

PLAN DE PAYSAGE POUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES BRENNE - VAL DE CREUSE



Diagnostic paysagiste

FICHE-PROJET PAYSAGE / PLUi ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

ÉVOLUTION DES PAYSAGES DU QUARTIER DES SABLES À TOURNON-SAINT-MARTIN

Décembre 2019

Pour engager la mise en oeuvre du plan de paysage de la communauté de communes Brenne Val de Creuse et pour nourrir son PLUi, une démarche de diagnostic paysagiste a été menée sur neufs sites-témoins et a abouti à la production de neuf fiches-projets.

La présente fiche-projet «Évolution du quartier des Sables à Tournon-Saint-Martin» est organisée en 3 parties :

- un diagnostic du site largement illustré (pages 2 à 8),
- la formulation synthétique d'enjeux et d'objectifs de qualité paysagère spécifiques au site et à ses abords (page 9),
- des propositions d'orientations d'aménagement et de programmation spatialisées (pages 10 à 12).

Deux ateliers de travail ont été proposés au groupe de suivi (élus et partenaires) : un atelier-visite le 2 octobre 2019 et un atelier d'échanges et d'approfondissement le 7 novembre 2019.

L'ensemble des données et propositions servira de référence pour la programmation et l'aide à la décision pour tout aménagement et modalités de gestion de cet ensemble.

NB : pour une bonne lecture du document, le cahier doit être imprimé au format A4 sauf les pages 11 et 12 qui sont à imprimer au format A3.

CONTEXTE, DESCRIPTION DU SITE

Le coteau en rive droite de la Creuse présente au sud de Tournon-Saint-Martin, des paysages contrastés, marqués par la périurbanisation. Ici, le coteau s'infléchit lentement, entre 80 et 90m d'altitude, avec des pentes assez douces.

La RD950, voie ancienne au pied du coteau, a imposé l'organisation parcellaire champêtre puis urbaine.

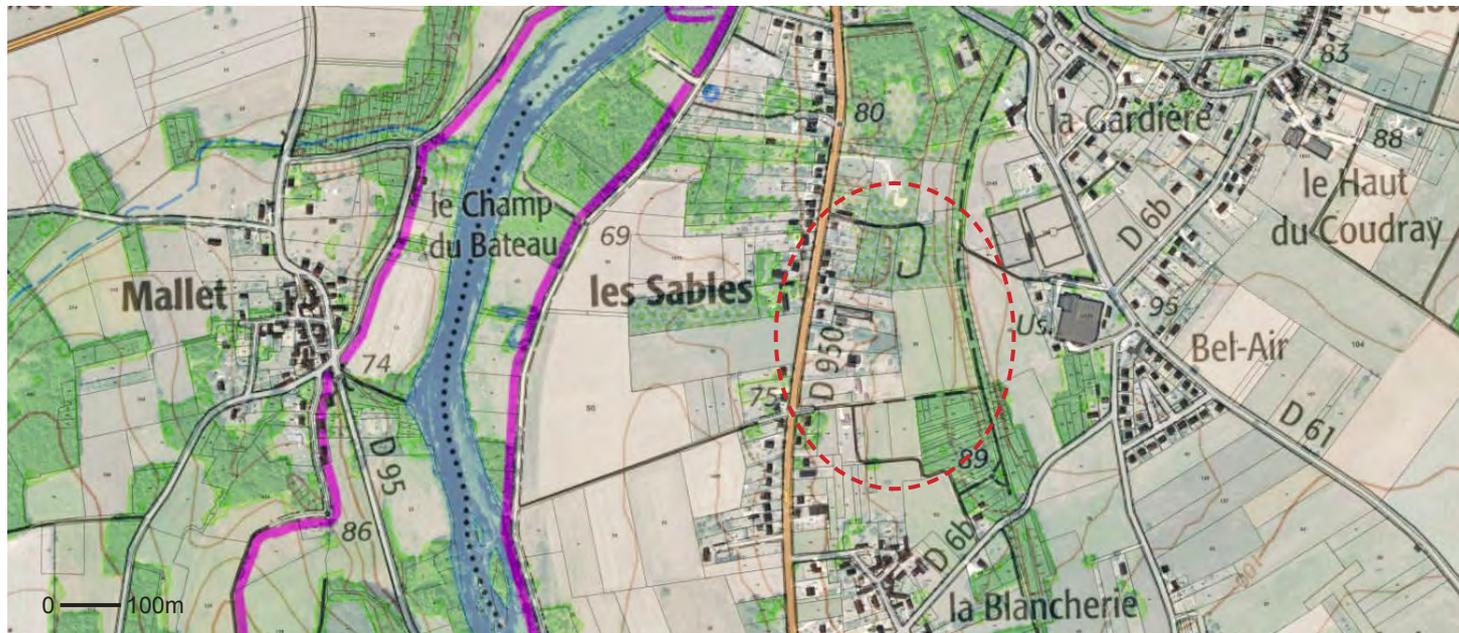
La Creuse est quasi invisible, avec une plaine alluviale assez profonde. Plusieurs sites de carrières sont encore perceptibles notamment depuis la RD950. On y exploitait le sable alluvionnaire, et aujourd'hui de nombreux excavations existent, plus ou moins cachées par la végétation.

Les zones 1AU dites des Sables-nord sont bordées au nord et au nord-est par d'anciennes carrières à l'est et au sud-est par des boisements, leur ouverture visuelle se fait essentiellement vers l'ouest et vers sud-ouest.

La partie haute du coteau est marquée par le passage de l'ancienne voie ferrée Le Blanc-Tournon, aujourd'hui partiellement remblayée et refermée par un dense cordon arboré.

Au-delà des espaces de culture mettent à distance le quartier du plateau de Bel Air, bordé par les espaces du stade et l'usine désaffectée.

En frange-ouest, plusieurs parcelles en bandes s'accrochent à la RD951, mixant pavillons, hangars, prairies, jardins... Tous ces espaces sont en zone U, avec pour l'instant une urbanisation très diffuse.



