

Plan Local d'Urbanisme



5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 - Zones AU de Croutelle

Plan Local d'Urbanisme - Révision - R5

Approuvé par le Conseil de la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers le 1^{er} avril 2011.

Modification simplifiée MS1-R5 approuvée le 27 septembre 2019

Modification M4-R5 approuvée le 27 septembre 2019



grandpoitiers.fr

Commune de Croutelle - sommaire

<i>Commune de Croutelle - sommaire</i>	2
<i>Zone AUm1 n°03 - La Saulaie</i>	3
I. Contexte de la zone	3
II. Principes d'urbanisation	4
III. Voirie et réseaux divers	4
III.A. Accès et voirie.	4
III.B. Réseaux divers :	5
IV. Espaces boisés, espaces verts :	5
V. Equipements publics :	6
<i>Zone AUe1 n°04 – La Garenne de la Saulaie</i>	8
I. Contexte de la zone	8
II. Principes d'urbanisation	8
III. Voirie et réseaux divers	9
III.A. Accès et voirie.	9
III.B. Réseaux divers :	10
IV. Espaces boisés, espaces verts :	10
V. Equipements publics :	10

Zone AUm1 n°03 - La Saulaie

I. Contexte de la zone.

Ce secteur se situe au Nord de la commune de Croutelle. Elle est séparée du bourg par la RN10.

La zone est située entre la RN 10, la bretelle de l'autoroute A10 et la RD 87c. Au Nord, il y a une activité de grande culture tandis qu'un lotissement et de l'habitat la bordent à l'Ouest.

La partie Sud de la zone est occupée par de l'habitat diffus dont l'accès principal se fait depuis la RN10 et une zone vierge d'urbanisation. L'Est est composé par des espaces naturels le long de la bretelle d'autoroute tandis que le cœur de la zone est constitué de terrains ayant servis de stockage de matériaux.

La superficie de la zone est de 17 ha environ. Elle est stratégique car elle est la dernière zone à urbaniser importante de la commune. L'objectif est d'aménager ce secteur et de le lier au reste de la commune, particulièrement aux opérations alentours et notamment les lotissements de la Berlanderie et des Hauts de la Chênaie.

L'intégralité des 17 ha n'est pas constructible puisque ce secteur propose des marges de recul imposées au titre de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme (loi Barnier) le long de l'A10 et de la RN10 et que de plus il convient de prendre en compte les nuisances sonores liées à ces axes même au-delà de ces marges de recul. La superficie réelle pour l'accueil de constructions d'habitation est de 9 ha environ. L'espace couvert par la loi Barnier est dédié aux espaces naturels et aux jardins privatifs des lots riverains.



Photo aérienne de la zone AUm1 (août 2008)

II. Principes d'urbanisation.

Ce secteur représente un axe pour le développement de la commune et doit prendre pleinement appui sur l'environnement existant, que ce soit d'un point de vue des déplacements ou du cadre de vie. Au vu des perspectives d'aménagements commerciaux et d'habitat à proximité, le développement de ce secteur doit lui permettre d'être pleinement intégré au fonctionnement du secteur Sud de l'agglomération.

Cette zone a vocation à accueillir de l'habitat et des activités compatibles avec l'habitat. Elle pourrait comprendre au total entre 60 et 70 logements neufs sur l'ensemble de la zone. Les parcelles déjà bâties incluses dans la zone AUm 1 n°03 pourront connaître des divisions pour construire sous réserve de respecter le schéma d'ensemble, en particulier en matière de desserte et de branchement aux réseaux. La création de commerces ou d'ensembles commerciaux de plus de 200 m² de SHON sera interdite.

L'important est de ne pas créer d'enclave tout en améliorant les conditions de desserte de ces parcelles. Aucun accès nouveau depuis la RN 10 n'est autorisé. A terme, ces accès seront fermés définitivement.

Elle devra être aménagée de manière à créer une véritable transition avec les infrastructures routières à proximité et à valoriser le cadre bocager et verdoyant de tout le secteur. La présence de l'habitat ainsi que de la végétation remarquable existant sur la zone et aux pourtours sera prise en compte dans les futurs projets. En particulier, les haies en bordure Nord le long de la RD87c proposent une ambiance de transition de grande qualité. Elles seront strictement conservées.

