

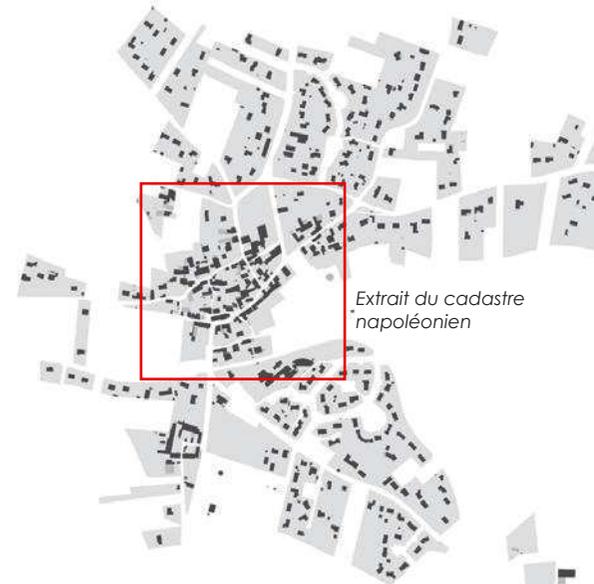
L'observation des voies à travers le parcellaire permet d'identifier clairement une organisation «en étoile» du bourg. Egalement, l'observation des densités bâties révèle un bourg très contrasté entre d'une part, l'habitat ancien dense (de 15 à 25 logements/hectare), à l'habitat contemporain peu dense (de 5 à 15 logements/hectare).

Le parcellaire se montre également très différent selon les formes et les époques de construction. L'habitat ancien se reconnaît par un parcellaire particulièrement complexe et morcelé, à la différence de la géométrie inspirée par le parcellaire contemporain.

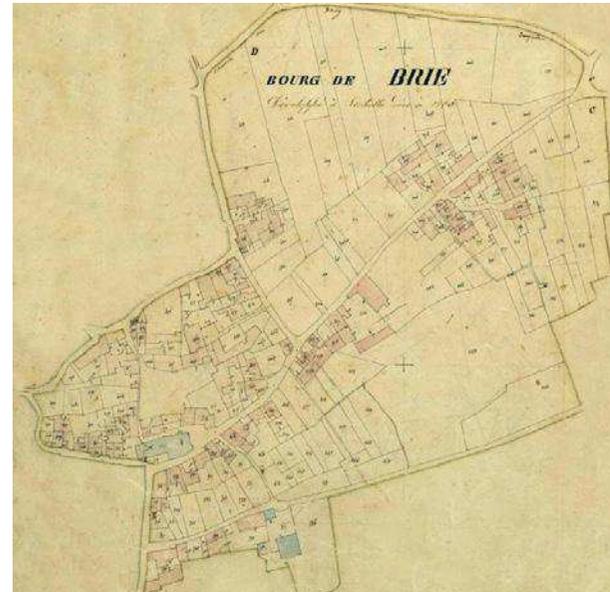
Enfin, on constate la grande permanence des formes d'habitat ancien à la lecture du cadastre napoléonien. En effet, la plupart des habitations du bourg se reconnaissent facilement entre les différents cadastres.



Une forte densité du bâti dans le bourg ancien



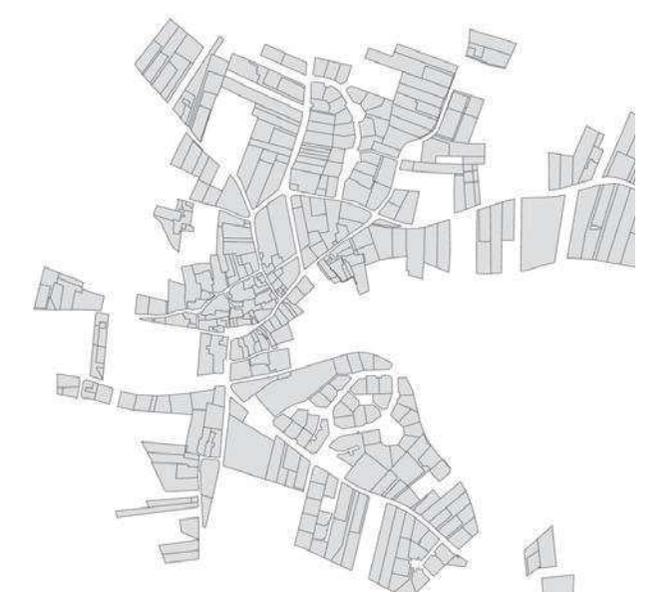
Le bourg ancien selon le cadastre napoléonien



Un plan radio-concentrique autour du fond de vallée



Une trame parcellaire hétérogène et contrastée



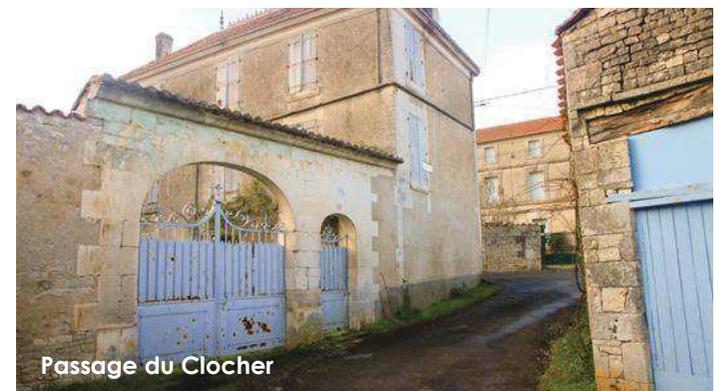
Le bourg ancien est structuré autour de la rue du bourg, prolongée par la rue du 11 novembre, ainsi que la rue des Hauts Puits et un ensemble de ruelles étroites généralement peu pratiquées par l'automobile.

Le traitement de ces rues est assez sobre et uniforme. La rue du bourg peut en effet souffrir d'un traitement indifférencié entre une voie routière « classique » et un espace-rue pratiqué par le piéton au quotidien. Il convient de rechercher une plus ample sécurisation des déplacements piétons tout en améliorant le traitement visuel de cette voie quelque peu « routière ».

Le bâti ancien s'organise en fronts denses. Les constructions sont implantées à l'alignement de l'espace public. Les murs clôturant les propriétés contribuent à ce cloisonnement de l'espace privatif qui participe à l'affirmation d'un espace public de qualité. La minéralité ambiante de ce paysage bâti est un trait important du bourg ancien.

Les faitages sont inégaux. L'étagement du bâti par rapport au relief contribue à la mise en scène de l'habitat ancien dans le paysage. La hauteur générale des bâtiments est assez homogène, de l'ordre de 7 à 8 mètres. Il convient que le PLU tienne compte de cette morphologie architecturale et urbaine typique de l'habitat ancien.

Les hauts du bourg sont dominés par un espace de vie structurant autour de la mairie, prolongé par une vitrine commerciale et plusieurs services de proximité (agence postale...). Ces équipements constituent un trait d'union entre le bourg ancien et les hauts du bourg, à caractère contemporain.



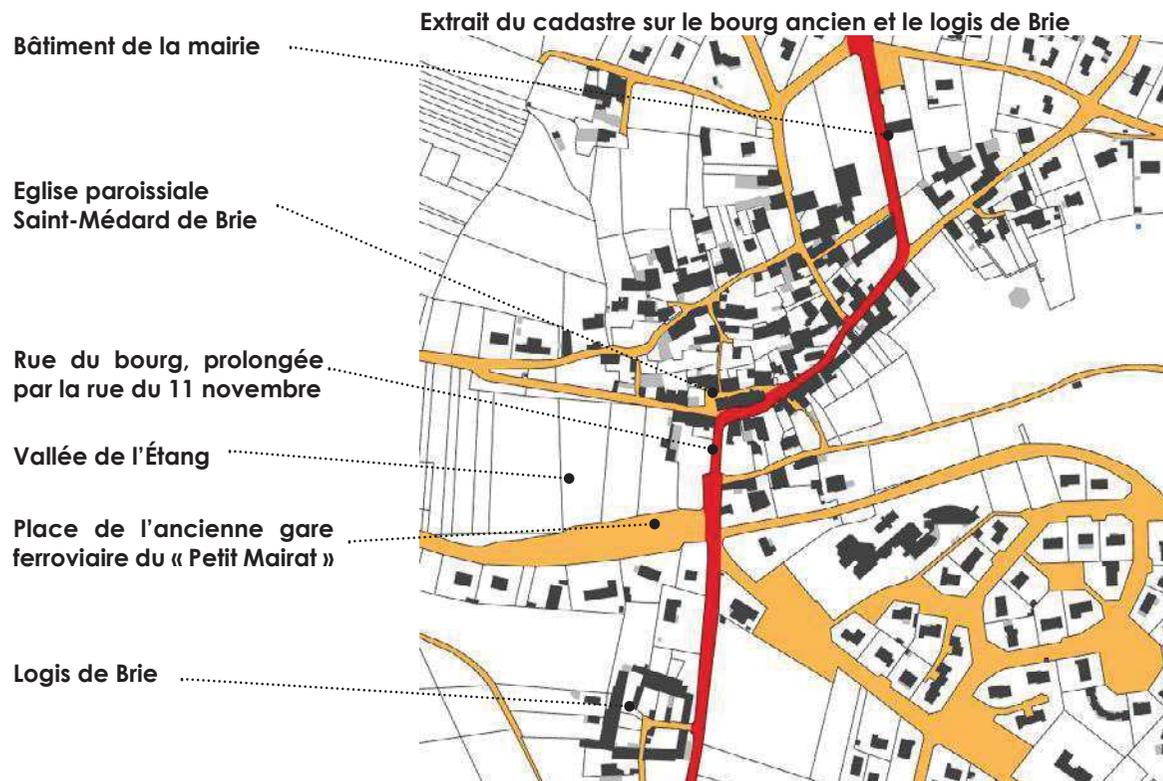
La répartition des équipements collectifs et des espaces publics au sein du bourg permet clairement de conforter le caractère polarisant du bourg ancien, et par contraste, la spécialisation résidentielle des quartiers d'extension pavillonnaire. La rue du Bourg (RD 91) constitue une véritable ossature structurante pour le bourg, empruntée par la plupart des visiteurs itinérants ainsi que la population au quotidien.

L'église Saint-Médard de Brie participe à la symbolique du cœur de bourg comme espace structurant et véritable cœur de la commune. De même, la présence bien visible des écoles maternelles et primaires contribue à cette image du bourg comme pôle structurant.

Le fond de vallée est également une constituante majeure de l'organisation du bourg. Il constitue un espace public aux usages divers (jardins familiaux, parc d'agrément, lieu de manifestations, espace jardiné, exutoire des eaux pluviales...). Il agrémente les paysages du bourg en confirmant sa vocation de pôle de vie.

Le bourg ancien se manifeste par une grande stabilité de son organisation ainsi que des formes urbaines en présence. Sa qualité de pôle de vie à l'échelle de la commune est avérée. A la lecture de ses caractéristiques, des enjeux importants sont à prendre en compte dans le PLU :

- La mise en valeur de l'habitat ancien et l'anticipation de tout phénomène de vieillissement, de déprise et/ou de délaissement de ce bâti identitaire.
- La bonne gestion des flux de déplacements automobiles et « doux » (non-motorisés) au quotidien, alors que la densité de l'habitat contraint l'espace public.
- La poursuite de la mise en valeur du fond de vallée du ruisseau de l'Étang, véritable accroche naturelle et paysagère pour le cœur de bourg.
- La mise en valeur du patrimoine historique du cœur de bourg (ancienne gare et voie ferrée du « Petit Mairat », bâtiments du « Logis de Brie », église Saint-Médard...)
- La mise en valeur des « portes » du bourg et la sécurisation de la RD 91 à l'échelle du bourg dans son ensemble.



L'école et le centre de loisirs



Le parc de la vallée

Le bourg contemporain

Le bourg contemporain s'est développé dans une logique d'extension à partir du bourg ancien, en suivant les voies de communication. L'habitat contemporain revêt une forme quasi exclusivement pavillonnaire. Il s'organise de façon assez différente selon les cas, de l'habitat diffus « au coup-par-coup » à l'habitat organisé dans des opérations groupées de type lotissement.

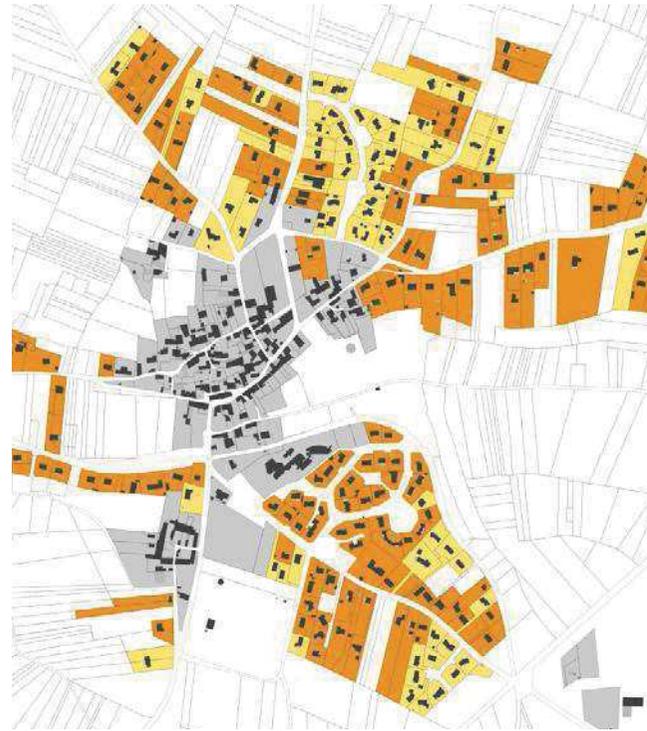
Alors que le bourg ancien présente un caractère spontané mais toutefois très dense et compact, les extensions contemporaines se caractérisent de prime-abord par leur faible densité bâtie et par la géométrie du parcellaire.

Cet habitat contemporain se différencie très fortement de l'habitat ancien par son rapport à l'espace public, à la fois plus distant (recul systématique de la construction vis-à-vis des voies et emprises publiques) et moins intimiste (surexposition de l'espace privatif généré par la logique de l'habitation « en cœur de parcelle »).