Localisation de l'OAP : Les Sables - IGN / Géoportail. De vastes parcelles encore en cultures occupent la partie supérieure du coteau, dans un secteur de carrières (« les Sables »). L'ancienne voie ferrée (privée) est occupée par une bande boisée qui isole le coteau du plateau.

• 3 types d'espaces au sein des zones 1AU sud et 1AU nord :

- Des vastes parcelles au sud-est, anciennes parcelles agricoles
- Des fonds de parcelles en continuité de la zone 1AU nord.
- Un grand boisement plus ou moins dense au nord, sans doute issu d'une ancienne carrière (à vérifier).

• Deux accès assez confidentiels par des chemins en impasse depuis la RD951 :

- Chemin des Sables à Bel Air au nord
- Chemin rural de la Creuse au sud

• Sur place le site se révèle :

- Il offre une grande vacuité, avec des vues lointaines assez remarquables sur la vallée de la Creuse, notamment sur le village de Nallet et sur le château du Soudun.
- Tous les chemins ruraux du secteur ont été déconnectés.
- La privatisation de la voie ferrée a rompu toute relation au plateau.
- Les anciennes carrières présentent des reliefs marqués et sont en partie inapte à la construction.
- Les constructions récentes environnantes se sont affranchies des logiques locales, elles sont souvent prégnantes par l'aspect et les abords des constructions très standardisés.

Au regard de ce constat, l'OAP devra offrir un cadre durable pour l'évolution de ce quartier, en s'appuyant sur les atouts du site.



Reperage rapproché de la zone 1AU nord et 1AU sud - éch. 1/4000e.

Regard sur l'évolution récente de ce secteur

Cette ancienne carte postale des années 1960-70 montre l'usine Bercher. On y distingue bien la voie ferrée en arrière-plan grâce au liseret d'arbres ainsi que les parcelles de la zone 1AU nord et au-delà, à l'horizon, les cotéaux de la vallée de la Creuse. Le coteau exposé au sud apparaît encore pratiquement vierge de toute constructions.



D'après l'évolution de la couverture IGN :

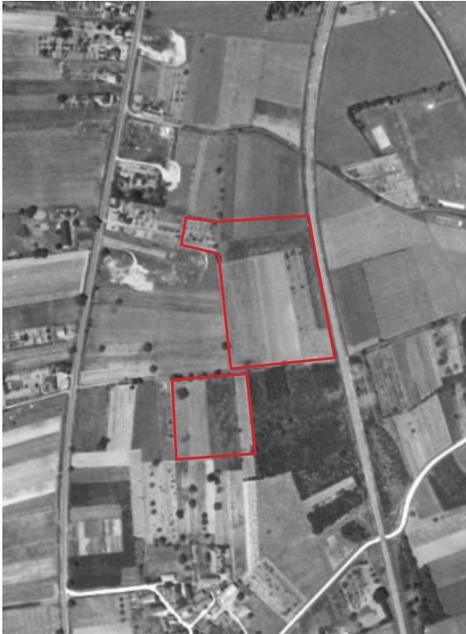
Dans les années 1950, le paysage du coteau au sud de Tournon, à dominante rural, présente cependant des séquences de carrières aux abords de la RD950. Notons que la voie ferrée est alors bien dégagée.

Ces carrières s'étendent et semblent exploitées jusque dans les années 2000.

On remarque également la simplification de la composition des paysages :

- élargissement de la maille parcellaire,
- effacement des structures du bocages,
- constitution de boisements notamment le cordon boisé de la voie ferrée

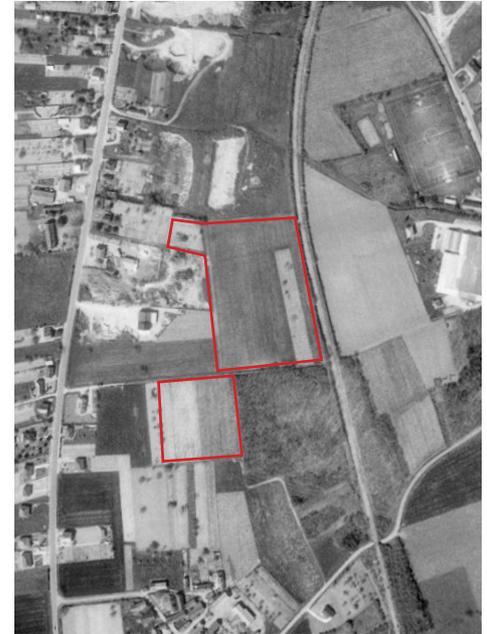
Enfin, la périurbanisation, déjà engagée dans les années 1950, semble s'intensifier en deux phases, dans les années 1970 et ces dernières années.



1950



1966



1975



1991



2002

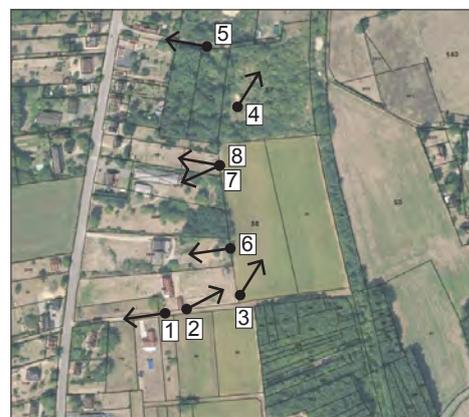


2017

Les accès



1 Chemin rural de la Creuse. Vue vers l'ouest en direction de la RD950.



2 Chemin rural de la Creuse. Vue vers le nord-est. Derrière le jardin privé, on devine les parcelles en zone 1AU nord avec la lisière boisée de la voie ferrée en arrière-plan. Sur la droite de l'image, le début des parcelles en zone 1AU sud.



3 Depuis le chemin rural de la Creuse à Bel-Air, à l'angle de la parcelle privée jardinée. Vue sur les parcelles en zone 1AU nord avec l'ancienne voie ferrée en guise d'horizon.

Les anciennes carrières



4 Le secteur des anciennes carrières, au nord du site, est accessible par un petit sentier depuis le chemin rural des Sables à Bel-Air. On y découvre une parcelle enfrichée à la topographie chaotique.