L'insertion des constructions devra également prendre en compte les lotissements voisins existant. Afin d'en faire une continuité du lotissement de la Berlanderie, les hauteurs ne dépasseront pas le R+1 et devront présenter des alignements en ordre discontinu afin de proposer un paysage urbain où les espaces verts auront toute leur place. Sur la partie constructible, 60% de la zone sera dédié aux espaces verts et naturels. De façon plus générale, les aménagements à réaliser laisseront une large place au végétal, afin de valoriser l'identité paysagère de la commune.

Il y aura lieu de prendre en compte les dépôts, actuels et passés, présents sur le site et d'envisager d'éventuelles études et mesures de dépollution.

Des mesures de bruit ambiant et une cartographie ont été réalisées sur une partie de la zone pour permettre de connaître les valeurs réelles des nuisances sonores créées par les axes de circulation. A proximité de l'échangeur autoroutier et de la RN10, les constructions d'habitations ne seront pas autorisées dans les secteurs où le niveau de bruit routier est supérieur à 55 dB (A) en période nocturne. Cette limite ne s'applique pas aux annexes, ni aux activités compatibles avec l'habitat. De toute façon, les habitations nouvelles devront répondre aux normes du code de la construction et éviter une mauvaise disposition des espaces intérieurs des bâtiments et des ouvertures. De plus, il conviendra, dans la mesure du possible, de dégager, sur les parcelles éventuellement concernées, des lieux moins exposés au bruit.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

- ◆ Les accès à la zone.

- L'accès principal se fera par un rond-point sur la RD 87c en commun avec le lotissement de la Berlanderie qui permettra la desserte de l'ensemble de la zone. Aucun autre accès sur la RD87c ne sera accepté. Un accès secondaire sera être réalisé depuis la rue du Télégraphe.
- Les rues à créer devront proposer des liens automobiles en direction des quartiers existants à proximité immédiate.
- ◆ Les aménagements internes.
 - Les cheminements pour les modes doux emprunteront le réseau viaire à créer. Ils peuvent être complétés par :
 - un accès vers l'allée de la Saulaie ;
 - un accès vers la rue de la Tricoterie ;
 - un accès vers la rue de la Berlanderie.
 - Une continuité de cheminement confortable pour les piétons (spécifique ou non) doit être garantie entre la rue de la Berlanderie et la bretelle de l'A10 afin de rejoindre facilement les futurs espaces commerciaux de Poitiers Sud et les arrêts de bus.
 - Les accès en mode doux en direction des espaces couverts par l'article L111.1.4 dépendent du caractère futur de ces espaces.

III.B. Réseaux divers :

- ◆ Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant. Toute nouvelle construction sera subordonnée à la réalisation des réseaux d'eaux usées.
- ◆ Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui pourront être paysagés. Cette gestion peut être organisée sur site ou externalisée dans le bassin versant (hors zone), tout en restant à la charge de la future opération.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Le secteur comporte une aire de détente et de jeux pour les résidents et les habitants proches. Elle devra être accessible de manière confortable depuis l'ensemble de la zone.

Les haies, alignements d'arbres et arbres isolés remarquables devront être conservés autant que possible dans les aménagements. La haie existante au droit de la RD 87c doit être conservée au maximum dans le futur schéma et améliorée si besoin est. Sa fonction de coupure paysagère avec cet axe est importante à plusieurs titres :

- ◆ préserver l'intimité des futurs habitants,
- ◆ soigner l'image paysagère sur un axe/entrée d'agglomération,
- ◆ permettre le passage d'une piste cyclable.

Les espaces à l'Est couverts par la marge de recul imposée par l'article L. 111-1-4 proposent un couvert végétal limitant la réciprocity visuelle entre la bretelle de l'A10 et le secteur. Il convient de maintenir cette ambiance ou de la restituer afin de limiter le ressenti des futurs résidents. Pour la partie au Sud en contact direct avec la RN10, une ambiance paysagère favorisant les plantations devra être constituée.


