Dans le cas du bourg de Brie, l'habitat contemporain s'est développé sur les hauteurs du plateau agricole de façon assez spontanée et peu contrainte. L'extension d'habitat le long de la route du Maine Joizeau a cependant suivi la logique d'un étalement opportuniste au droit d'une ligne de crête surplombant le vallon de l'Étang.

Les principaux enjeux relatifs à l'aménagement du bourg contemporain relèveront en priorité d'un travail « sur l'intérieur » et de la recherche d'une densification d'un tissu d'habitat particulièrement distendu (de 5 à 10 logements/hectare, rarement davantage).

En outre, il s'agira de réinvestir l'espace public ainsi que la mixité des fonctions urbaines dans ces extensions pavillonnaires mono-spécifiques, empreintes de la logique privative.



Lotissement des « Hauts du Bourg »



Route du Temple

Extrait cadastral sur le secteur nord du bourg



Les extensions pavillonnaires du bourg se caractérisent bien souvent par une logique très systématique de construction autour d'un **espace mono-fonctionnel, dédié aux circulations automobiles**.

La juxtaposition des opérations d'habitat pavillonnaire sans logique globale a souvent engendré des **incohérences dans le schéma viaire du bourg**.

Malgré certains défauts, **les opérations d'habitat groupé ont généralement limité une consommation d'espace** trop excessive, à l'inverse des constructions réalisées « au coup-par-coup » en fonction des opportunités d'accès aux voies et réseaux.

Les relations visuelles et fonctionnelles entre l'habitat pavillonnaire et le bourg ancien se traduisent généralement par **un sentiment de rupture** entre des formes très denses constituant un espace urbain de qualité, et des formes plus diffuses confondant espace public et espace privé.



Lofissement des Hauts du Bourg



Lofissement du Champ Pradaud

Dans le secteur sud du bourg, on peut appréhender la forte différence entre les opérations d'habitat groupé qui sont en mesure de proposer des espaces publics centraux, et les extensions au coup-par-coup **qui se révèlent incohérentes au regard de la multiplication des voies en impasse et des parcelles « en drapeau »**.

La vocation du PLU est de mettre fin à ce sentiment de désordre urbain **pour faire à nouveau entrer les logiques de continuité urbaine et de développement de l'espace public dans la dialectique des futurs aménagements du bourg**.

On remarquera dans le sud du bourg la présence d'équipements collectifs (école, stade...) permettant de « raccrocher » l'urbain pavillonnaire à l'ensemble du bourg. **Les liens entre l'habitat et ces équipements sont à conforter**.

Extrait cadastral sur le secteur sud du bourg



Une approche patrimoniale du bourg



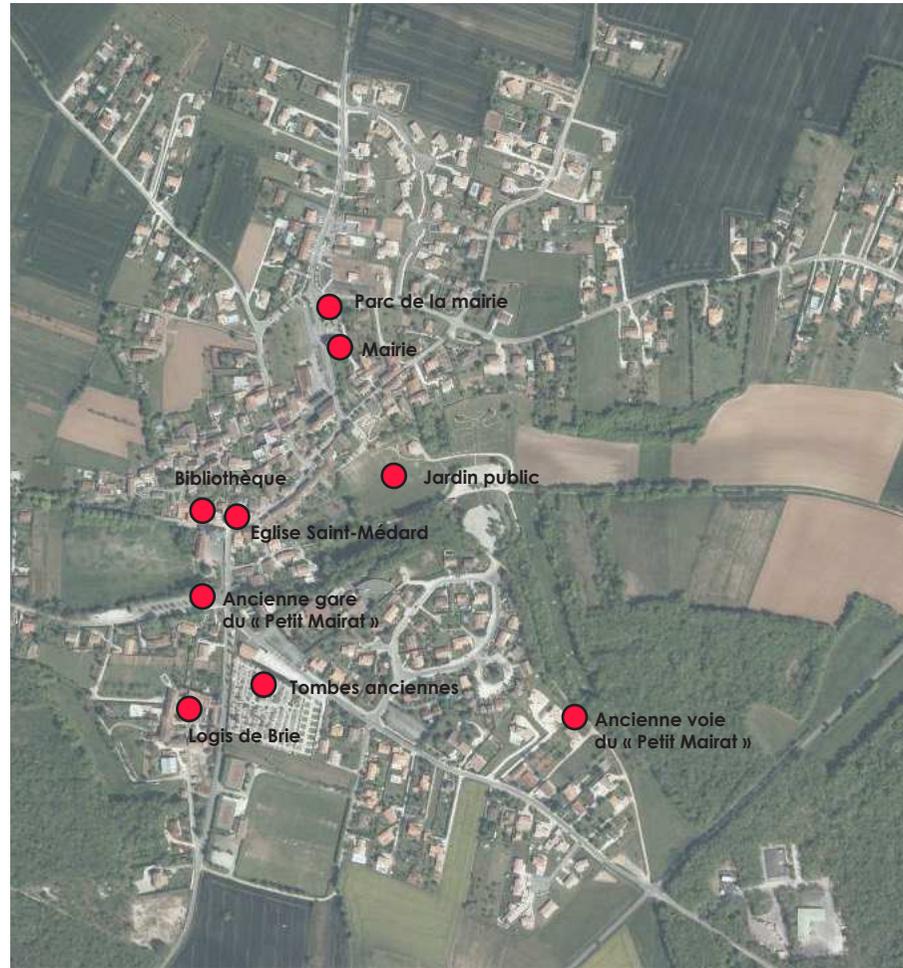
L'église Saint-Médard



La maison du patrimoine



Bâti ancien constituant le « Logis de Brie »



Le PLU peut contribuer à la protection des éléments de patrimoine architectural du bourg par le biais de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme. Son utilisation souple permet au PLU de formuler des prescriptions réglementaires adaptées à chaque élément recensé.

Au-delà de cet outil réglementaire, le PLU peut également promouvoir la mise en valeur du patrimoine local par l'aménagement de l'espace public et la mise en scène de certains éléments remarquables.



La mairie, ancienne maison bourgeoise



Pierres tombales du XIX^{ème} siècle



Maison ancienne et portail

Les enjeux relatifs à la gestion des formes urbaines dans le bourg

Le secteur nord du bourg, côté route de Verrières est marqué par une faible densité et la présence de « dents creuses ». Il convient de contribuer à l'unification et la densification urbaine de ce secteur.

La cohésion et la densité urbaine sont à encourager autour des équipements de la mairie, lieu central du bourg.

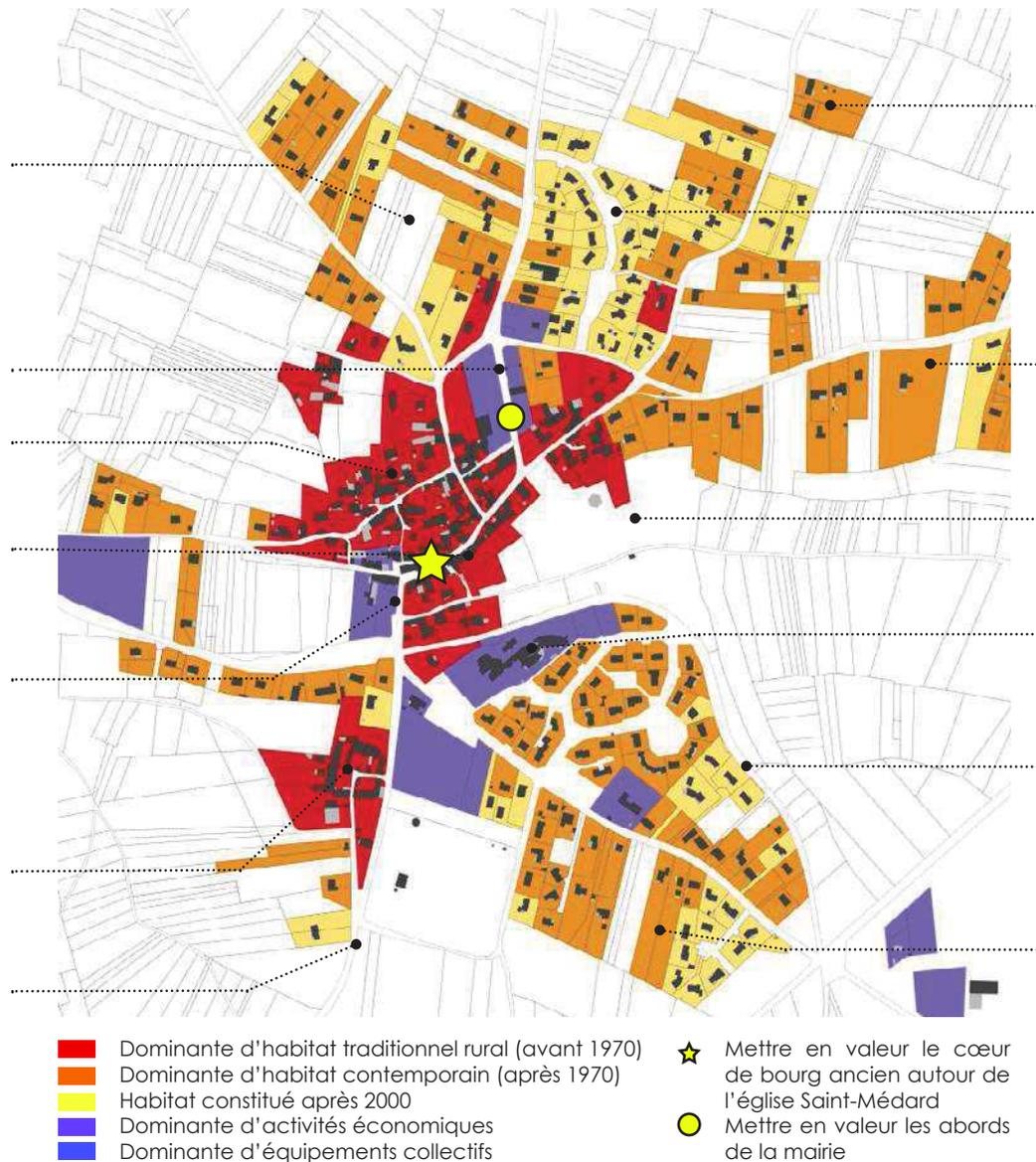
Le PLU doit adapter ses règles d'urbanisme au bénéfice de la préservation des caractéristiques du bâti ancien.

Les alignements et fronts bâtis caractéristiques du bourg ancien doivent être préservés et mis en valeur.

Les paysages verdoyants du fond de vallée doivent être mis en valeur comme un trait d'union au sein du bourg. Cette séquence paysagère constitue l'image de marque de Brie.

Le « Logis de Brie », forme ancienne atypique, doit être mis en valeur pour son caractère historique et sa valeur de repère dans les paysages du bourg.

Compte tenu des enjeux à la fois paysagers, fonctionnelles (équipements) et sécuritaires, l'entrée sud pourrait être requalifiée



Le PLU doit encourager l'unité du bourg en luttant contre l'étalement urbain et les extensions pavillonnaires diffuses.

Le PLU doit favoriser une véritable continuité urbaine et viaire en encadrant les futures opérations d'aménagement à destination de l'habitat.

La maîtrise du développement de l'urbanisation sur la route du Maine Joizeau doit constituer un axe fort du PLU. Les vues sur la vallée de l'Étang séquençant l'entrée de bourg doivent être préservées

Le fond de vallée, mis en scène par des espaces publics de qualité, doit être préservé par le biais du PLU.

Dans la partie sud du bourg, des liens fonctionnels doivent être entretenus entre les équipements collectifs structurants et l'habitat (liaisons douces...).

Le chemin de l'ancienne voie ferrée du « Petit Mairat » doit être valorisé comme un «chemine de Ronde» d'intérêt patrimonial. Il constitue une limite physique tangible pour le bourg.

Le secteur sud se caractérise également par des logiques d'impasse et de parcelles « en drapeau » générant un tissu urbain désordonné, qu'il faut par ailleurs inciter à densifier.

Le secteur des « Frauds »

Le hameau des « Frauds » est originellement constitué d'un habitat traditionnel rural à caractère dense et resserré autour de croisements de voies.

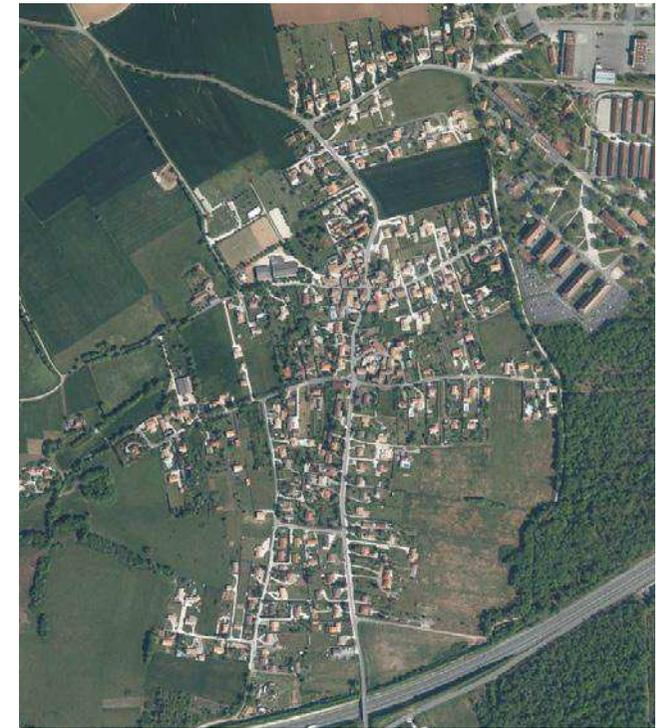
Le hameau est constitué de deux noyaux d'habitat ancien. Le plus important est structuré par le croisement du chemin Vieux et de la rue de la Chapelle, tandis que le second, plus petit, est organisé autour de la rue des Petits Frauds qui connecte l'allée des Châteaux à la rue de la Chapelle.

Le hameau se caractérise par la présence de l'ancien logis des « Frauds », qui constitue un marqueur patrimonial important. De même, l'on retrouve l'ancienne chapelle des Frauds qui se situe à l'écart du hameau. Il s'agit également d'un marqueur important dans le paysage actuel.