5 Le chemin rural des Sables à Bel-Air. Vue vers l'ouest en direction de la RD 950.

Les fonds de parcelles jardinées



6 L'arrière du jardin de la parcelle n°18. Vue en direction de l'ouest.



7 L'arrière du jardin de la parcelle n°103, en contre-bas du terrain naturel. Cachées par la haie, on distingue les toitures des hangars de la parcelle voisine.



8 Fond de parcelle n°103 vue plein-ouest. Au fond, le pavillon de la parcelle n°107, accessible depuis la RD 905.

Les parcelles en zone 1AU - nord



9



L'ancienne voie ferrée est séparée des parcelles en zone 1 AU nord par une épaisse haie bocagère et inaccessible car entièrement boisée.

10



Vue d'ensemble sur les parcelles en zone 1AU nord depuis l'angle nord-est. Vue en direction du sud-ouest et de la vallée de la Creuse.

Zoom 10



Zoom sur la photo ci-dessus. Derrière les quelques pavillons sommes toute assez bien cachés par la végétation des arrières de jardins, on distingue le coteau boisé de la vallée de la Creuse à environ 1km de distance dans lequel se détache le château du Soudun.

Les parcelles en zone 1AU - sud



13
Vue d'ensemble sur les parcelles n°65 et 66 en zone 1AU sud depuis l'angle sud-est en limite du boisement. Vue en direction du nord-ouest.



14
Zoom depuis la même lisière en direction du château du Soudun qui émerge des frondaisons du coteau. Quelques beaux noyers permettent de tamiser l'impact visuel des pavillons des Sables et offrent un jeu de cadrage.



15
Vue d'ensemble vers le sud-ouest le long du chemin rural de la Creuse à Bel-Air, à l'angle du boisement. Les différents pavillons et leur couleur claires offrent une assise visuelle peu qualitative à cette perspective sur la vallée de la Creuse.



Zoom 15
Zoom sur la photo ci-dessus avec le château du Soudun derrière les pavillons et toitures du quartier des Sables.

Depuis Mallet, en rive-gauche de la Creuse

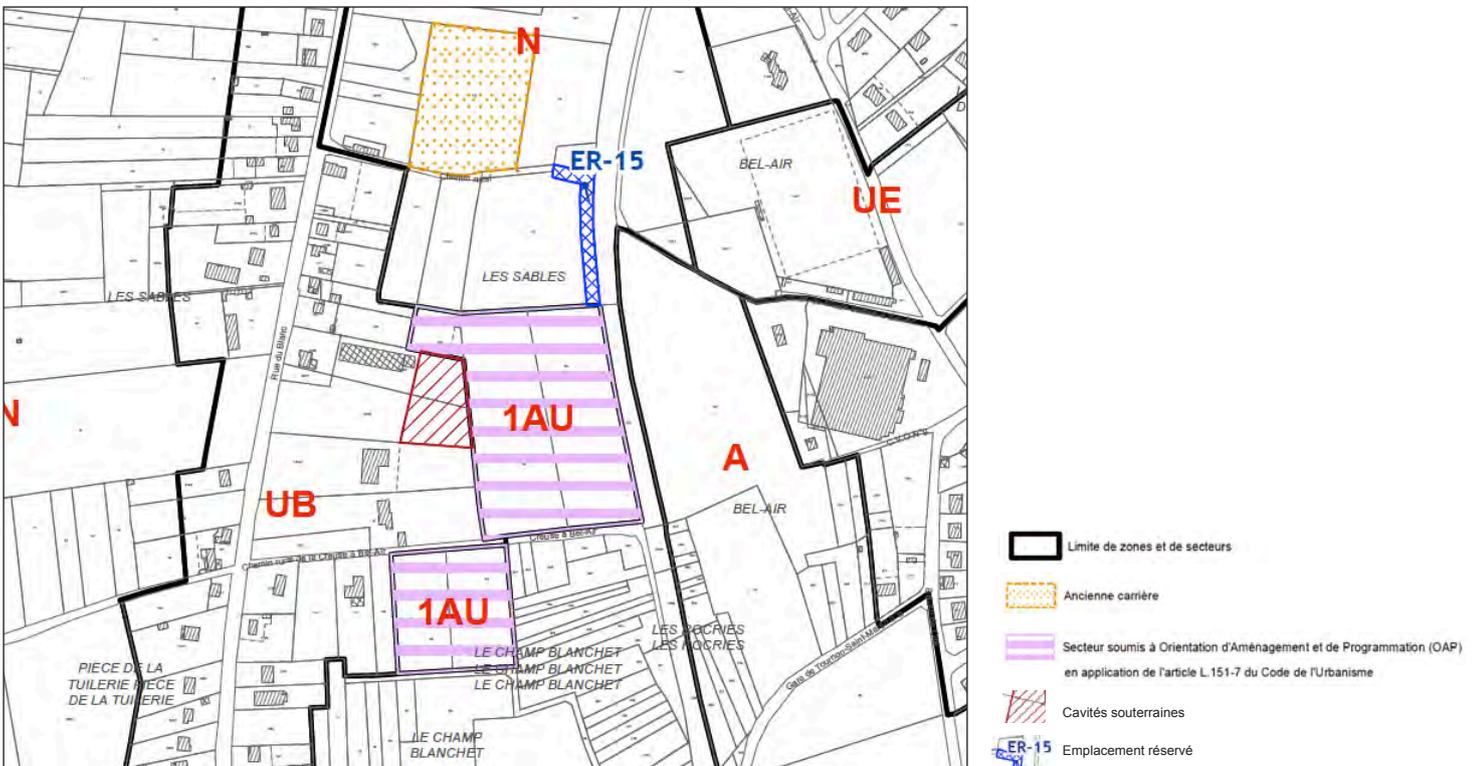


Vallée de la Creuse perçue depuis Mallet (Carrefour RD95/route de l'Écluse).



Vallée de la Creuse perçue depuis Mallet (RD95 au sud du hameau).