En outre, chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

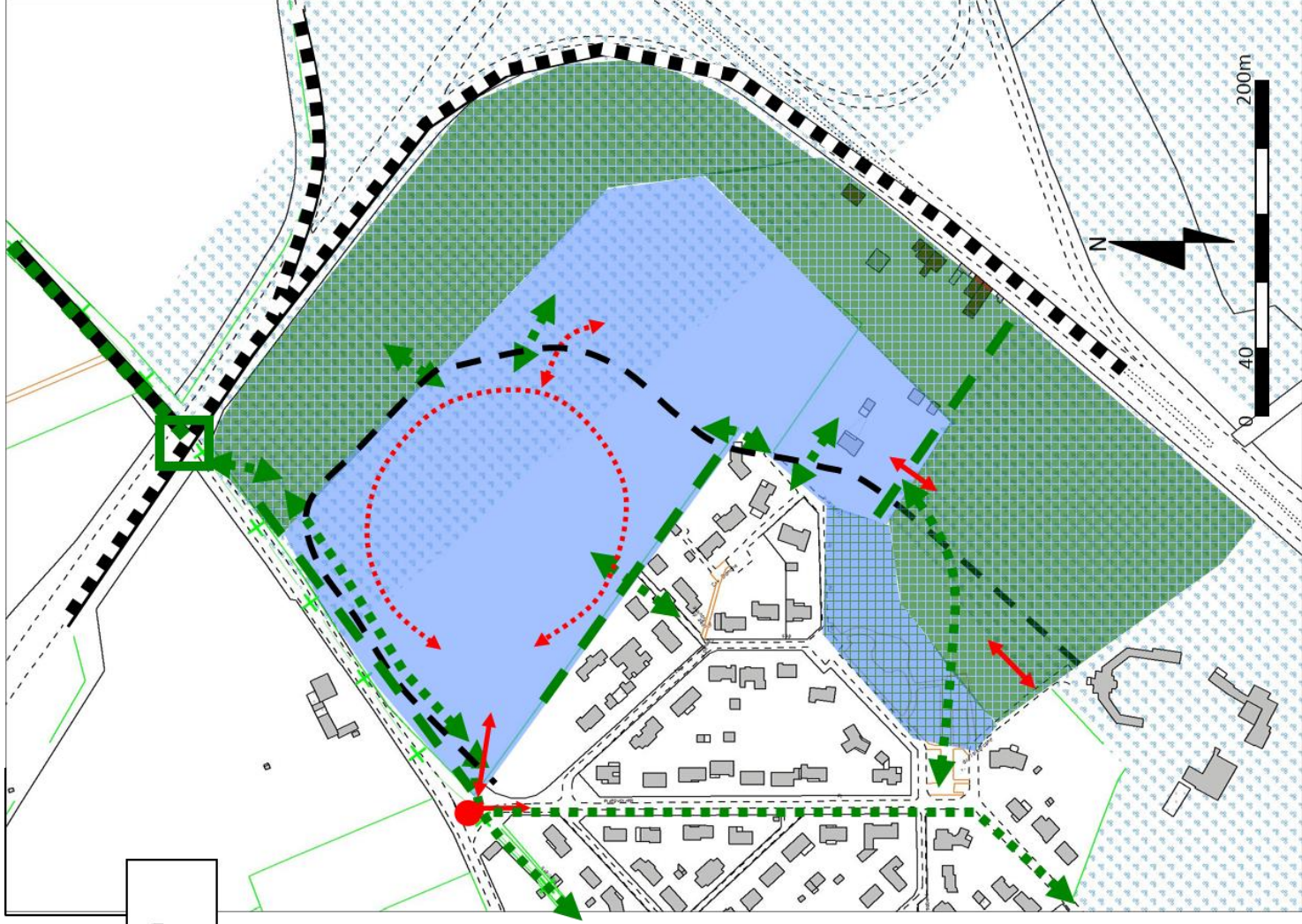
Le Plan Départemental de Protection des Forêts Contre l'Incendie, actuellement en cours d'élaboration, pourrait avoir des conséquences sur des implantations de bâtiments en lisières d'espaces boisés. Il est également rappelé que le défrichement des boisements d'une superficie supérieure à 1 hectare est soumis à autorisation.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Croutelle - Zone à urbaniser AUm 1 n°03 La Saulaie - Schéma de principes