Cet habitat ancien a été progressivement englobé dans un grand agglomérat pavillonnaire, plus ou moins bien structuré, et dicté par une logique d'organisation très linéaire autour de la rue de la Chapelle (RD 113). Le développement du secteur a été encouragé par ses facilités d'accès depuis l'ancienne RN 141 et sa déviation actuelle. La proximité du camp militaire a pu jouer également un rôle, bien que cet équipement fonctionne plutôt en autonomie.

Compte-tenu de son unité apparente et du nombre important d'habitations en présence, le secteur des « Frauds » semble être le principal pôle résidentiel de la commune après le bourg. Ce dernier souffre cependant de son caractère mono-fonctionnel induit par l'absence d'équipements collectifs. De même, l'habitat ne s'organise autour d'aucun espace public d'importance.

En outre, le caractère distendu de l'habitat pavillonnaire, ainsi que l'absence de véritable schéma viaire cohérent ne permettent pas à ce secteur de s'affirmer comme un véritable pôle de vie à l'échelle de la commune.



Le hameau ancien des « Frauds », rue de la Chapelle



Le logis ancien des « Frauds » (XVII^{ème} siècle)

Le secteur des « Frauds » est marqué par la succession de formes anciennes et contemporaines. Très distendu, en recul vis-à-vis des voies publiques, l'habitat pavillonnaire tend à brouiller les repères dans l'espace urbain que l'habitat ancien réintroduit ponctuellement par des effets d'alignement et de densité urbaine. L'organisation radio-concentrique de l'habitat ancien (ou « en étoile ») tend également à rompre la monotonie de la linéarité induite par l'étalement pavillonnaire le long de la rue de la Chapelle.

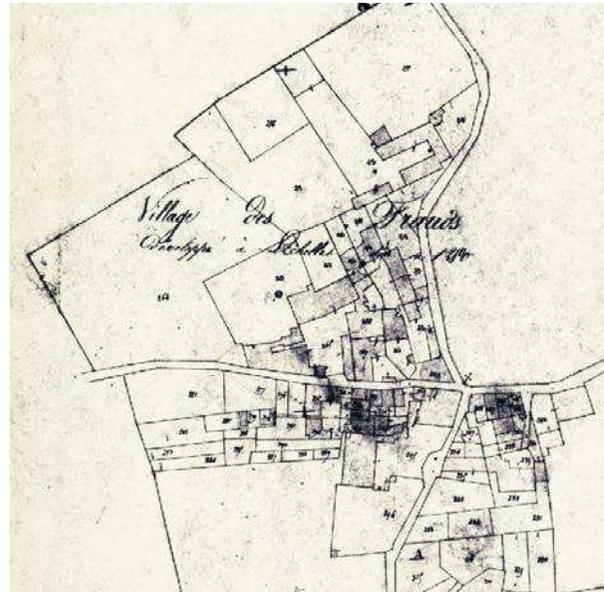
Le parcellaire très rationnel, mais également très étalé de l'habitat pavillonnaire se distingue nettement du parcellaire de l'habitat ancien, plus resserré et complexe. La principale problématique découlant de ce constat réside dans l'insuffisante densité de l'habitat contemporain, qui ne contribue pas à l'unité urbaine du secteur. Sur le plan morphologique, il est très difficile de considérer le secteur comme un pôle urbain à part entière.



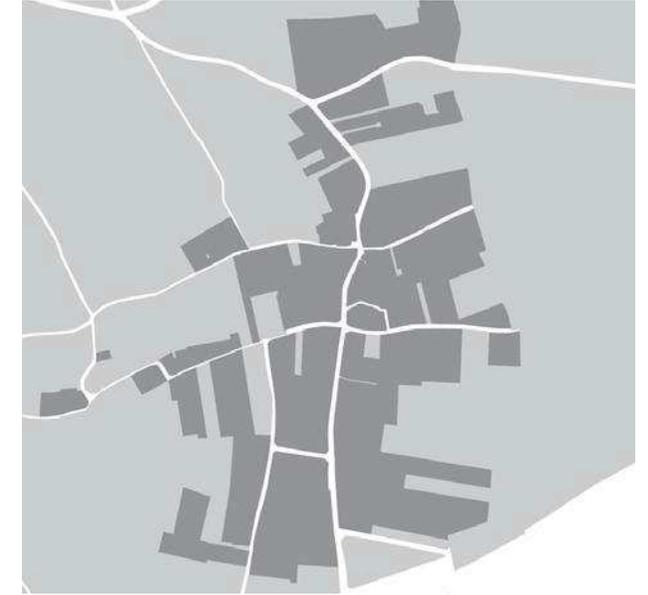
Une forte densité du bâti dans les hameaux



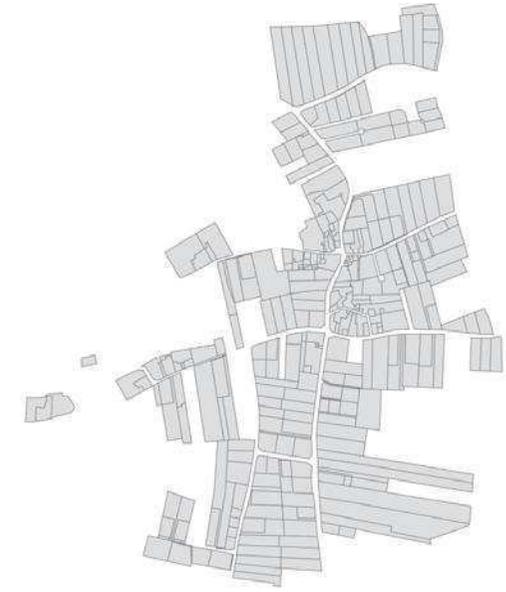
« Les Frauds » selon le cadastre napoléonien



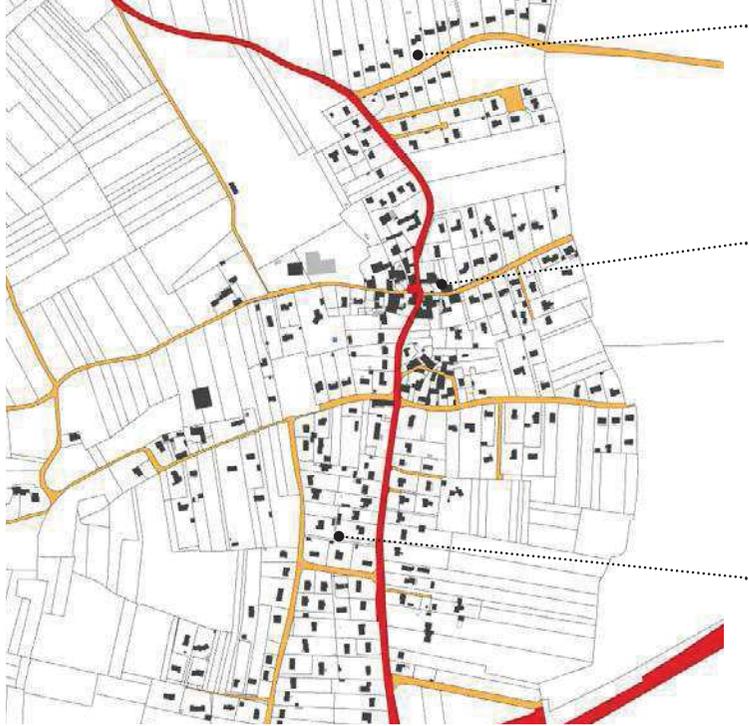
Un plan linéaire rythmé par des croisements en étoile



Des parcelles entre rationalité et hétérogénéité



Extrait cadastral sur le secteur des « Frauds »

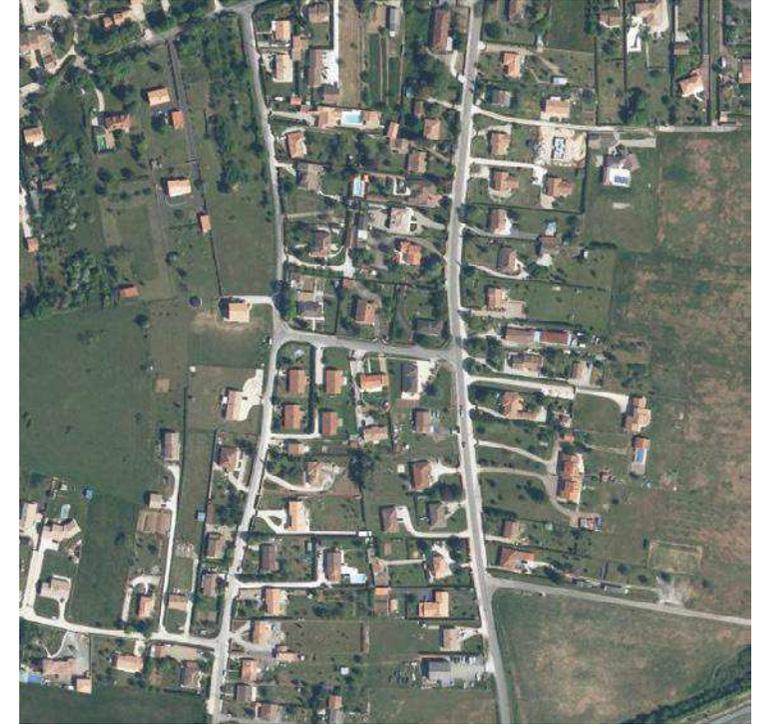


Le PLU devra favoriser des règles d'urbanisme cohérentes levant les freins à la densification urbaine. Il devra également favoriser la cohérence des paysages urbains, qui sur le secteur des « Frauds », sont particulièrement distendus par l'insuffisante densité bâtie.

Les hameaux anciens constituent des repères historiques qui réintroduisent du sens et de la cohérence à ce secteur marqué par l'habitat pavillonnaire diffus. Il convient que le PLU assure la préservation de cet habitat ancien. En outre, ce dernier pourrait être mis en scène par la requalification des espaces publics, et notamment la route de la Chapelle.

Il convient que le PLU favorise la réintroduction de la notion d'espace public dans ces quartiers pavillonnaires marqués par leur caractère mono-fonctionnel. Le PLU doit favoriser l'implantation d'équipements collectifs dès lors qu'ils sont compatibles avec l'habitat.

Photographie aérienne, vue sur le tissu pavillonnaire



Les précédents documents d'urbanisme ont favorisé des formes pavillonnaires très consommatrices en espace sur le secteur. Les surfaces parcellaires dépassent régulièrement les 3 000 mètres², tandis que les constructions peuvent parfois se reculer de plus de 30 mètres des voies et emprises publiques.

Le PLU devra donc redéfinir des règles d'urbanisme plus cohérentes, visant à faciliter la densification ainsi que la compacité urbaine au bénéfice de la cohésion de l'espace urbain.

Il apparaît également nécessaire de donner priorité à la densification des espaces déjà urbanisés avant de procéder à leur extension. Il convient de ne pas entraver le réinvestissement des « dents creuses » (parcelles libres et enclavées dans le bâti) et d'inciter à la division ordonnée de propriétés bâties.



Le hameau des « Rassats »

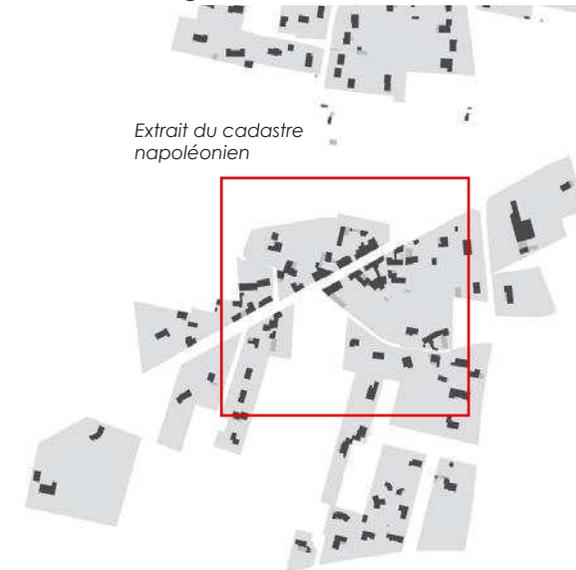
Le hameau des « Rassats » correspond à une forme urbaine atypique sur la commune. Il s'agit d'un « hameau-rue » très typique des hameaux et villages anciens traversés par les grandes routes royales du XIX^{ème} siècle. Le hameau des « Rassats » est traversé par l'ancienne route royale d'Angoulême à Limoges, devenue RN 141, qui a été déviée dans les années 1990.

Exposé à un trafic routier autrefois intense, le hameau conserve son importance dans le paysage urbain communal au vu de sa position privilégiée à l'entrée d'un échangeur permettant d'accéder à la nouvelle RN 141. La principale problématique de ce secteur tient à la préservation du bâti ancien, exposé au délaissement et au vieillissement. Il convient également de proscrire tout étalement pavillonnaire le long de l'actuelle RD 941.

Entre fortes densités et étalement pavillonnaire



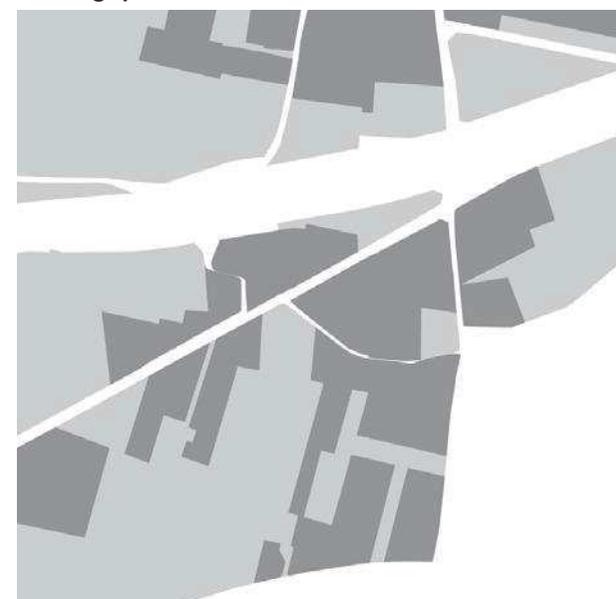
Des fronts bâtis organisés autour de la RD 941



« Les Rassats » selon le cadastre napoléonien



Une logique de « hameau-rue »



Une logique de « hameau-rue » reposant sur des fronts bâtis très francs donnant sur l'ancienne route royale



Un habitat ancien dense qu'il faut préserver de la déprise

De « Chez Couprie » aux « Gailledrats »

Au-delà du secteur des « Frauds », la rue de la Chapelle se poursuit par le biais de la route de la Croix Gillot puis la Rue du Paradis, le long de laquelle on retrouve un certain nombre de hameaux anciens constitués du regroupement de quelques fermes. Ces derniers constituent des points de repère historiques au milieu d'un agglomérat pavillonnaire qui s'est développé à leur contact durant les quatre dernières décennies.