État actuel, analyse fonctionnelle



Extrait du projet de zonage du PLUi (état dec. 2019)



Repérage rapproché des zones 1AU nord et 1AU sud - éch. 1/2500e.

ENJEUX ET OBJECTIFS DE QUALITÉ PAYSAGÈRE

L'OAP sur le secteur des Sables a pour ambition d'engager la valorisation des paysages de la vallée de la Creuse dans un secteur d'urbanisation diffuse en cours de banalisation.

Le site présente cependant de nombreux atouts à saisir : une trame d'organisation rurale à reconquérir, des vues sur la vallée, des espaces naturels très présents, la proximité des services et commerces de Tournon...

Dans ce contexte, l'OAP doit répondre aux grands objectifs de qualité paysagère suivants :

Impacts visuels sur les paysages de la vallée

Assurer le moindre impact visuel depuis les coteaux en rive gauche de la Creuse, en particulier depuis le château du Soudun et depuis Mallet

Trame verte et bleue

Préserver et conforter la trame verte et bleue du coteau de la vallée de la Creuse : préservation des lisières boisées, reconstitution d'un réseau de haies champêtres, gestion alternative des eaux de ruissellement...

Engager une démarche d'éco-quartier

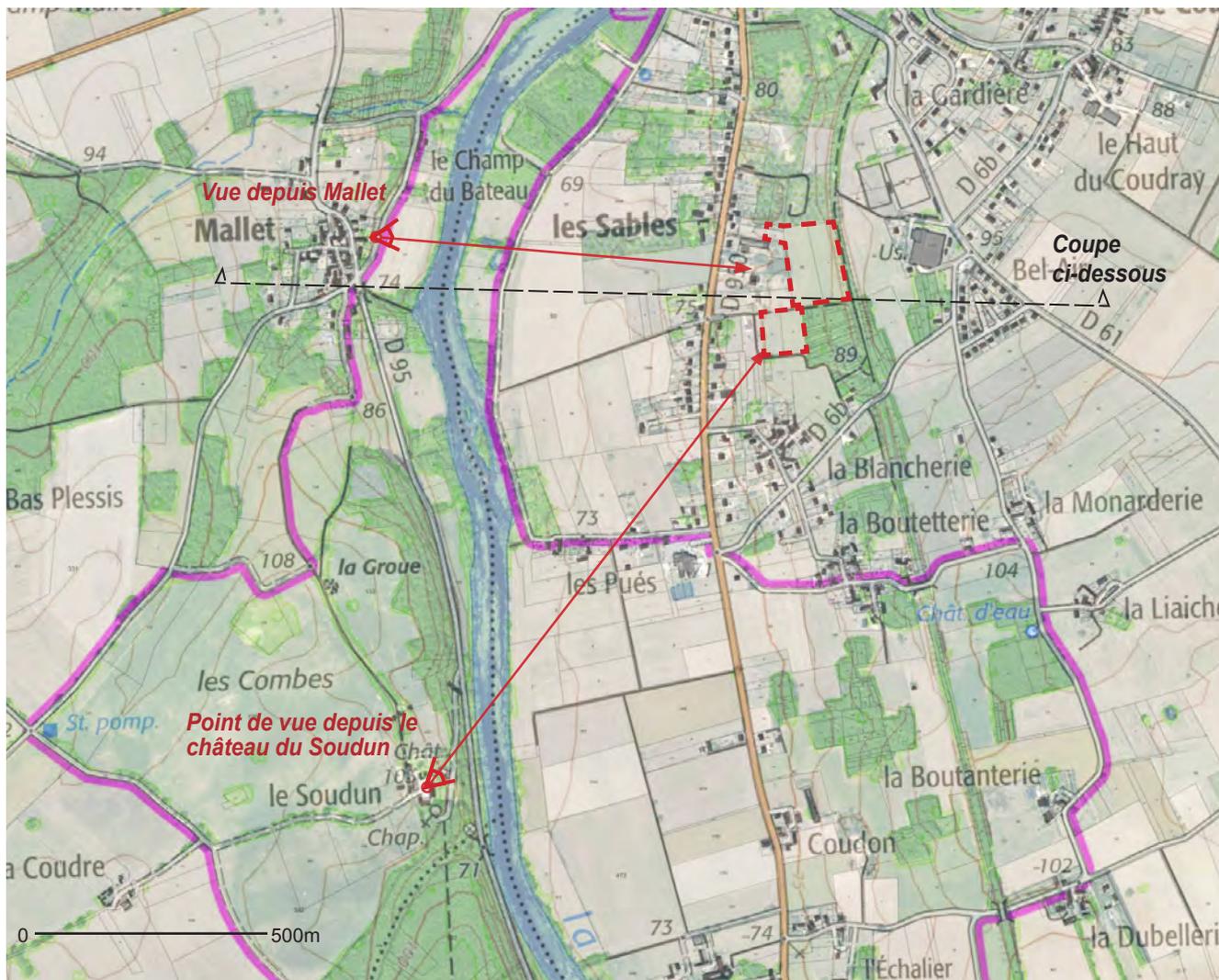
Offrir un cadre de vie convivial et durable, avec mixité spatiale et sociale.