-  Zone AUm1
-  Zone AUm2
-  Centralité et éléments de proximité souhaités
-  Espace naturel structurant interne à la zone dont bassin d'orage
-  Zone AUm1 Ville Nature
-  Espace naturel ou paysagé à préserver ou à traiter ou franges paysagères d'ampleur
-  Traitement paysagé de la frange urbaine ou des fonds de parcelles.
-  Caractère urbain à créer ou à affirmer
-  Partie à vocation économique en zone AUm
-  Parties constructibles sous forme de cité jardin
-  Liaison verte écologique à rechercher.
-  Accès et cheminements internes possibles dans la zone AU.
-  Liaison d'agglomération
-  Boulevard urbain
-  Espace urbain circulé
-  Axe principal circulé
-  Espace de rencontre sur un axe principal circulé
-  Franchissement à sécuriser
-  Réseau de cheminements modes doux
-  Transport en commun en site propre (TCSP) ou bus à haut niveau de service (BHNS)
-  Stations TCSP envisagées ou gare
-  Pôles d'échange bus
-  Voies ferrées
-  Ligne à Grande Vitesse (LGV) - tracé arrêté
-  Limite des 55 dB nocturnes mesurées avant la réalisation de merlons le long de la RN10



Zone AUe1 n°04 – La Garenne de la Saulaie

I. Contexte de la zone.

La zone à urbaniser de la Garenne de la Saulaie constitue un territoire de 5,9 hectares au Nord de Croutelle en contact direct avec la RD 910 et l'échangeur autoroutier Poitiers-Sud, en limite de Fontaine-le-Comte et de Poitiers. Elle est en contact avec la zone commerciale et artisanale qui borde la RD 910. Elle est particulièrement intéressante du point de vue économique du fait de sa localisation par rapport aux axes routiers et les possibilités données en matière de vitrine commerciale.

Ce secteur propose une pente orientée du Sud Est vers le Nord Ouest, en direction de Fontaine-le-Comte, vers la barrière de péage de l'A10.



Photo aérienne zone AUe1 (août 2008)

II. Principes d'urbanisation.

La zone d'urbanisation future est dédiée aux activités commerciales.

Il convient pour l'aménagement de cette zone d'avoir une approche architecturale et esthétique de qualité qui suive en particulier les objectifs suivants :

- Privilégier l'utilisation de matériaux durables esthétiquement et sur le plan de leur résistance, et faciles à entretenir,
- Utiliser la même gamme de couleurs, de matériaux et de formes sur une même zone,
- Eviter l'architecture « parachutée » et la réalisation d'enseignes hors d'échelle par rapport à la construction.

Les façades sur les axes de circulation seront principalement dédiées à l'économie avec une image architecturale et paysagère extrêmement soignée puisqu'elle participe à l'ambiance des entrées d'agglomération depuis la RD 910 et la route de Chaumont.

Les enseignes seront intégrées à la façade des bâtiments et seront limitées à un quart de la hauteur totale des bâtiments. Les mâts ainsi que les totems seront interdits. Cette interdiction ne s'applique pas en cas d'obligation réglementaire.

Les principes suivants doivent guider le choix d'implantation des bâtiments le long de la RD910 et de l'A10 :

- ◆ Hauteur de bâti uniforme pour les moyennes surfaces par rapport aux secteurs de la Petite Vacherie et de la Grande Vacherie situés sur la commune de Poitiers.
- ◆ L'architecture des installations commerciales sera particulièrement soignée. Leur façade sur la RD 910 et la bretelle de l'A10 constituera une véritable vitrine et pas seulement un arrière de bâtiment surmonté d'une enseigne. Les bâtiments répondront aux exigences réglementaires en matière d'isolation acoustique.