Globalement, le secteur se caractérise par son étirement urbain le long de la RD 113, ponctuellement interrompu par des coupures agricoles et naturelles dont nombre d'entre-elles ont été investies par l'habitat pavillonnaire à la mesure de l'expansion urbaine de ces dix dernières années.

Tout comme dans le précédent secteur des « Frauds », il est impossible de lire une véritable polarité urbaine dans ces espaces agglomérés diffus et exclusivement résidentiels. Le PLU n'a donc pas vocation à les étendre.

Les repères temporels et spatiaux que constituent les noyaux d'habitat ancien seront également à mettre en valeur, à l'exemple d'une maison bourgeoise dans le lieu-dit « Les Forges » constituant un marqueur paysager de qualité.

Un travail de l'espace public serait à mettre en œuvre afin de parvenir à cette mise en valeur. Il s'agit notamment d'introduire des repères (traitement différencié des voies, aménagement de bordures piétonnes...) dans les secteurs d'urbanisation diffuse afin de réinstaurer du sens et de la cohésion urbaine. Des espaces publics inter-quartiers pourraient également être aménagés à l'avenir, alors que l'espace urbain est dominé par les logiques privées.

Il convient également que le PLU mette fin à la spécialisation résidentielle de ces secteurs en permettant l'implantation d'équipements et d'activités compatibles avec l'habitat.

Secteur de « Chez Couprie » aux « Gailledrats »



Vue aérienne du secteur

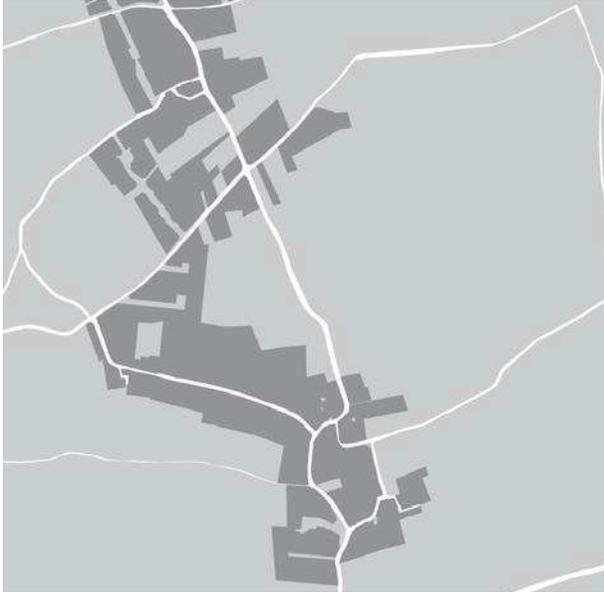


L'habitat contemporain entretient des distances généralement trop importantes avec l'espace public



Maison bourgeoise, « Les Forges »

Un étalement linéaire structuré autour de la RD 113



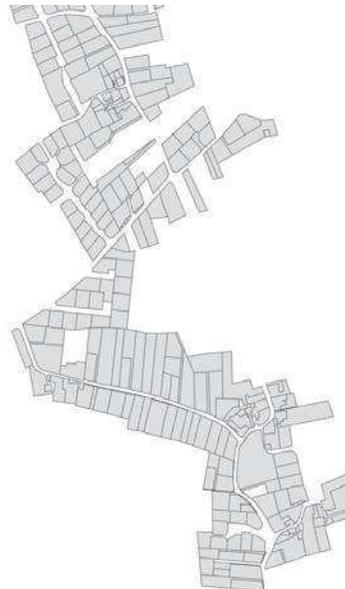
Des îlots anciens se différenciant par leur densité



Vue aérienne sur « Chez Couprie »



Entre fortes densités et étalement pavillonnaire



L'enjeu du PLU sera de définir des limites claires à l'urbanisation tout en incitant au réinvestissement des « dents creuses ». Il convient également de réintroduire des points de repère dans cet agglomérat pavillonnaire, à travers l'aménagement de l'espace public et la mise en valeur de l'habitat ancien.



Hameau ancien des « Gailledrats »



Lotissement des « Hauts de Villemandie »



Rue des Safranières, une logique d'étalement urbain linéaire qui a précédé les investissements nécessaires dans l'adaptation des voies publiques



L'étalement pavillonnaire linéaire entre « Chez Garonne » et « Les Forges » le long de la rue de Safrannières s'est avéré très coûteux en réseaux publics et ne génère pas de qualité urbaine.

Inversement, l'habitat resserré des hameaux inspire une qualité architecturale et urbaine (densité, unité) qu'il convient de prendre pour exemple dans les futures opérations d'habitat.

Une ancienne maison bourgeoise et son parc constituent un repère paysager et identitaire fort et contribue à l'amélioration de la lisibilité d'un espace urbain peu unitaire. Ce parc peut être considéré comme un espace à protéger au vu de sa valeur paysagère, partiellement ou totalement.

Cette opération d'habitat a le mérite d'organiser le bâti de façon plus rationnelle que la logique d'étalement linéaire primant sur la rue des Safrannières. Il aurait été cependant intéressant de rechercher une densité de l'habitat en lien et en continuité avec le hameau ancien de « Chez Couprie ».

La gestion des franges agricoles est à améliorer afin de contribuer à l'insertion de l'habitat pavillonnaire dans le paysage.

Des « Frottards » à « La Prévôterie »

Ce secteur est particulièrement affecté par le désordre généré par l'étalement urbain pavillonnaire de ces quatre dernières décennies. Les générations antérieures de documents d'urbanisme n'ont pas su hiérarchiser correctement le développement de l'urbanisation sur ce secteur, générant la réunion de plusieurs hameaux anciens dans des logiques d'agglomérats peu cohérents et unitaires.

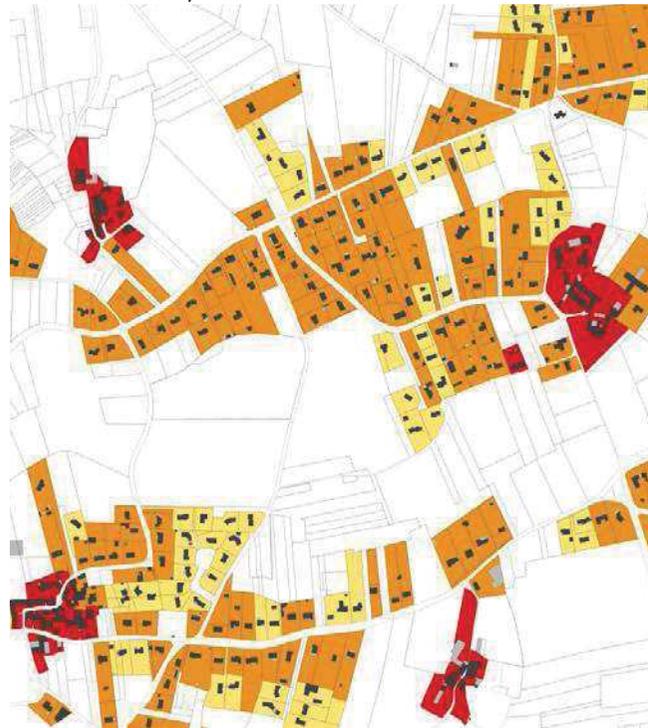
L'enjeu du PLU est donc de contribuer à la clarification de cet urbain diffus très consommateur en espace et coûteux en réseaux publics. Il convient d'insister sur la mise en valeur de l'habitat ancien constituant tout autant de points de repères dans l'espace urbain et agricole.

Il convient également de réinvestir ces zones pavillonnaires peu fonctionnelles par la densification urbaine, l'aménagement de l'espace public ainsi que la gestion des franges urbaines et agricoles en vue de définir des limites claires à l'urbain.

Dans le secteur, on remarquera la qualité de l'habitat ancien dans les hameaux de « La Prévôterie » et des « Frottards ». Le hameau de « la Prévôterie » renferme notamment un logis ancien de la fin du XVI^{ème} siècle, qui a appartenu à un prévôt, officier de justice du roi ayant donné son appellation actuelle au lieu-dit. Ce marqueur historique est à mettre en valeur.

Au regard de l'agencement des constructions d'habitat récentes sur le secteur, un nouveau modèle d'urbanisation est à proposer sur la commune, proscrivant la généralisation des voies en impasse ainsi que l'étalement urbain linéaire en dehors des parties urbanisées.

« Les Frottards », « La Prévôterie »



Vue aérienne du secteur



Le hameau des « Frottards » constitue un repère important sur la RD 105, marquée par l'étalement urbain linéaire



Habitat pavillonnaire au contact du hameau

Le secteur des « Frottards » est caractérisé par de nombreux hameaux et noyaux bâtis anciens autour desquels sont venus se greffer des « grappes » pavillonnaires le long des voies de communication et des croisements routiers.

L'organisation radio-concentrique de l'habitat ancien (ou « en étoile ») est rompue par cette nouvelle organisation très étalée, peu structurée, dictée par les logiques linéaires.

L'habitat pavillonnaire est ponctuellement organisé autour de voies en impasse, mais s'avère souvent très désordonné, avec la multiplication des parcelles bâties « en drapeau ». Les accès sont très souvent individuels, ouverts directement sur les routes départementales qui n'ont pas été véritablement aménagées en vue de répondre aux nouveaux besoins et usages.



Le secteur de « La Prévôtterie » depuis les hauteurs des « Frottards »



L'habitat pavillonnaire est très étiré le long de la RD 105, qui n'a pas été aménagée comme une rue habitée

Une forte densité du bâti dans les hameaux



Extrait du cadastre napoléonien

« Les Frottards » selon le cadastre napoléonien



Un plan linéaire rythmé par des croisements en étoile



Des parcelles entre rationalité et hétérogénéité



4.2.3 Analyse des formes par types

L'habitat ancien

L'habitat ancien regroupe des formes urbaines généralement denses et compactes, correspondant à l'habitat du bourg, à l'habitat traditionnel rural des hameaux ainsi qu'au cas particulier de l'habitat dense du hameau-rue des « Rassats ».

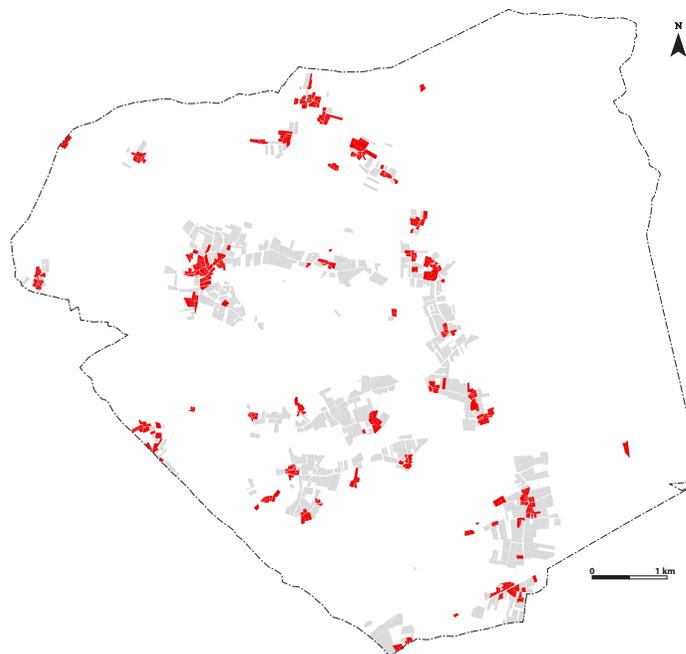
Le bourg présente le cas particulier de concentrer un habitat mêlant les inspirations rurales traditionnelles (corps de ferme anciens, maisons semi-mitoyennes...) à des influences plus urbaines (maisons de ville mitoyennes).

En dehors du bourg, l'habitat ancien s'organise en petits hameaux et corps de ferme disséminés au sein de l'espace communal. Ces noyaux anciens se regroupent généralement autour de petits croisements de routes et chemins, dans une logique radio-concentrique.

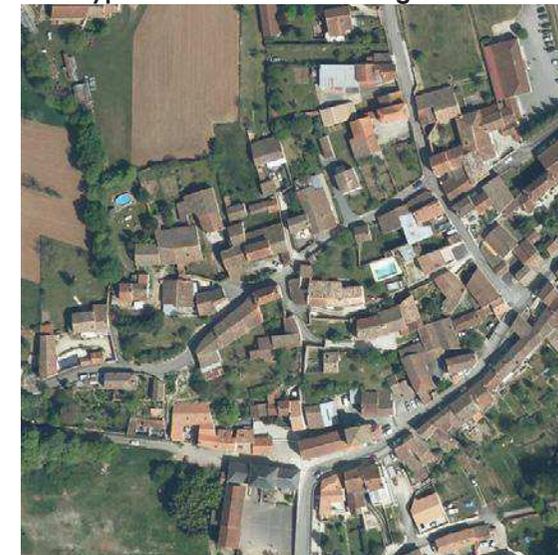
Le bâti traditionnel rural se montre particulièrement dense et resserré autour de ces voies de communication, avec des fronts et des implantations en limite de voie ou en retrait proche. Le parcellaire est morcelé et irrégulier. Bien que les densités soient assez fortes (de 30 à 100 %), les espaces dédiés aux jardins et parcs s'avèrent parfois importants, mais ceux-ci sont rarement visibles depuis les axes de communication compte-tenu de la dominante de fronts bâtis.