Un vocabulaire durable et qualitatif pour les constructions futures

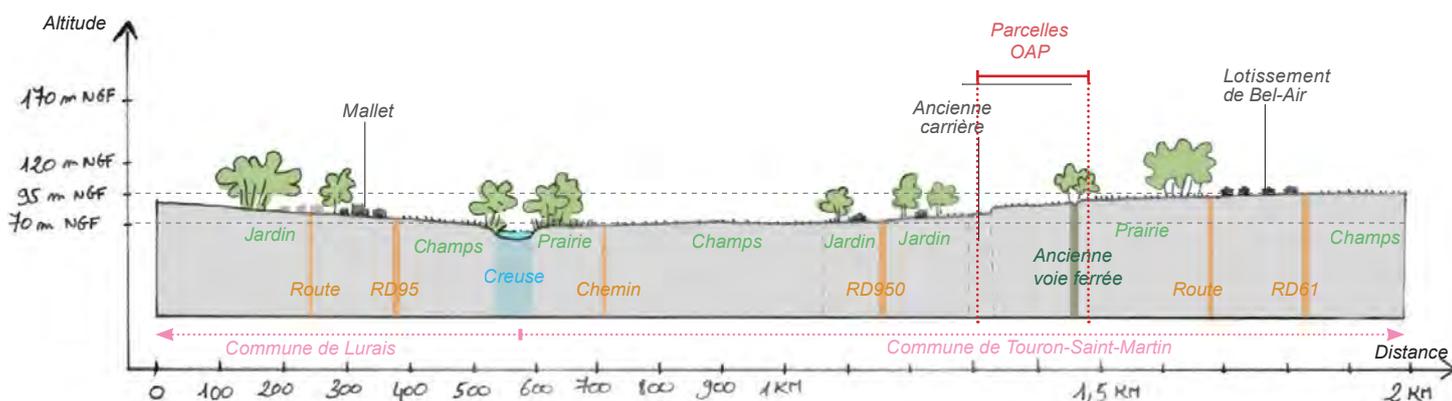
Proposer des formes urbaines contemporaines inspirées des logiques traditionnelles locales d'implantation et d'usage.

Enjeux mobilité douce

Reconnecter les chemins de la vallée et du plateau, sécuriser la RD 950.



Repérage du secteur des Sables et des principaux points de vue - éch. 1/15 000e.



Profil de la vallée de la Creuse au droit du secteur des Sables : les vis-à-vis devront être pris en compte pour maîtriser l'évolution des franges sud-ouest de Tournon-Saint-Martin

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations générales et spécifiques sont complétées par un schéma d'ensemble page 11 et des illustrations page 12.

■ Orientations générales

• **Les vues vers la vallée depuis le secteur des Sables et les vues depuis le coteau opposé sont parties prenantes des choix de composition générale et spécifique aux zones U et 1AU.** La composition générale doit produire des effets de bosquets ou bandes arborées dans lesquels se lovent les constructions tout en ménageant des vues vers la vallée. **Tout projet devra être évalué depuis les points de vue remarquables, notamment ceux identifiés sur le schéma d'ensemble ci-après, ainsi que depuis les voies nouvelles et les liaisons douces projetées.** Il est conseillé de se rapprocher des élus et des services de la CCBVC pour s'assurer de la bonne intégration de l'extension ou de la nouvelle construction.

- **Les espaces de carrières** font l'objet d'un périmètre N carrières avec **préservation des arbres remarquables.** Les parcelles 57 (partie ouest), 1730, voire 115 pourront devenir à terme une zone naturelle à vocation loisirs. Un nettoyage général sera engagé par les différents propriétaires afin d'exporter en décharges spécialisées tous les éléments malvenus et stockés sans ménagement sur les parcelles.

• Démarche et philosophie de conception :

Les zones 1AU seront conçues dans une démarche de type éco-hameau avec des objectifs ambitieux : densité et mixité construites : prévoir une densité brute de 15 logements /ha, avec un minimum de 20% de logement social), limitation de la consommation énergétique, limitation du taux d'imperméabilisation des sols, matériaux biosourcés ou recyclés, plantations généreuses /lots de fraîcheur et biodiversité...

• Aménagement de liaisons douces

- **Le chemin des Sables à Bel Air** est prolongé jusqu'au chemin en arrière du stade pour un usage de liaison douce **reconnectant la vallée au plateau du Bel Air.**

- **L'ancienne voie ferrée** fait l'objet d'un emplacement réservé afin de prolonger à moyen ou long terme la **voie verte Le Blanc-Preuilly.**

- **La RD950** fera l'objet d'une réflexion pour la **sécurisation des circulations piétonnes et cyclistes.**

• Constructions, abords et clôtures:

- Afin de renforcer des effets d'îlots de jardin, **toutes les constructions seront implantées dans la moitié de la parcelle coté rue principale, et l'autre moitié sera non imperméabilisée** et consacrée essentiellement au jardin. Ce principe pourra être adapté pour les petites parcelles et celles destinées à accueillir du logement social. Dans tous les cas, on recherchera une optimisation de la qualité paysagère des espaces extérieurs.

- **Les constructions** seront conçues en prenant en compte des vues d'ensembles, d'une part, la gestion de la pente d'autre part. L'implantation des volumes bâtis se fera préférentiellement avec une orientation est-ouest des façades principaux pour répondre au mieux aux optimisations climatiques.

- **Les clôtures seront de type champêtres :** pas de sous-bassement maçonné, clôtures agricoles sur pieux en bois doublées de haies champêtres ou clôtures bois type échelas doublée ou non de haie champêtre. Portail et portillon en bois brut type champêtre. Le long des voies, clôtures peuvent être maçonnées, dans ces cas, les murets auront une hauteur limitée à 1,20m et ils présenteront un profil traditionnel avec une finition de type enduit traditionnel à la chaux/sable.

■ Orientations spécifiques à la zone 1AU au sud

• Desserte et espaces publics :

- La desserte des zones 1AU conditionne l'ouverture à l'urbanisation : la desserte principale se fera par une voie à partir du chemin de la Creuse. Cette voie sera généreusement arborée et intégrera un dispositif de gestion des eaux pluviales (noue, fossé, mare...). Pour assurer toutes ces fonctions, sa largeur sera d'au moins 12m.

- **La composition de cette voie ménagera des fenêtres visuelles vers la vallée : elle sera tracée en ménageant une séquence plus large créant une placette arborée et conviviale en forme de courée** pour desservir les parcelles, offrir du stationnement et permettre le retournement des véhicules.

La placette centrale sera connectée au réseau de chemin

• Traitement des limites :

- **Une bande en limite-nord sera destinée à l'élargissement du chemin de la Creuse.** Elle sera plantée et accueillera un emplacement pour le stockage des conteneurs à ordures. Un soin particulier sera apporté pour sa bonne intégration.