L'éclairage des espaces communs ne se fera pas par de grands mâts, comme il était de coutume sur les zones commerciales périphériques, mais par des candélabres. L'image urbaine du site en sera renforcée. Les cheminements piétons feront l'objet d'un éclairage spécifique.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

- ◆ Les accès à la zone.
 - Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes, en évitant les points où la visibilité est mauvaise et / ou les conditions de sécurité ne sont pas réunies.
 - Les accès à la zone se feront essentiellement depuis la rue de la Saulaie, via le rond-point existant.
 - Les limites de la zone par rapport à des voies publiques existantes ou à créer devront proposer un cheminement confortable pour la marche à pied et la pratique cycliste. La zone doit permettre de créer des cheminements qui rejoignent le plus facilement possible les secteurs attractifs actuels et futurs.
- ◆ Les aménagements internes
 - Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes. La continuité de cheminement pour les piétons et les cyclistes doit être garantie ainsi qu'une ou plusieurs perméabilités, en direction des zones commerciales existantes et à venir.
 - Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes.

III.B. Réseaux divers :

- ◆ Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.
- ◆ Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Il est indispensable de prévoir des aménagements qui permettent de faire converger les eaux pluviales en direction du point bas de la zone afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui pourront être paysagers. Un système de noues peut mailler la zone en complément des voiries créées. La gestion des eaux pluviales sera réalisée le plus en amont possible. Cependant, la zone n'ayant pas d'exutoire naturel, il faudra en trouver un en cas de débordement des dispositifs existants.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

L'esthétique paysagère devra être un point fort de la zone. En effet, ce secteur participe pleinement à l'image de l'entrée d'agglomération depuis la RD 910, mais également la route de Chaumont. Il est donc important que le traitement paysager et architectural soit de qualité en évitant les délaissés et les espaces verts de circonstance.

Chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

La zone devra être aménagée de manière à créer une véritable transition avec les infrastructures routières à proximité. La présence d'une végétation remarquable existant sur la zone et aux pourtours sera prise en compte dans les futurs projets. Le traitement des façades commerciales devra être particulièrement soigné afin de mettre en valeur cette zone depuis les principaux axes de circulation.

De façon plus générale, les aménagements à réaliser laisseront une large place au végétal, afin de valoriser l'identité paysagère de la commune. Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles au public.