La nature du bâti et son architecture (formes, matériaux...) induisent une forte identité rurale sous-jacente au territoire. On retrouve typiquement l'usage du moellon calcaire blanc-jaune dans cette région au sous-sol calcaire, de même que la tuile en terre cuite. Le bâti ancien revêt parfois une qualité très forte qui doit interpeller le PLU quant à sa protection. De même, les éléments de patrimoine rural sont parfois nombreux (granges et dépendances, puits, pigeonniers...) et méritent une attention particulière de la part du PLU.

Le PLU a pleinement vocation à protéger et valoriser l'habitat ancien par le biais de ses leviers réglementaires.

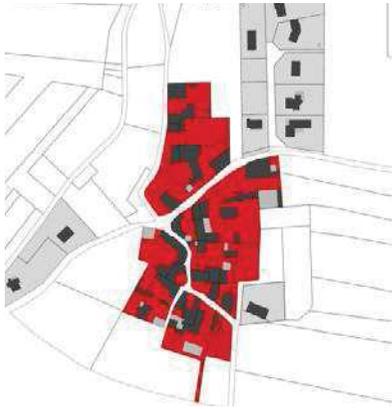


Sous-type n° 1 : le cœur de bourg ancien

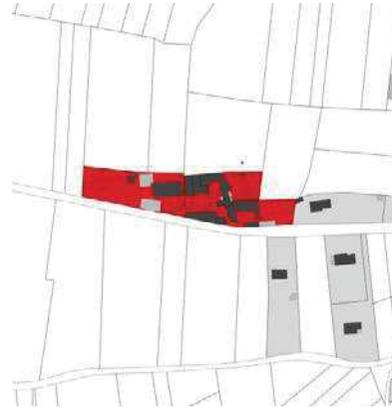


Sous-type n° 2 : les hameaux ruraux





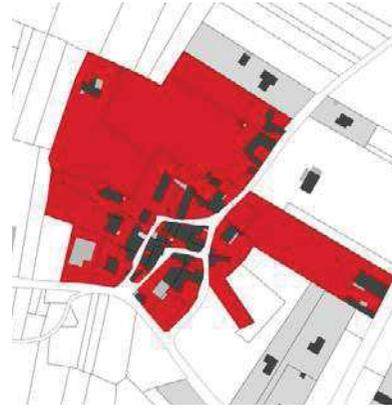
Les Brebions



Les Métaïries



Les Frottards



Les Rigalloux



Les Gailladrats



La Jauvigère

Ambiance générale du bourg de Brie et caractéristiques des constructions anciennes



Les constructions du bourg ancien se caractérisent à la fois par leur caractère **compact** avec la sensation de résulter d'un agglomérat de constructions juxtaposées, les unes contre les autres et par leur **diversité**. On y retrouve ainsi des maisons rurales, des maisons de maître ou encore des petites maisons ouvrières et des anciennes annexes agricoles.

Toutes se caractérisent néanmoins par la **sobriété des volumes** (hauteur R+2 maximum, toits à 4 pans uniquement pour les maisons à étage par exemple) ainsi que des couleurs de façade de ton pierre clair et des toitures constituées principalement de **tiles canal** (quelque fois d'ardoise pour les maisons de maître comme la mairie) de ton naturel (pas de couleurs vives artificielles).

Les murs sont en **moellons souvent enduits et plus rarement en pierre de taille**. Les enduits sont clairs. Les ouvertures y sont clairement plus hautes que larges et ordonnancées en travées régulières. Elles comportent des volets battants pleins à l'origine en bois.

Couleurs dominantes des enduits des maisons rurales (source : CAUE 16)

070 80 10	075 80 10	080 80 10	075 70 20	070 70 20
070 80 20	075 80 20	080 80 20	070 70 30	060 60 30

L'habitat traditionnel est généralement ramassé autour d'un point central de type rue ou carrefour. L'habitat s'implante soit à l'alignement de l'espace public, soit perpendiculairement avec l'accroche d'un mur-pignon sur rue. La mitoyenneté et la diversité des volumes apportent un véritable cachet à ces corps de ferme anciens, de même que la pierre calcaire apparente.

Généralement, l'habitat rural s'implante de manière spontanée sans suivre de modèle préétabli. Il apparaît toutefois que certains corps de ferme adoptent des typologies particulières, tel que la maison de cour ou la maison du riche exploitant.

La cour commune, la maison de cour et de la maison-bloc

A l'image de nombreuses propriétés charentaises présentes sur le territoire, la maison de cour s'organise sous la forme de plusieurs bâtiments autour d'un espace central non-bâti. La propriété est toujours bien clôturée par des murs pleins et plus rarement de claire-voie, avec un portail souvent majestueux muni de pilastres.

Le modèle de la cour commune comprend plusieurs habitations distinctes organisées autour d'un lieu commun, généralement constitué d'une cour et parfois agrémenté d'équipements communs (puits, four-à-pain...).

La maison-bloc se caractérise par un volume massif dominant généralement occupé par l'habitation et prolongé de dépendances agricoles.

La propriété du riche exploitant et la maison de maître

Le modèle de la maison du riche exploitant, soit un bâtiment d'habitation travaillé, se démarquant par son toit à quatre pans, sa volumétrie importante et ses dépendances flanquées à l'arrière ou sur les côtés. Ces bâtiments présentent souvent une grande valeur.

Cette typologie architecturale peut être similaire à celle des maisons de maître, qui se distinguent toutefois de par la présence de chiens-assis dans les toitures, généralement couvertes d'ardoise.

Source : Charte Architecturale et Paysagère, SMA, 2013, SCOT de l'Angoumois



Ferme-bloc, « Le Querut »



La mairie est une ancienne maison de maître



Cour commune, « Les Métairies »

Schéma de la ferme-bloc

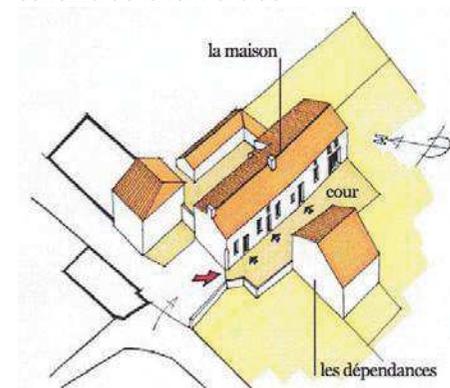
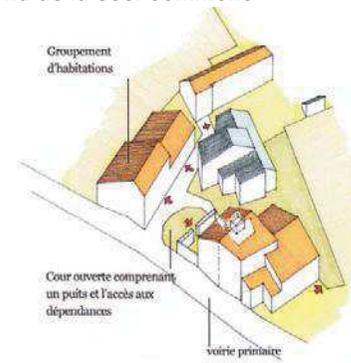
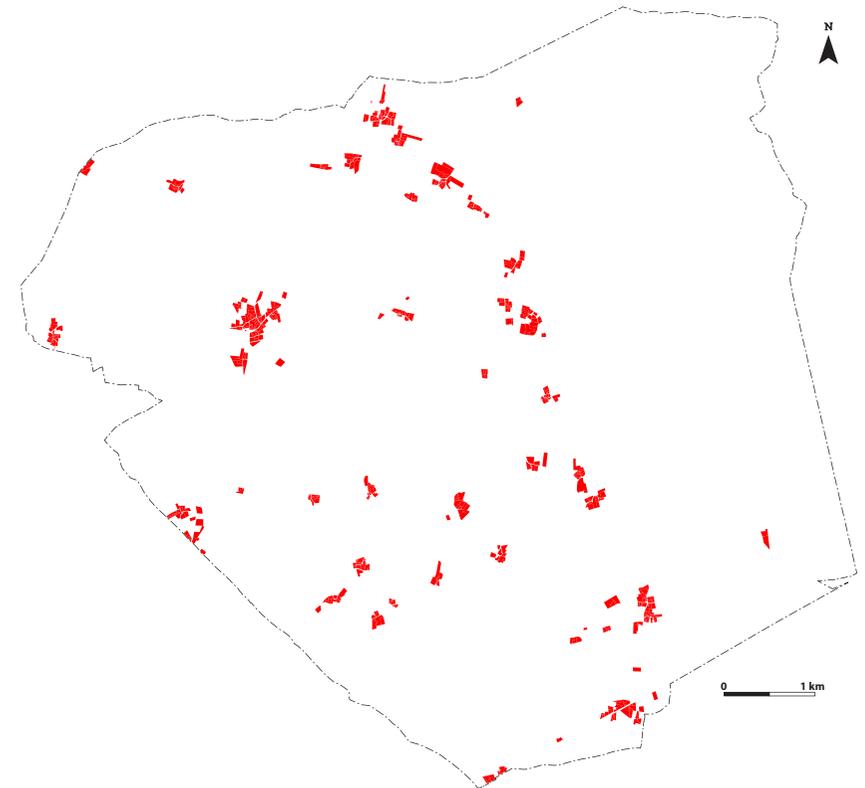


Schéma de la cour commune



Ancienne maison templière

Fiche de synthèse - La morphologie du cœur de bourg et des hameaux anciens	
Période	Antérieure au XX ^{ème} siècle, habitat ancien généralement constitué au cours du XIX ^{ème} siècle.
Forme du parcellaire	Irrégulier et très morcelé.
Occupation de la parcelle	50 à 100 %, correspondant à une forte densité (entre 20 et 40 logements/hectare, rarement en dessous de 15 logements/hectare).
Disposition sur la parcelle	Alignement des façades et/ou murs-pignon sur une ou plusieurs limites séparatives, ou retrait limité selon l'exposition solaire.
Rapport à l'espace public	A l'aplomb des voies ou en retrait modéré, constitution de fronts bâtis en bordure de voie dans le cœur de bourg, plusieurs cas de retrait s'expliquant par la recherche d'une optimisation de l'orientation solaire. Murs-pignon fréquents à l'alignement d'une voie publique, pouvant induire une orientation perpendiculaire du bâtiment vis-à-vis de la voie.
Caractéristiques architecturales	<u>Hauteur</u> : bâtiments atteignant régulièrement R+1 et R + 2 sans excéder 8 mètres de hauteur au faîtage, rarement de plain-pied. <u>Volumétrie</u> : régularité des volumes (maison-bloc), généralement de base rectangulaire. <u>Couverture</u> : Toit à deux pans (pente entre 27 et 33 %) couvert de tuiles-canal artisanales, présence de corniches en pierre de taille sur de nombreuses maisons anciennes, présence de chiens-assis pour certaines maisons bourgeoises. <u>Ouvertures</u> : percées régulières et fréquentes généralement hautes, encadrées par des linteaux de pierre massive plus ou moins ornementée, avec battants en bois aux coloris variables. Forme plus haute que large et ordonnancement <u>Matériaux</u> : usage double de pierre calcaire de taille et de moellons calcaires créant des murs de façade plus ou moins homogènes (usage quasi-exclusif de la pierre de taille pour les maisons bourgeoises), couvertures en tuiles d'argile usage ponctuel de l'ardoise pour les maisons bourgeoises.
Clôtures, éléments divers	Présence d'éléments de petit patrimoine (puits, dépendances...), forte délimitation de l'espace privatif vis-à-vis de l'espace public (clôtures minérales en moellons/pierre de taille, ou végétales).
Enjeux	Un bâti à préserver et à réhabiliter pour sa valeur architecturale, favoriser des évolutions dans le respect de l'aspect extérieur du bâti (énergies renouvelables...).
Potentiel de mutation et de réinvestissement	Faible potentiel de réinvestissement urbain de par la forte densité du bâti ancien, ainsi que sa valeur et son unité architecturale méritant bien souvent une préservation « en l'état ». Possibilité de comblement de « dents creuses » au cas-par-cas, qu'il convient de mesurer au regard de la capacité fonctionnelle du bâti en question (réseaux publics...). Potentiel de mutation sans doute à ne pas négliger du fait de la présence d'anciennes granges ou annexes agricoles au coeur des hameaux.



Il convient que le PLU mette en valeur les formes d'habitat ancien, dans le respect de l'histoire de la commune. Il convient de constater la grande permanence et la stabilité des formes urbaines anciennes.

Le PLU n'a pas vocation à encourager la mutation de ces ensembles urbains au risque d'altérer les équilibres architecturaux et morphologiques caractéristiques de cet habitat ancien.

Toutefois, le PLU devra favoriser les évolutions nécessaires à la prise en compte des grands enjeux d'aménagement actuels (énergies renouvelables, accessibilité...), dans une logique d'équilibre visant à garantir la préservation de l'identité architecturale locale.

Sur le plan de la forme urbaine, l'habitat contemporain pavillonnaire adopte des codes bien spécifiques qui se démarquent des formes de l'habitat rural traditionnel.

Au sein des quartiers pavillonnaires, la rue relâche son emprise sur la trame des constructions : la maison individuelle prend place au cœur de parcelles régulièrement découpées, aux surfaces décuplées par rapport à l'ancien, où l'occupation de la parcelle ne dépasse généralement pas 50 % de sa surface.

Les densités caractérisant l'habitat pavillonnaire sont généralement faibles, de l'ordre de 10 logements/hectare, voire 5 logements/hectare, générant un sentiment de dilution de la ville dans l'espace agricole. Cette dilution est synonyme d'une grande confusion entre les espaces devant être considérés comme « urbains » et les espaces agricoles et/ou naturels.

Cette phase d'urbanisation des quatre dernières décennies, fortement consommatrice d'espace, a également engendré une perte de lisibilité du tissu bâti ancien de par la rupture morphologique opérée entre les deux types d'habitat.

En outre, l'architecture contemporaine, très influencée par la standardisation des matériaux, s'est accompagnée d'un sentiment de banalisation architecturale. En découle, particulièrement sur Brie, une « dissolution » de nombreux hameaux anciens dans des extensions pavillonnaires qui brouillent l'identité et l'histoire locale.

Les formes bâties contemporaines suscitent de nombreux enjeux et questionnements à prendre en compte dans le PLU : comment faciliter leur intégration à l'existant ? Comment valoriser l'identité architecturale traditionnelle (matériaux...) ?

En outre, le PLU doit veiller à la cohérence urbaine des futures opérations d'habitat vis-à-vis de leur contexte paysager et urbain, en favorisant la densité et en recherchant des alternatives au « pavillon-au-cœur-de-sa-parcelle ».



