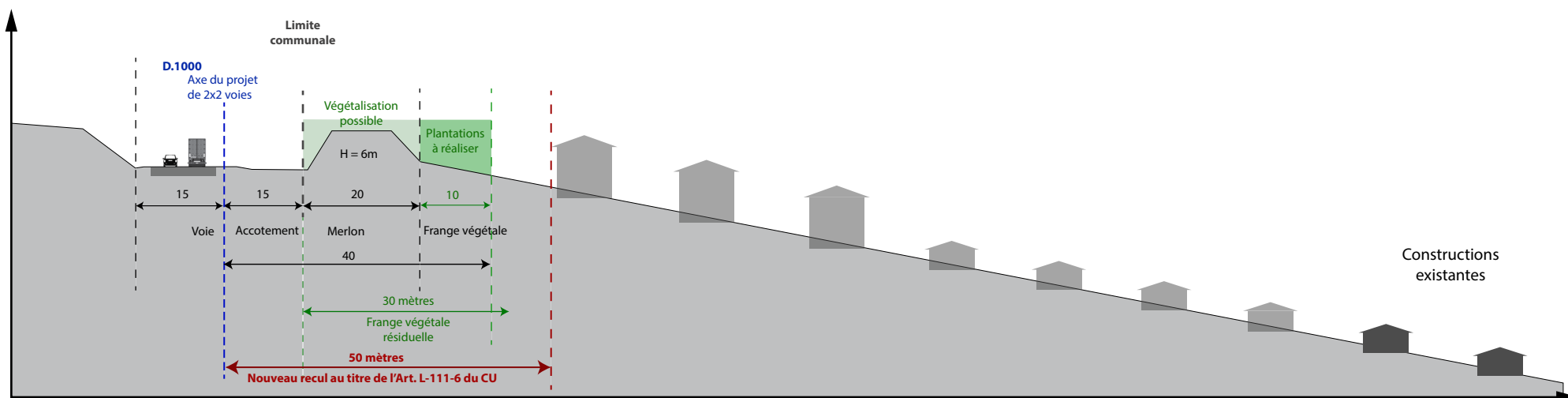
Etat projeté : choix d'aménagement retenu