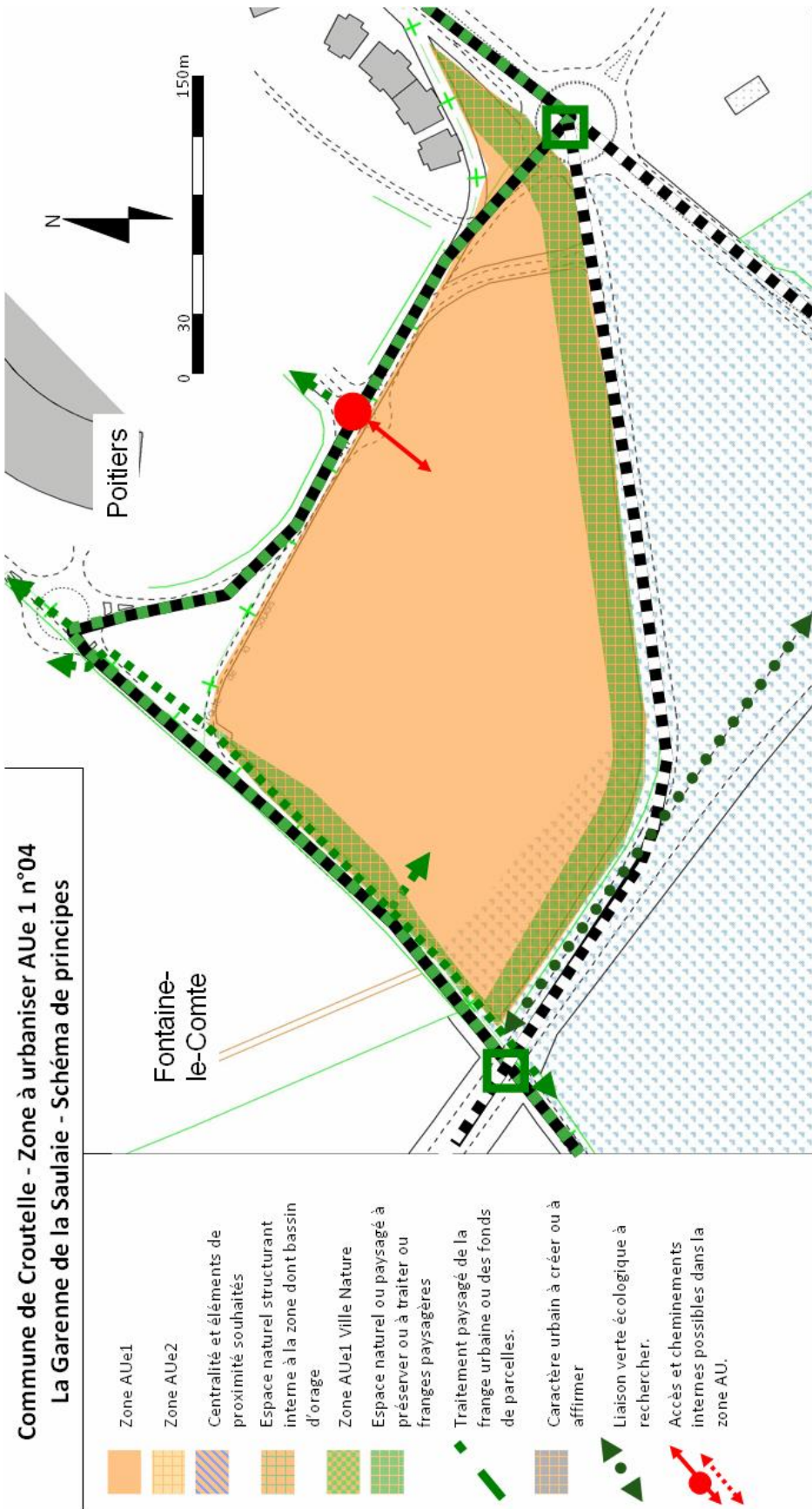
L'espace entre la RD 910 et l'A10 et les aires de stationnement en lien avec les activités commerciales seront plantés d'arbres qui le rythmeront. Les plantations d'arbres à haute tige traverseront les parkings jusqu'aux entrées principales et structureront les différents îlots de stationnement ainsi que les cheminements piétonniers jusqu'au pied des bâtiments. Elles accompagneront également la périphérie du site. La haie présente le long de la route de Chaumont sera conservée dans son état actuel.

Les délaissés feront tous l'objet d'un traitement paysager spécifique qu'il soit végétal, minéral ou une combinaison des deux. Ces traitements, par leurs formes et/ou les espèces et minéraux qu'on y trouvera, seront cohérents avec les aménagements aux abords pour garantir une continuité paysagère de qualité.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Croutelle - Zone à urbaniser AUe 1 n°04 La Garenne de la Saulaie - Schéma de principes



- Zone AUe1
- Zone AUe2
- Centralité et éléments de proximité souhaités
- Espace naturel structurant interne à la zone dont bassin d'orage
- Zone AUe1 Ville Nature
- Espace naturel ou paysagé à préserver ou à traiter ou franges paysagères
- Traitement paysagé de la frange urbaine ou des fonds de parcelles.
- Caractère urbain à créer ou à affirmer
- Liaison verte écologique à rechercher.
- Accès et cheminements internes possibles dans la zone AU.

- Liaison d'agglomération
- Boulevard urbain
- Espace urbain circulé
- Axe principal circulé
- Espace de rencontre sur un axe principal circulé
- Franchissement à sécuriser
- Réseau de cheminements modes doux
- Ceinture verte
- Transport en commun en site propre (TCSP) ou bus à haut niveau de service (BHNS)
- Stations TCSP envisagées ou gare
- Pôles d'échange bus
- Voies ferrées
- Ligne à Grande Vitesse (LGV) - tracé arrêté
- Bâti patrimonial
- Trame verte
- Réseaux de haies