- **La limite-est fait l'objet d'un emplacement réservé pour une bande verger mettant à distance la lisière des boisements et accueillant une séquence de la liaison douce est-ouest.**

- **La limite-ouest, en partie basse, fait l'objet d'une bande champêtre** assurant la gestion des eaux pluviales (noue, bassin). Elle intégrera également un accès entretien. C'est un espace collectif. Il peut être public et dans ce cas son entretien est assurée par la collectivité.

- **Les arrières de parcelles** feront l'objet d'une plantation de haie champêtre arborées les clôtures étant disposées en retrait.

- **Les limites séparatives** seront accompagnées de bandes champêtres arborées d'une épaisseur minimale de 1,50m.

■ Orientations spécifiques à la zone 1AU au nord

• Desserte et espaces publics :

- La desserte des zones 1AU conditionne l'ouverture à l'urbanisation : la desserte principale se fera par une voie à partir du chemin de la Creuse. Cette voie sera généreusement arborée et intégrera un dispositif de gestion des eaux pluviales (noue, fossé, mare...). Pour assurer toutes ces fonctions, sa largeur sera d'au moins 12m.

La composition de cette voie ménagera des fenêtres visuelles vers la vallée : elle sera tracée en ménageant des séquences plus larges créant des placettes arborées pour desservir les parcelles, offrir du stationnement et permettre le retournement des véhicules, **en recherchant des effets de cour collective (courée) s'inspirant des hameaux traditionnels environnants** (ex : la Blancherie, la Boutetterie).

- La desserte des fonds des parcelles 2086 et 2088 se fera par l'ouest (RD950) en raison de leur dénivelé important en limite est (anciennes carrières).

• Traitement des limites :

- **La lisière des boisements de la zone N** en limite ouest et sud de la zone 1AU fait l'objet d'une mise à distance pour préserver les lisières, avec un emplacement réservé (largeur 10m) : une bande de type verger (largeur 6m mini) y est programmée, accueillant une liaison douce nord-sud reconnectant tous les chemins ruraux. Le chemin est limité en largeur partiellement ou entièrement ou enherbé. la bande-verger peut faire l'objet d'une gestion partagée. Les arrières de parcelles seront doublées de haie champêtre.

- La limite-ouest, en partie basse, fait l'objet d'une bande champêtre assurant la gestion des eaux pluviales (noue). C'est un espace accessible au public et dont l'entretien est assurée par la collectivité.

- **Les arrières de parcelles** feront l'objet d'une plantation de haie champêtre arborées les clôtures étant disposées en retrait.

- **Les limites séparatives** seront accompagnées de bandes champêtres arborées d'une épaisseur minimale de 1,50m.

Illustrations spatialisées des orientations

Préservation

- Points de vue majeurs ou vis-à-vis à prendre en compte
- Lisières boisées
- Arbres plus ou moins isolés
- Talus issus des carrières
- Zone de carrières / fortes excavations
- Futur espace public / vocation loisirs

Voirie et liaisons douces:

- Sécurisation piétonne et cycliste de la RD 950
- Voie principale
- Placette de desserte interne type «courée»
- Chemin à créer / liaison douce à court ou moyen terme
- Venelle
- Voie verte à reconquérir à moyen ou long terme
- Emplacement réservé (largeur 10m) pour liaison douce (vergeret ancien voie ferrée)

Plantations:

- Bande plantée / arbres de plein-vent
- Bande plantée / haie champêtre arborée
- Haie champêtre arbustive
- Bande pré-verger / mise à distance des lisières
- Bosquet / bouquet d'arbres-tiges
- Bande plantée / accompagnement des noues

Gestion des eaux pluviales :

- Zone de point bas / noue (stockage / infiltration)
- Zone de point bas / hypothèse mare
- Fossé de conduite des eaux pluviales

Limite des zones 1AU

Accessibilité :