Lotissement du « Hameau des Vignes »



Rue des Safranières



Rue du Paradis



Lotissement de « La Combe Joignaud »



Lotissement des « Hauts de Villemandie »



Lotissement des « Hauts du Bourg »

Au-delà de l'enjeu de maîtrise de la consommation des sols par l'urbanisation, le PLU doit rechercher une véritable qualité des formes pavillonnaires et encourager une plus forte intégration environnementale de cet habitat. La notion de cadre de vie doit être abordée systématiquement dans les futures opérations d'habitat.

A cet effet, **le PLU s'accompagne d'Orientations d'Aménagement et de Programmation** permettant à la collectivité de maîtriser l'aménagement des futures emprises à urbaniser dans le cadre d'un véritable projet de territoire.

Cet enjeu est d'autant plus fort que l'on remarque bien souvent sur la commune des différences notables de qualité urbaine et environnementale entre un habitat réalisé dans le cadre d'opérations groupées et un habitat « diffus », réalisé au « coup-par-coup » sans aucune réflexion d'ensemble.

Le secteur de la route du Maine Joizeau est particulièrement illustratif du phénomène d'urbanisation diffuse et opportune le long d'une voie de communication, sans réflexion sur la qualité de l'espace public et la sécurité routière, la mutualisation des dessertes et l'intégration paysagère de l'habitat. Cette diffusion pavillonnaire a obligé la collectivité à adapter à posteriori l'espace public aux nouveaux usages générés par le développement de l'habitat. Des travaux de réaménagement de la rue ont ainsi été récemment entrepris.

On soulignera avec attention la qualité d'aménagement réalisée sur la route du Maine Joizeau pour répondre aux problématiques suscitées par l'étalement de l'habitat et les besoins générés en matière de circulations automobiles et piétonnes. Cependant, à l'image de cette voie, de nombreuses voies publiques sont à requalifier en tant qu'espaces-rues structurants, telles que les rues de la Chapelle, des Safranières et du Paradis (RD 113), ou encore la route de la Mongerie (RD 105).

En effet, **le développement de l'urbanisation sur ces axes routiers ne s'est jamais vraiment accompagné des réflexions d'aménagement** nécessaires à la constitution de quartiers et pôles de vie.

Inversement, les opérations d'habitat groupé, de type lotissements, permettent à la collectivité de réfléchir sur les conditions d'aménagement des espaces publics et sur l'intégration environnementale de l'habitat (paysage, gestion des eaux pluviales, biodiversité...). Quelques opérations de ce type, menées durant ces dix dernières années sur la commune, sont à remarquer pour leur effort d'intégration urbaine et environnementale.



Route du Maine Joizeau



Aménagement de la route du Maine Joizeau : contre-allées végétales et rafraîchissement du bandeau routier



Les Frottards



Lotissement du « Champ Pradaud », le bourg



Espace public, lotissement du Champ Pradaud



L'habitat pavillonnaire diffus et spontané



Le secteur du « Plantier de Mirande », dans le bourg, offre un exemple des conséquences néfastes d'une insuffisante réflexion sur l'organisation du développement urbain, qui a été aggravée par les carences des documents d'urbanisme antérieurs.

En effet, on peut observer que le tissu pavillonnaire est très lâche (moins de 10 logements/hectare) et très routier. Les parcelles « en drapeau » se sont multipliées de façon incohérente au détriment de l'aménagement d'une voie de desserte mutualisée.

Ce secteur proche de la mairie et des commerces méritent une attention particulière en termes de densification et de couture urbaine.



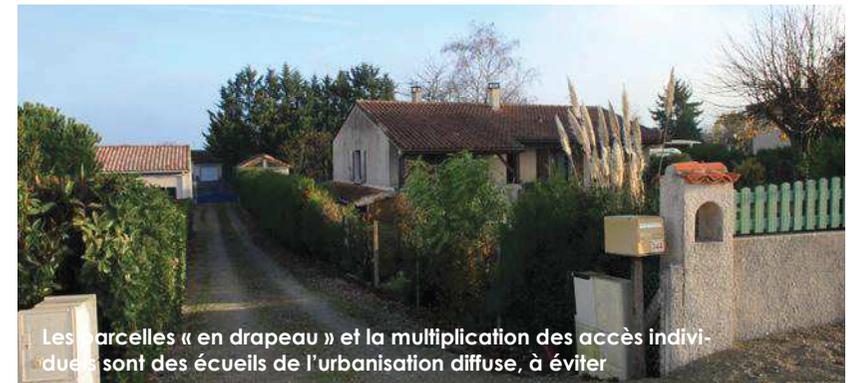
La route de Verrières et ses pavillons

L'habitat pavillonnaire organisé



Le lotissement de « La Combe de Jouany », bien que souffrant d'une densité bâtie encore insuffisante pour prétendre à une gestion économe des sols, a le mérite de proposer un schéma d'aménagement d'ensemble qui ne souffre pas d'incohérence majeure. Le bâti s'organise autour d'une voie en boucle pour partie désenclavée par un cheminement piéton aboutissant sur la rue du Paradis (RD 113). L'habitat s'accompagne d'une haie plantée, plutôt uniforme.

Une place centrale fait office d'espace commun et assure une fonction de stationnement. Le bâti présente un caractère rassemblé, malgré l'absence de mitoyenneté. Les reculs des constructions vis-à-vis des voies et emprises publiques oscillent entre 5 et 20 mètres, générant une inégale gestion des covisibilités espace public/espace privatif.

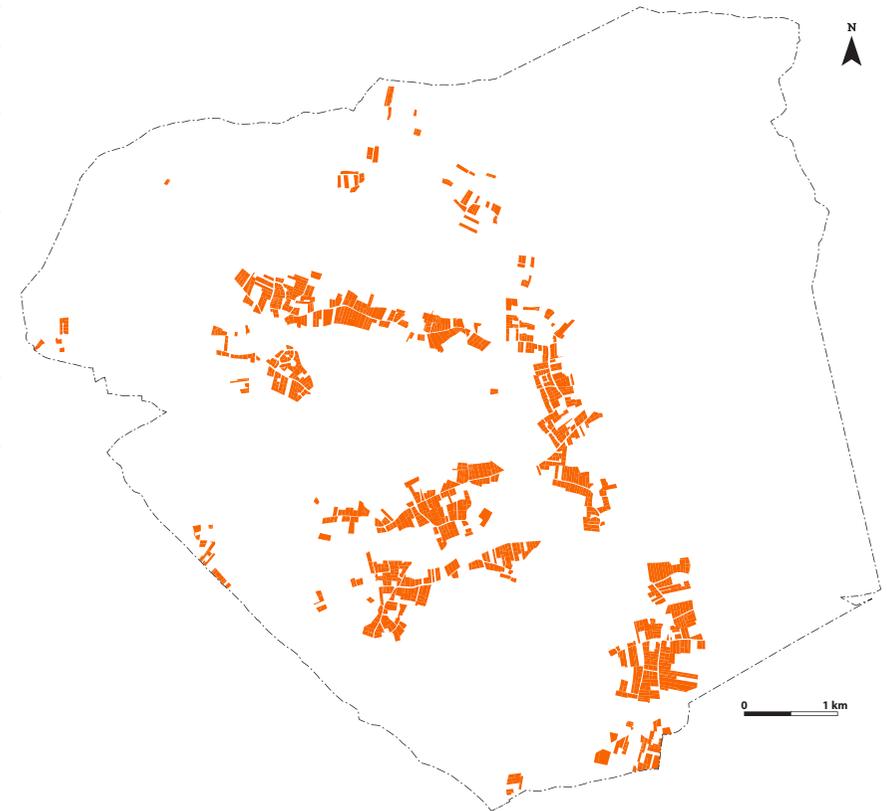


Les parcelles « en drapeau » et la multiplication des accès individuels sont des écueils de l'urbanisation diffuse, à éviter



Malgré certains défauts, le lotissement de « La Combe de Joigny » a le mérite d'organiser l'habitat de façon plus rationnelle

Fiche de synthèse - Les extensions contemporaines du bourg et des hameaux	
Période	Bâti contemporain datant de la seconde moitié du XX ^{ème} siècle et du début du XXI ^{ème} siècle.
Forme du parcellaire	Découpage régulier et rationalisé induit par l'apparition de nouvelles logiques d'aménagement (circulation automobile, standardisation de la construction et rationalisation économique...).
Occupation de la parcelle	30 à 70 %, densité faible à moyenne (entre 5 et 10 logements/hectare) laissant entrevoir d'importantes possibilités de densification urbaine.
Disposition sur la parcelle	Implantation généralement en retrait minimum de trois mètres des limites séparatives, voire davantage, avec quelques cas d'implantation à l'alignement de la voie.
Rapport à l'espace public	Généralement en retrait de la voirie induisant une absence de lien avec l'espace public à la différence des tissus d'époque antérieure.
Caractéristiques architecturales	<p><u>Hauteur</u> : Maison-type de plain-pied, très occasionnellement R+1, hauteur comprise entre 5 et 8 mètres au faîtage.</p> <p><u>Volumétrie</u> : cas de « maisons-bloc » aux volumes standardisés, ou cas de volumes hétérogènes constitués de découpes et décrochés successifs.</p> <p><u>Couverture</u> : toitures en tuile canal industrielle, coloris homogènes et/ou coloris multiples visant à imiter l'habitat ancien.</p> <p><u>Ouvertures</u> : percées régulières et ordonnées, encadrements simples et battants en bois ou plastique aux coloris homogènes.</p> <p><u>Matériaux</u> : utilisation de matériaux standardisés contemporains (parpaings de béton ou de brique), usage ponctuel de pierre de parement. Utilisation d'enduits de couleurs variées à tonalité naturelle (pierre de pays, sable...) et très homogènes, générant souvent des décalages avec le bâti ancien et des difficultés d'insertion dans le paysage.</p>
Divers	Clôtures disparates et généralement très perméables, présence d'annexes (type garage, abri de jardin, piscine, terrasse...)
Enjeux	Une forme bâtie généralement consommatrice d'espace, qui suscite des problèmes d'intégration aux paysages urbains des bourgs anciens de par les volumes mal-agencés et une architecture standardisée en décalage trop important avec le tissu bâti ancien
Potentiel de mutation et de réinvestissement	Potentiel de réinvestissement urbain théoriquement fort, compte-tenu de la faible densité caractéristique de l'habitat pavillonnaire. Toutefois, l'agencement du bâti existant et son rapport à l'espace public génère bien souvent des freins quant au réinvestissement urbain. Les possibilités de densification et de mutation urbaine seront à observer au cas-par-cas en veillant à étudier finement chaque contexte.



Il convient que le PLU favorise une plus forte continuité et cohérence des formes contemporaines vis-à-vis du tissu plus ancien. Par ailleurs, des efforts importants sont à réaliser en matière de gestion économe des sols, alors que la densité moyenne est inférieure à 10 logements/hectare. Il convient de favoriser dès que possible les opérations d'habitat groupé lorsqu'il s'agit de repousser les limites des parties actuellement urbanisées.

Dans les « dents creuses », des Orientations d'Aménagement et de Programmation peuvent être proposées afin de garantir le renouvellement et la densification cohérente des tissus d'habitat pavillonnaires très peu denses. Sur le plan architectural, le PLU doit exiger de l'habitat contemporain un véritable travail de qualité des formes et de l'aspect extérieur des constructions.

Le bâti à vocation économique

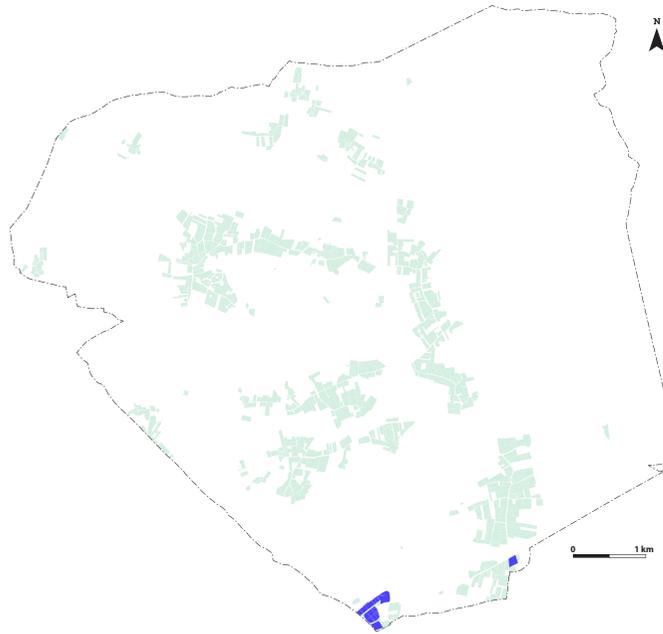
Les constructions abritant des activités économiques sont essentiellement regroupées au sein de la zone d'activités économiques du « Quartier de la Loge », qui a été réalisée durant les années 2000 à proximité d'un échangeur routier présent sur l'actuelle RN 141 (Angoulême - Limoges). Il s'agit d'une localisation stratégique pour les entreprises à la recherche des conditions de desserte automobile favorables à leur développement.

La zone d'activités économiques du « Quartier de la Loge » suscite des enjeux notables à intégrer au PLU. Ce dernier doit en effet favoriser l'attractivité de cet espace économique pour les entreprises, en soignant la qualité des espaces publics, en veillant à l'insertion environnementale et paysagère des bâtiments et en garantissant le bon fonctionnement du site (desserte, circulations internes, réseaux publics et communications numériques...).

Les formes bâties associées aux activités économiques sont souvent très standardisées, présentant des volumes importants et géométriques, d'aspect extérieur généralement uniforme et caractérisés par l'usage de matériaux industriels (bardages métalliques...). Malgré un site au relief accentué, la zone d'activités du « Quartier de la Loge » ne souffre pas d'une mauvaise intégration au paysage au regard de sa petite taille et de sa localisation aux abords de la RN 141, en continuité de zones déjà construites.

Le PLU doit toutefois exiger la qualité de ces formes tout en formulant des principes réglementaires équilibrés au regard des besoins du monde économique.