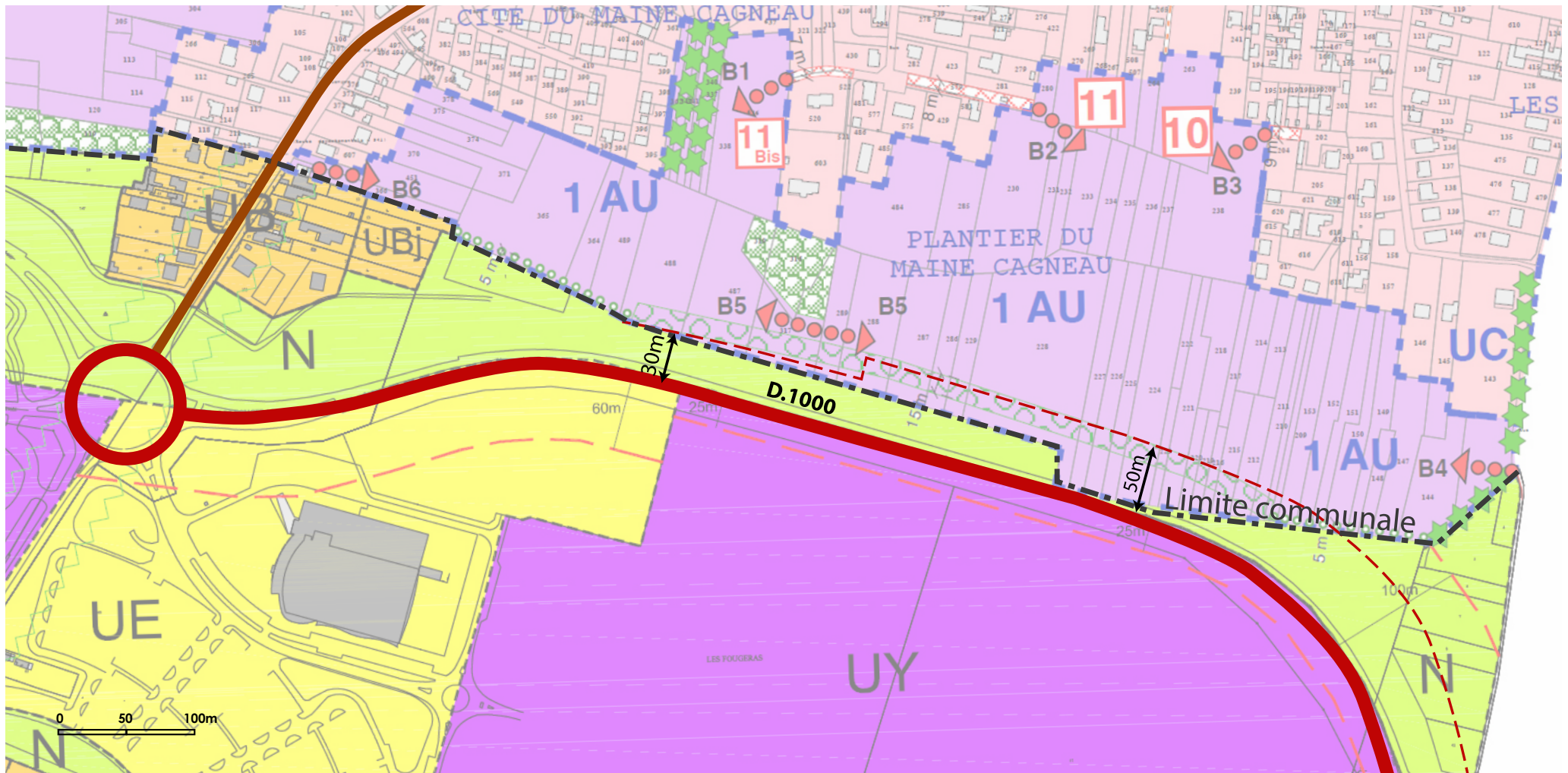


Etat actuel



Etat projeté : choix d'aménagement retenu





Projection des nouveaux reculs sur les PLU de Ruelle-sur-Touvre et de l'Isle d'Espagnac (URBAN HYMNS)

3.2 Prise en compte de la qualité paysagère du site

La gestion des hauteurs

La hauteur des futures constructions est limitée à 12 mètres par le règlement du PLU de la commune. Soulignons que les différents projets d'aménagement étudiés sur le secteur prévoit la création de constructions dont les plus hautes ne dépassaient pas les trois niveaux soit environ neuf mètres.

La problématique de hauteur des futures constructions se pose plus directement pour les constructions existantes sur la frange urbaine que le long du merlon du fait notamment de la pente du terrain. En effet, ces problématiques sont plus particulièrement liées à l'ombrage que les futures constructions pourraient générer sur un habitat pavillonnaire placé en contrebas qu'à l'impact visuel potentiel perceptible à partir de la D.1000.

On soulignera que le merlon atteignant les 6 mètres et se trouvant placé en sommet de pente joue pleinement sa fonction de rempart visuel. Ainsi, des constructions qui atteindraient les 9 mètres au Nord de celui-ci ne seraient pas perceptibles par les automobilistes de la RD.1000. En revanche, elles s'avèreraient perceptibles à partir de l'esplanade de l'Espace Carat (parc des expositions et des congrès de GrandAngoulême) occupant une position haute.

Pour autant, cette visibilité n'est pas de nature à perturber l'organisation du paysage initial au regard de son inscription dans le contexte d'un paysage urbain propre à l'organisation de l'agglomération d'Angoulême.

Traitement paysager des franges

La création de plantations nouvelles le long du merlon ne s'avère pas indispensable pour assurer la qualité visuelle des futures aménagements à partir de la D.1000 car le merlon occulte d'ors et déjà les vues. En revanche elles s'avèrent utiles à la consolidation des corridors de biodiversité potentiels que le merlon est en mesure d'assurer. Ainsi, les plantations projetées concernent la séquence de réduction du recul à 50 mètres (seconde phase) ménageant une bande de 15 mètres de largeur en pied de merlon.

3.3 Palette végétale

Afin d'assurer une fonction écologique aux plantations en même temps qu'une certaine continuité paysagère et visuelle avec certains boisements proches, l'utilisation d'une palette composée d'essences locales est recommandée. Elle pourrait générer différentes strates végétales (arborée et arbustive) et se composer pour un tiers d'essences persistantes et pour les deux autres tiers d'essences caduques.

Listes non exhaustives des essences recommandées :

Arbustes, essences persistantes :

Ligustrum vulgare (Troène commun)
Juniperus communis (Genévrier commun)
Rhamnus alaternus (Nerprun alterne)
Viburnum tinus (Viorne tin)

Arbustes, essences caduques :

Erable champêtre (Acer campestre) : feuillage coloré à l'automne, arbre mellifère
Cornouiller sanguin (Cornus sanguinea) : diverses baies, bois rouge en hiver
Noisetier : (Corylus Avelana) : fruits, arbuste mellifère
Prunellier (Prunus spinosa) : fruits
Sureau noir (Sambucus nigra) : arbuste mellifère, baies noires
Viorne lantane ou obier (Viburnum lantana ou opulus) : baies blanches et roses
Fusain d'Europe (Euonymus europaeus)
Eglantier (Rosa canina)
Sorbier des oiseaux

Arbres de haut-jet, essences persistantes :

Chêne vert / if / laurier sauce / éventuellement quelque résineux

Arbres de haut-jet, essences caduques :

Chêne commun / Frêne commun / Erable sycomore / Divers fruitiers / Merisier / Charme/ Tilleul des bois

4.1 Les impacts paysagers depuis la D.1000

On rappellera ici que le site du projet se voit cantonné sur l'ensemble de ses limites par des obstacles visuels conséquents (frange, urbaine, merlon de la D.1000...) bloquant les vues potentielles sur celui-ci.