- Sécurisation du carrefour avec la RD

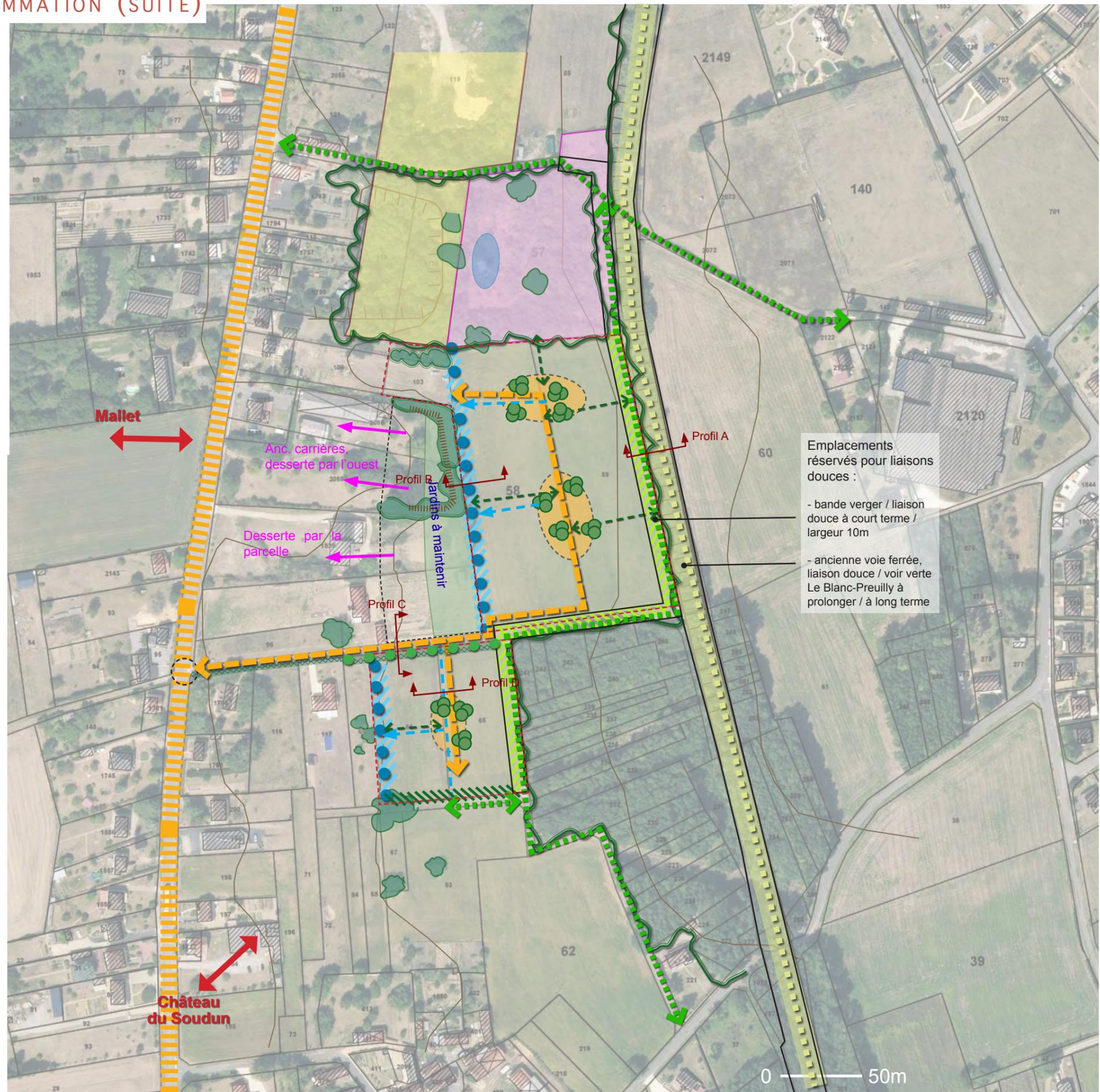
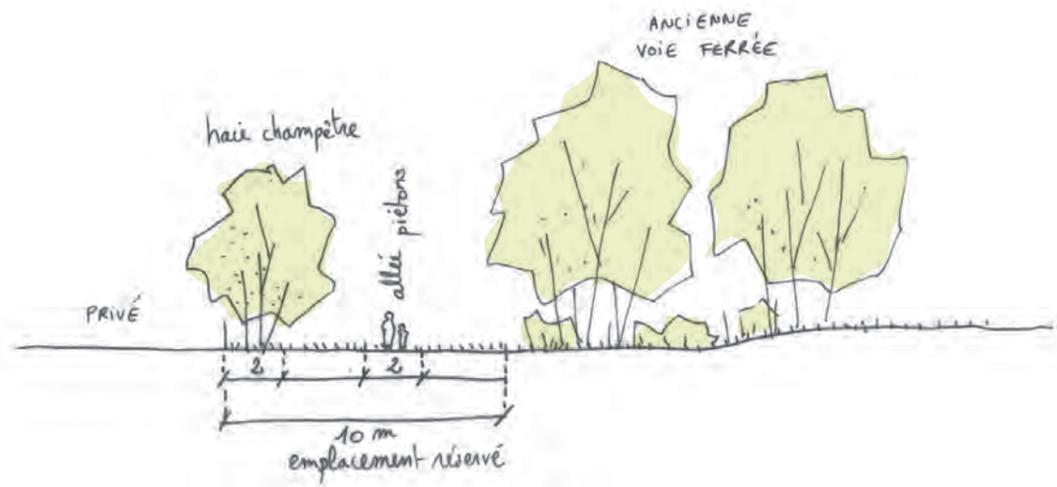


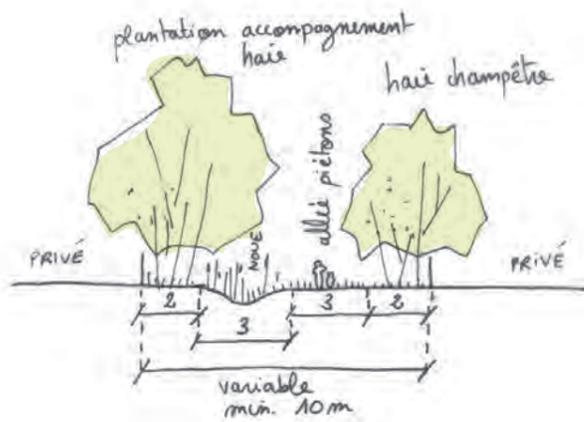
Schéma d'orientations d'aménagement et de programmation pour l'évolution du secteur des Sables - éch 1/2500e

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (SUITE)

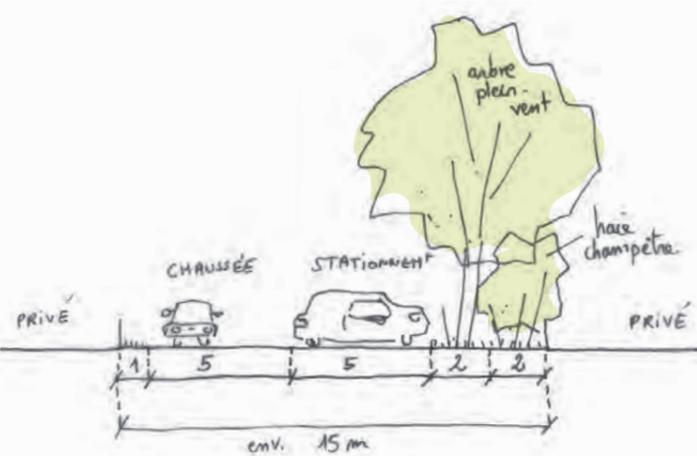
Profil type schématique A / Bande verger en lisière avec chemin / liaison douce



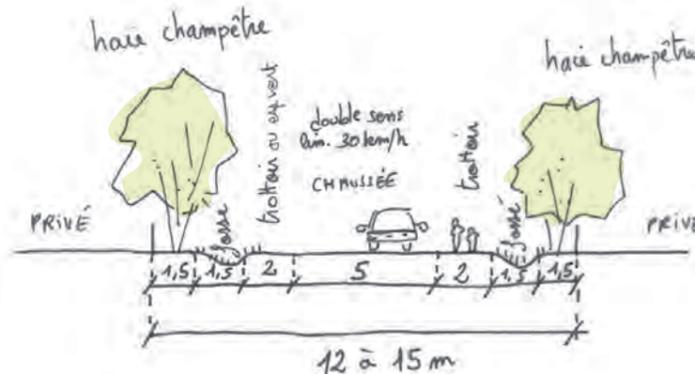
Profil type schématique B / Bande plantée en frange-ouest