Les abords de ces bâtiments sont investis par des usages fonctionnels (stockage, stationnement...), et présentent donc généralement un aspect très artificiel (enrobé bitumeux, sol à nu...) qui impliquent une forte imperméabilisation. Le traitement de ces espaces extérieurs doit donc mieux intégrer les aménagements nécessaires à l'intégration paysagère et au traitement des eaux pluviales. Il convient là encore que le PLU formule des règles adaptées à ces exigences de qualité environnementale.



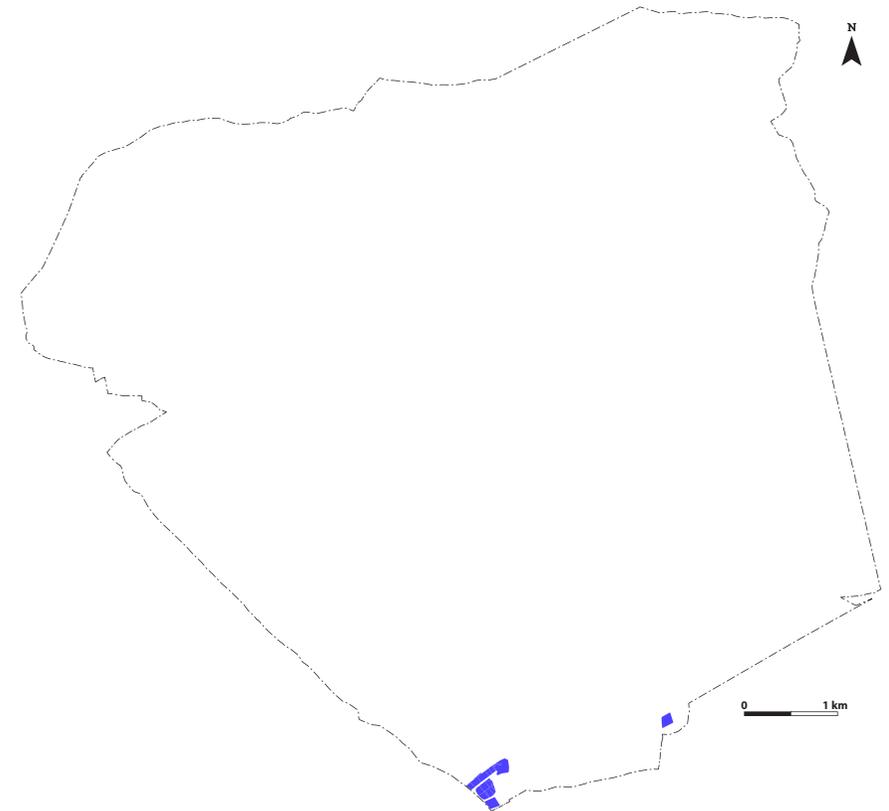
La zone d'activités du « Quartier de la Loge »



La zone d'activités du Quartier de la Loge est aménagée sobrement. L'espace public présente un aménagement assez sommaire, fonctionnel, orienté vers la circulation automobile. Toutefois, la zone d'activités accueille des plantations et des espaces enherbés contribuant à tempérer l'artificialité induite par le bâti et les voies.

Fiche de Synthèse - Les bâtiments économiques

Période	Bâti contemporain datant de la seconde moitié du XX ^{ème} siècle et du début du XXI ^{ème} siècle.
Forme du parcellaire	Découpage régulier et rationalisé induit par des logiques fonctionnelles et des exigences d'efficacité économique (desserte, circulations...).
Occupation de la parcelle	30 à 70 %, densité faible à moyenne (entre 5 et 15 constructions/hectare). Tissus généralement peu densifiable compte-tenu de la forte utilisation des espaces « libres » (stockage, stationnement automobile...).
Disposition sur la parcelle	Implantation très variable selon les besoins des entreprises, généralement en retrait des limites séparatives, avec quelques cas d'implantation à l'alignement de la voie.
Rapport à l'espace public	Généralement en retrait de la voirie induisant une absence de lien avec l'espace public à la différence des tissus d'époque antérieure.
Caractéristiques architecturales	<u>Hauteur</u> : bâtiment-type généralement de hauteur moyenne, ne dépassant pas 10 mètres. <u>Volumétrie</u> : « bâtiments-blocs » aux volumes standardisés, cas de volumes hétérogènes constitués de découpes et décrochés successifs. <u>Couverture</u> : toitures à plusieurs pans en matériaux industriels (bardages...) ou toitures-terrasses parfois dotées d'objets techniques (cheminées...). <u>Ouvertures</u> : percées irrégulières et géométriques, encadrements simples généralement sans battants, présence de volets roulants... <u>Matériaux</u> : utilisation de matériaux standardisés contemporains (parpaings de béton ou de brique, bardages de métal ou bois...). Utilisation d'enduits de couleurs variées à tonalité naturelle (pierre de pays, sable...) et très homogènes, générant une certaine banalité d'aspect.
Divers	Espaces libres occupés par des zones de stockage, de stationnement automobile. Forte artificialisation induite par des recouvrements bitumeux, forte imperméabilisation pouvant négliger la gestion des eaux pluviales. Minéralité ambiante. Absence de traitement du rapport avec l'espace public et faible importance donnée aux espaces verts.
Enjeux	Une forme bâtie dont l'intégration paysagère pose très souvent problème, de par l'importance des volumes et l'hétérogénéité de l'aspect extérieur, nécessitant un bon accompagnement paysager (insertion par le végétal, travail des formes et des matériaux...).
Potentiel de mutation et de réinvestissement	Potentiel de réinvestissement urbain généralement limité par la forte valeur d'usage des espaces « libres » inclus dans les sites d'activités. Les possibilités de densification et de mutation urbaine sont à observer au cas-par-cas.



La gestion des formes bâties à vocation économique ne relève pas d'un enjeu majeur pour le PLU. En effet, le territoire accueille seulement une zone d'activités économiques, la zone du « Quartier de la Loge », dans laquelle on recense moins de dix entreprises. La zone d'activités est considérée comme un « pôle de proximité à vocation artisanale ».

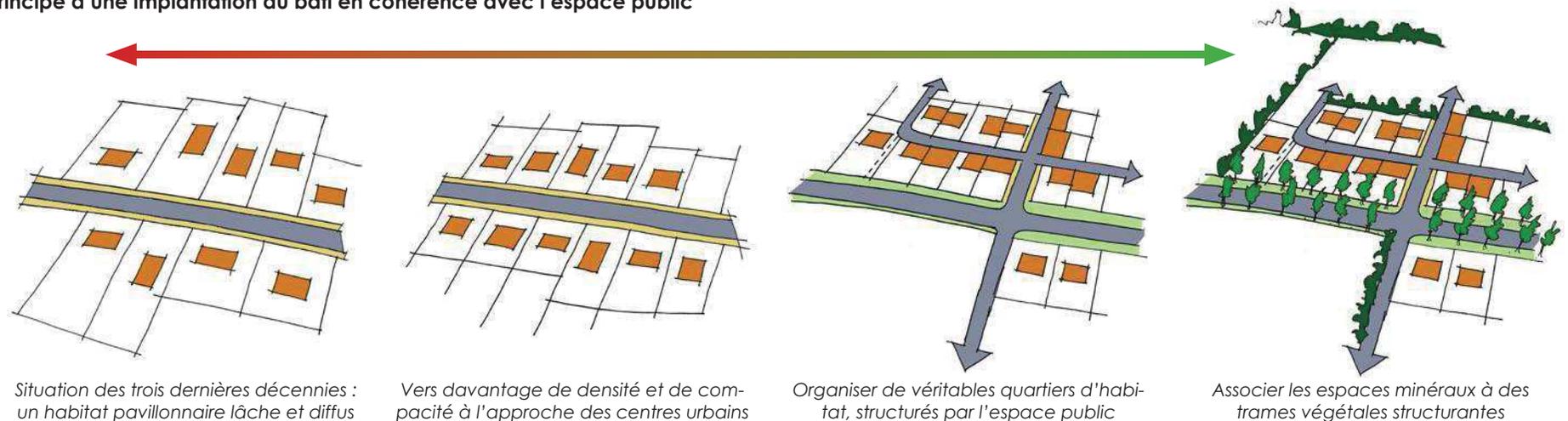
Le PLU doit encadrer les évolutions possibles de ce site d'activités en formulant des exigences quant à l'insertion urbaine et environnementale des activités économiques en question.

4.2.4 Enjeux relatifs à la gestion des formes urbaines

Les paysages urbains de Brie se caractérisent par une véritable hégémonie pavillonnaire, qui cependant, est relativisée par les nombreuses formes associées au bâti ancien (maisons de ville composant le bourg, habitat ancien des hameaux fermiers...). Brie s'inscrit dans les dynamiques d'un espace d'agglomération qui s'est considérablement « desserré » au profit des communes de la couronne d'Angoulême depuis ces dix dernières années, suscitant des enjeux majeurs.

- Les espaces urbanisés sont historiquement éclatés sur Brie, et le développement de l'urbanisation contemporaine a aggravé cet éclatement en défaveur du bourg, polarité urbaine historique. Cette centralité historique est aujourd'hui supplantée par des espaces d'urbanisation diffuse, à caractère mono-fonctionnel, dénués d'équipements et d'espaces publics structurants. Le PLU devra donc opérer une hiérarchisation claire du développement urbain en favorisant les polarités existantes et en proscrivant tout phénomène d'urbanisation diffuse contribuant à l'érosion des espaces agricoles et naturels.
- La commune est riche de son patrimoine architectural d'inspiration rurale et traditionnelle, très typique de l'Angoumois. Toutefois, ce patrimoine rural est rudement concurrencé par l'habitat pavillonnaire qui tend aujourd'hui à homogénéiser les modes d'habiter mais également, les formes urbaines identitaires. Il convient donc que le PLU favorise la qualité des formes et le respect de l'identité architecturale du tissu bâti ancien, ainsi que l'intégration cohérente des nouvelles constructions aux paysages bâtis anciens.
- L'effort de hiérarchisation du développement de l'habitat impliquera pour le PLU la nécessité de déterminer les « dents creuses » au sein des espaces actuellement urbanisés et d'étudier les possibilités de réinvestissement urbain au sein des quartiers d'habitat pavillonnaire. Cette démarche de « réinvestissement » urbain devra ainsi favoriser une gestion économe des sols et appuyer les objectifs du PLU en terme de lutte contre l'artificialisation des sols, en compatibilité avec les orientations du SCOT de l'Angoumois.
- Enfin, le PLU devra favoriser une urbanisation cohérente, compacte et privilégiant des formes denses, en place d'une urbanisation diluée et au « coup-par-coup » qui a grandement contribué à la perte de lisibilité des hameaux anciens. Il conviendra ainsi que le PLU s'inspire des formes anciennes en favorisant la densité, la mitoyenneté, l'économie des sols et l'organisation du bâti autour d'espaces collectifs, tout en encourageant la qualité des formes et des paysages urbains pour favoriser l'acceptation sociale et la cohérence de la densité urbaine sur le plan visuel et fonctionnel.

Schémas de principe d'une implantation du bâti en cohérence avec l'espace public



4.3.1 Réseau routier et trafic

Caractéristiques du réseau routier

Brie s'inscrit dans un réseau viaire à plusieurs niveaux qui assure une bonne desserte du territoire à l'échelle régionale. L'axe routier absorbant le trafic le plus important est la RN 141 (Angoulême – Limoges). Il s'agit d'une infrastructure de niveau régional desservant le territoire par le sud. Brie est accessible via un échangeur routier qui offre au territoire une desserte privilégiée et un accès facilité depuis Angoulême.

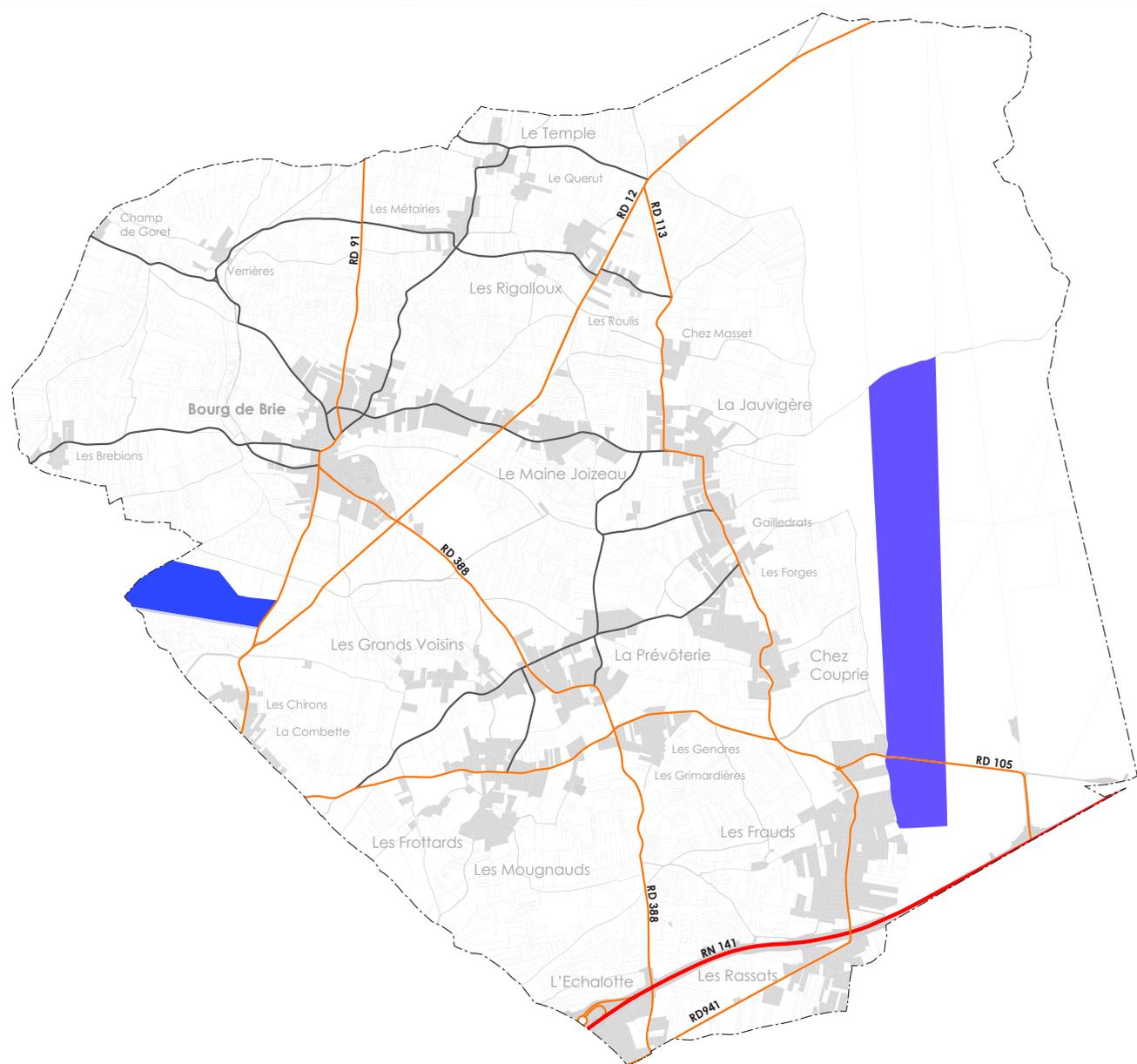
La RN 141 s'inscrit dans le réseau routier national de la Route-Centre-Europe Atlantique (RCEA), grand projet routier visant à décloisonner le grand ouest. L'actuelle RN 141 est une déviation d'une ancienne route nationale tracée sur l'emprise de l'ancienne route royale d'Angoulême à Limoges. Elle a été réalisée au début des années 1990. L'aménagement et l'entretien de la RN 141 est sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Poitou-Charentes, son maître d'œuvre étant la DIR Atlantique.