Précisons que le merlon atteignant les 6 mètres de hauteur et se trouvant placé en sommet de pente joue le rôle d'un véritable rempart visuel. Ainsi, le projet d'urbanisation qui sera mis en oeuvre à l'arrière de celui-ci n'aura aucun effet sur la perception des paysages à partir de la RD.1000.

Les futures constructions ne seront visibles qu'à partir d'un espace circonscrit à l'esplanade de l'Espace Carat et n'entreront pas dans le champ visuel des grands paysages marquant les abords de l'agglomération angoumoisine.

Le maintien en l'état du merlon suffit à pérenniser l'ambiance paysagère du secteur.

Ce merlon pourrait toutefois se voir planté suivant une démarche de recherche esthétique. En fonction de l'organisation des plantations, différents effets visuels pourraient être obtenus, de la simple ponctuation de sujets isolés, de la fabrication de lignes plantées à intervalles réguliers à un recouvrement végétal plus conséquent.

4.2 Les impacts sur la qualité architecturale et urbaine

Encore une fois, le caractère occultant du merlon permet de lever toute nécessité d'accompagnement pour une perception qui se cantonnerait à la RD.1000. Toutefois, la perception interne du site recouvre aussi un enjeu important et le règlement du PLU de la commune permet d'encadrer la qualité architecturale du projet.

On citera par exemple certaines dispositions de l'article 11 du règlement de la zone 1AU.

Concernant les couvertures :

Les couvertures des constructions doivent être réalisées en tuiles «canal» ou d'aspect similaire de teinte naturelle claire, disposées suivant la technique dite de la tuile brouillée. Les pentes des toits doivent être comprises entre 28 et 35%.

Les dispositifs nécessaires à l'utilisation des énergies renouvelables, tels que les capteurs solaires sont autorisés à condition qu'ils soient intégrés à l'architecture de la construction.

Concernant les façades

Les pastiches et imitations de styles architecturaux extérieurs à la région sont interdits.

Les fenêtres seront de proportions verticales (hauteur supérieure à la largeur).

Les menuiseries seront placées en fond de tableau des encadrements des ouvertures. Les équipements techniques (blocs de ventilation, climatiseurs, ...) visibles depuis l'espace public sont interdits.

Concernant l'épiderme

11.8 - Les enduits seront de type mortier de chaux et sable de carrière ou enduit de substitution d'aspect équivalent, finition taloché, brossé ou gratté de teinte : sable, crème, ivoire.

11.9 - Les enduits bruts devront être peints dans des tons identiques aux enduits traditionnels.

4.3 Prise en compte de la sécurité

Aucun accès depuis la D.1000 n'est prévu pour desservir le site du projet. Son accès se fera à partir de la RD.941, un des axes structurant de la ville de Ruelle sur Touvre et connecté à la D.1000 au Sud des espaces urbanisés par l'intermédiaire d'un giratoire. Ainsi, les déplacements induits par le projet bénéficieront d'infrastructures routières d'un bon dimensionnement.

De plus, ces déplacements induits s'effectueront en retrait des centres urbains et n'auront, par conséquent, pas d'incidences sur la qualité résidentielle de la ville.

Aucune mesures spécifiques n'est donc prise pour assurer la sécurité des accès au site du projet au-delà de celles inscrite dans le PLU de la commune de Ruelle-sur-Touvre.

4.4 Les nuisances sonores

Le site du projet est peu soumis au bruit généré par le trafic routier de la D.1000. En effet, lors de la construction de cet axe, les mesures de réductions des impacts sonores issues de l'étude d'impact consistaient à la construction du merlon de terre en place aujourd'hui le long de la RD.1000. Celui-ci a été dimensionné de manière à réduire l'impact sonore d'un trafic routier qui oscillait entre 8 000 et 10 000 véhicules/jour selon les projections du moment. Si l'impact sonore augmente en fonction de l'intensité du trafic routier, on notera que celui-ci ne s'est pas vu bouleversé depuis ces prévisions au regard des derniers comptages de 2016 affichant 10 250 véhicules par jour.

Il est donc raisonnable de considérer que le merlon en place sur site absorbe l'essentiel des nuisances générées par le trafic actuel de la RD.1000.

On soulignera par ailleurs que les différents projets à l'étude prévoient une mixité urbaine dont la vocation commerciale domine. Les différents schémas à l'étude présentent des vocations commerciales polarisées le long du merlon de la D.1000. Des vocations résidentielles sont envisagées au contact de l'habitat pavillonnaire existant en retrait de la D.1000.

Ce principe de répartition contribue directement à l'atténuation des nuisances potentielles résiduelles issues du trafic routier de la RD.1000 par un simple effet d'éloignement.

Précisons enfin qu'un plan d'exposition au bruit (PEB) couvre les abords de la D.1000. Toutefois, celui-ci ne tient pas compte du merlon bien qu'en place depuis près de 10 ans. Ainsi, l'ensemble des constructions qui se trouveront dans le faisceau de nuisance sonore de la D.1000 se verront soumise à la réglementation relative à l'isolation acoustique.

Aucune mesures spécifiques n'est donc prise pour répondre aux problématiques de nuisances sonores au-delà des prescriptions du PEB.