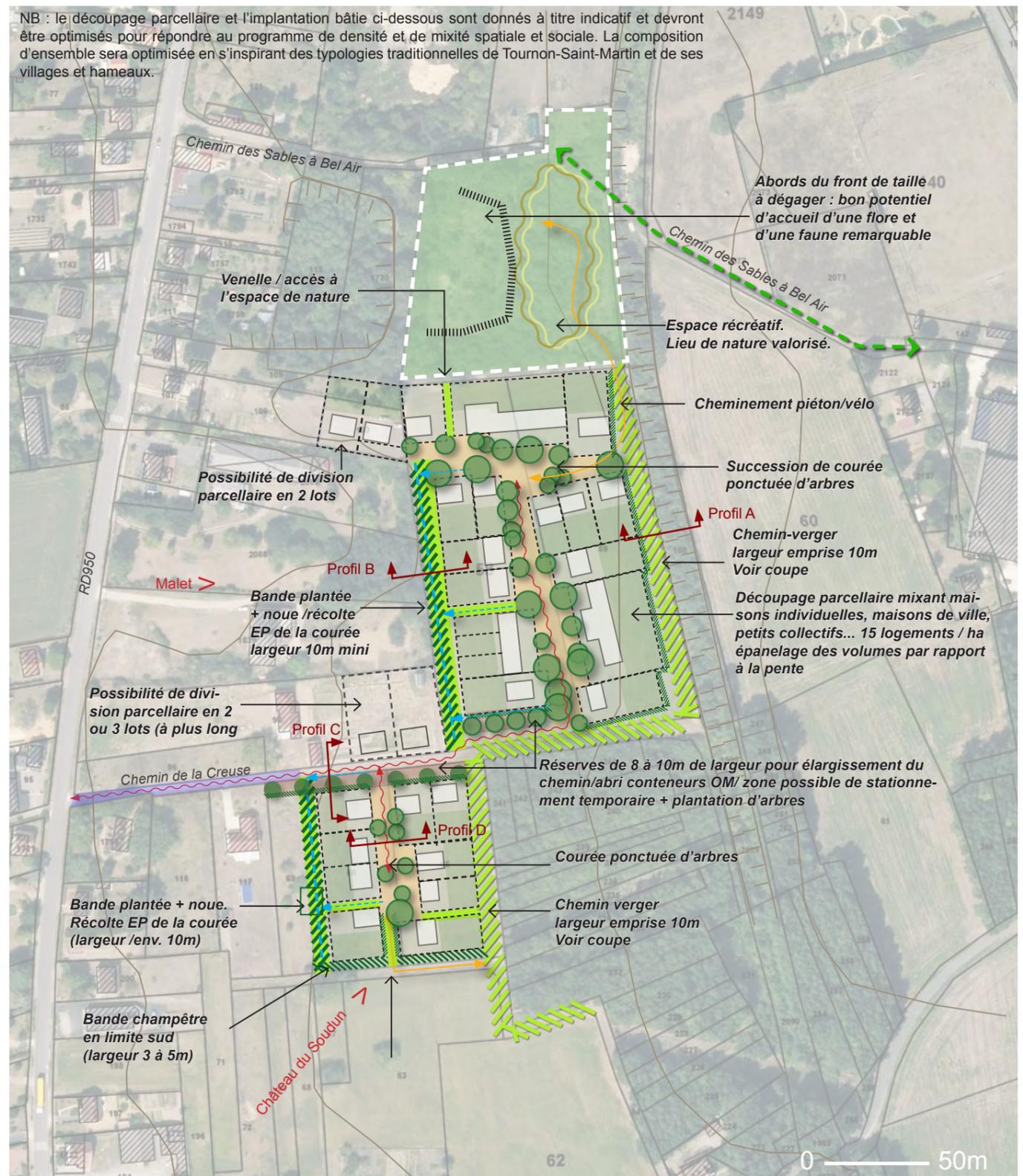
Profil type schématique C / Chemin de la Creuse



Profil type schématique D / Voie principale



NB : le découpage parcellaire et l'implantation bâtie ci-dessous sont donnés à titre indicatif et devront être optimisés pour répondre au programme de densité et de mixité spatiale et sociale. La composition d'ensemble sera optimisée en s'inspirant des typologies traditionnelles de Tournon-Saint-Martin et de ses villages et hameaux.



Proposition de traduction de l'OAP : esquisse de projet spatialisé possible (Fond : Cadastre + photo aérienne / IGN-Géoportail - éch 1/2500e)

Remarque / Voie d'accès principale :

Accès complexe à la zone urbanisable car le Chemin de la Creuse dans sa partie ouest est étroit (en aplat violet). Une voie en sens unique assurant un bouclage par le Chemin des Sables à Bel Air (secteur carrières) nécessite un aménagement d'un grand linéaire de voirie ne desservant pas de foncier à bâtir (étroitesse du chemin des Sables dans sa séquence actuelle, investissement lourd et déficitaire pour la commune, impact sur la parcelle boisée dédiée plutôt à un espace récréatif). Afin de limiter les coûts et les impacts sur des terrains qui n'ont pas vocation à être bâtis, l'unique desserte doit se faire par le Chemin de la Creuse.

Hypothèse de desserte et conséquences :

Mettre en zone 20 le réseau de desserte afin que les voies soient partagées et que le piéton puisse y circuler (pas d'obligation de trottoir).

Pour le Chemin de la Creuse :

- largeur variable selon les emprises disponibles / 5,50m maximum
- prendre en compte les normes de desserte incendie et d'enlèvement des ordures ménagères par une voie à double sens avec rétrécissement en partie basse (emprise trop étroite et maîtrise foncière incertaine ou à envisager sous forme d'un emplacement réservé) créant un sas permettant de limiter la vitesse à l'approche du carrefour avec la RD.