On rappellera que la RN 141 est soumise à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, qui génère l'application de bandes inconstructibles de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie. A cette contrainte s'ajoutent les faisceaux de nuisances sonores prévus à titre de prévention.

Au niveau communal, la RD 12 constitue le principal axe routier au départ du centre d'agglomération d'Angoulême, via la RD 1000. La RD 12 rejoint la RD 11 sur la commune voisine d'Agris, qui se poursuit vers la commune de Chasseneuil-sur-Bonnieure. Cette route départementale dessert indirectement le bourg.

L'ancienne route nationale RN 141 est devenue la RD 941. Elle constitue le troisième axe routier d'importance au regard du trafic routier sur la commune. Cette route était soumise à un trafic très important avant sa mise en déviation. Elle conserve toutefois un trafic significatif au niveau local. Plus localement, la RD 91 constitue la traverse du bourg et

Le réseau des voies de communication (source : cadastre, IGN)



relie ce dernier au bourg voisin de Jauldes. Plus localement, la RD 388, la RD 105 et la RD 113 constituent les principales routes desservant les parties actuellement urbanisées.

Ces routes départementales suscitent d'importantes problématiques au regard des zones urbanisées denses. Il existe ainsi des **carrefours dangereux comme celui de la RD 12 (route de la Grande Fosse) et du Maine Joizeau ou encore des traversées peu sécurisées comme celle des Frauds**. En effet, le développement de l'urbanisation autour de ces axes ne s'est pas accompagné des aménagements adaptés à la prise en compte de nouveaux besoins en matière de circulation.

A l'avenir, un enjeu d'aménagement majeur sur la commune est de répondre à ces besoins en adaptant progressivement le réseau routier départemental. Ces routes départementales doivent évoluer du statut purement routier à un statut de rue, afin de tenir compte de leur contexte habité.

Au niveau très local, le réseau routier secondaire est renforcé par un nombre important de voies communales et de chemins ruraux. On relèvera la présence de chemins reprenant le tracé de l'ancienne voie ferrée du « Petit Mairat ».

Mais globalement, ce réseau secondaire de desserte locale n'a que très peu évolué en dépit de la forte urbanisation de ces 20 dernières années. Ces chemins communaux notamment en dehors du bourg ne présentent pas un gabarit adapté.

La démultiplication des sorties individuelles ou encore l'augmentation de la circulation sur l'ensemble du réseau génèrent aujourd'hui des difficultés par endroit où la chaussée est étroite... ex : la rue du Maine Joizeau

Ces besoins n'ont en effet pas été suffisamment anticipés durant les dernières années et nécessitent aujourd'hui un certain rattrapage dans les investissements d'infrastructures sur la commune et surtout dans le choix des secteurs de développement résidentiel.



La RD 12 constitue le principal axe routier sur la commune, en dehors de la RN 141



La RD 91 constitue la voie traversante du bourg



Les abords de la RD 105 ont été considérablement urbanisés depuis les dernières années

Trafic routier et accidentologie

Sur Brie, le trafic routier est principalement absorbé par la RN 141 qui constitue le principal axe routier traversant le territoire. Plus localement, le trafic est essentiellement supporté par la RD 12 ainsi que la RD 941, ancienne RN 141. Ces axes sont donc potentiellement accidentogènes et à la source d'enjeux au regard de l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routière. Toutefois, plus localement, de nombreuses routes départementales traversent des zones urbanisées denses, suscitant la question de leur qualité d'aménagement.

Infrastructures	TJMA	% poids-lourds
RN 141 (Angoulême - Limoges)	21 162	19,9
RD 12 (Champniers - Agris)	1 192	-
RD 941 (Angoulême - Mornac)	680	-

Source : Conseil Général Charente, 2012, DIR Atlantique, 2012

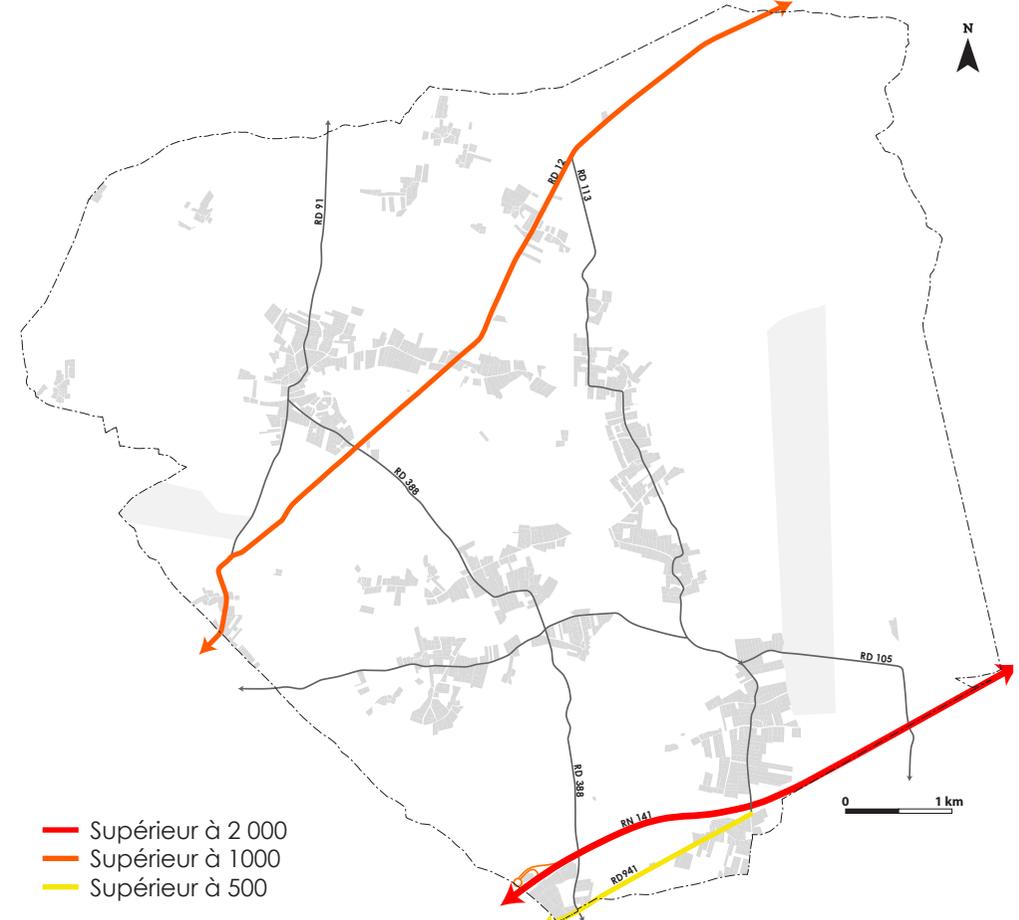
Selon les statistiques, les risques d'accident sur la commune sont particulièrement importants hors agglomération. Certaines routes départementales drainant la commune traversent des zones urbanisées diffuses fortement accidentogènes, notamment la RD 105 et la RD 113 dans le secteur des « Frottards », des « Frauds », des « Gailledrats » et de « La Jauvigère ».

De même, on retiendra la présence d'un carrefour dangereux entre la RD 12 et la RD 388 à hauteur du bourg. Ce carrefour est particulièrement dangereux dans la mesure où la RD 12 sépare le bourg de plusieurs équipements collectifs situés dans le secteur de « La Grande Garenne », dont un skate park fréquenté par de jeunes publics. Le carrefour ne présente aucun aménagement piétonnier visant à sécuriser la traversée de la RD 12. Un aménagement de ce carrefour est donc prévu pour 2015.

On précisera que l'un des enjeux du PLU consiste à ne pas générer de problématiques de sécurité routière, ou d'aggraver les problématiques existantes sur la commune. Il convient en particulier de ne pas aggraver l'urbanisation diffuse sur les axes les plus fréquentés sur la commune. Les accès individuels hors agglomération seront à proscrire, particulièrement sur les routes départementales selon les prescriptions du Conseil Général de Charente.

Concernant les accidents de la route, on recense 8 cas d'accidents entre 2008 et 2013, qui ont impliqué 7 véhicules légers, trois poids-lourds, 1 deux-roues motorisé et 1 piéton. 11 victimes ont été induites. 3 de ces accidents se sont avérés mortels.

Le trafic routier journalier annualisé (source : CD 16, DIR Atlantique)



La répartition géographique de ces accidents permet de situer 2 accidents sur la RD 12, 1 accident sur la RD 91, 3 accidents sur la RN 141 ainsi que 3 accidents sur des voies communales. 7 accidents sur 8 se sont produits hors agglomération.

La répartition de ces différents accidents ne permet pas de déceler précisément un secteur générant un surcroît d'accidents sur la commune.

4.3.2 Mobilités et accessibilité

Analyse des différents modes de déplacement à l'échelle locale

Les déplacements constituent une préoccupation majeure dans le cadre des politiques d'aménagement. L'étude des modes de déplacement permet de mieux appréhender les habitudes de la population tout en décelant certaines problématiques. La question des déplacements est par ailleurs étroitement associée à celle de la lutte contre les pollutions et nuisances, ainsi que la lutte contre le changement climatique.

Dans ce domaine, le législateur incite au développement de mobilités alternatives à l'automobile et à la mutualisation des déplacements, dans un souci de préservation de l'environnement.

donc naturellement dépendant à l'usage individuel de l'automobile. Toutefois, au vu des statistiques de l'INSEE de 2011, la dépendance à l'automobile est tout aussi forte à l'échelle de l'agglomération d'Angoulême. La part des transports dans les déplacements domicile-travail n'était que de 4,8 % à l'échelle de l'aire urbaine en 2011.

Les différents réseaux de transports collectifs

Concernant la desserte du territoire par les transports collectifs, la commune est régulièrement desservie par la ligne n° 3 (Angoulême – Saint-Angeau) du réseau départemental de bus géré par le Conseil Général de Charente. En outre, la commune assure quotidiennement la gestion du transport scolaire (collège et lycée), en partenariat avec la commune de Champniers. Cette (7 «aller-retour» par jour) est également ouverte au public (réseau vert). Pour les maternelles et les primaires, la commune assure le transport en régie.

La ligne régulière du Conseil Général de Charente s'accompagne d'un service de « transport à la demande » prévu pour les ménages ne disposant pas de véhicule au quotidien, et/ou de ménages âgés souffrant d'un déficit de mobilité. Ce service est assorti d'aides financières.

Compte-tenu de sa distance avec Angoulême, Brie n'est pas desservi par le réseau des bus géré par la Société des Transports du Grand Angoulême. Brie n'adhère pas à cet organisme intercommunal.

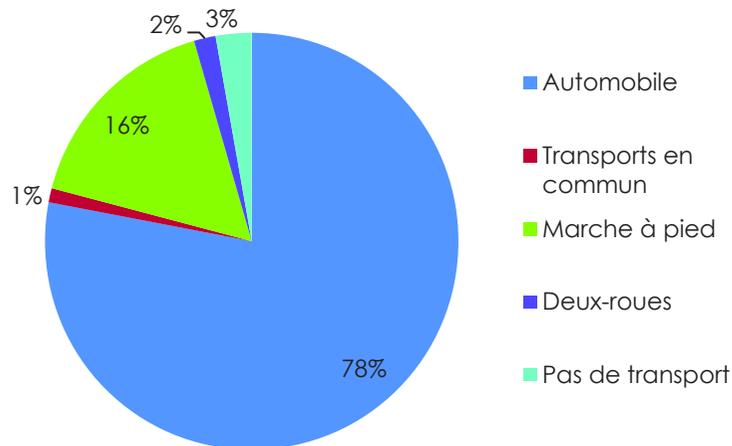
A l'avenir, **Brie** ne devrait malheureusement pas voir sa dépendance à l'automobile diminuer tant que des alternatives efficaces en matière de déplacements collectifs ne sont pas mises en œuvre à l'échelle de l'agglomération, et plus largement, du territoire du SCOT de l'Angoumois.

La Communauté d'Agglomération d'Angoulême est dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui pour l'heure, ne couvre que ce périmètre intercommunal. On précisera que le bourg de **Brie** se situe à environ 15 kilomètres de la gare ferroviaire d'Angoulême et de la gare de la Rochefoucauld. Les transports ferroviaires suscitent peu d'enjeu à l'échelle de la commune.

Le covoiturage, une mutualisation des déplacements individuels

Le covoiturage est une solution intermédiaire entre déplacements individuels et collectifs. Toutefois, le covoiturage demeure largement une initiative individuelle et n'est pas véritablement organisé sur le territoire de **Brie**. En revanche, il existe une aire aménagée par le Conseil Départemental et qui fonctionne correctement sur la commune voisine de Champniers.

Moyens de transports utilisés pour se rendre au travail à l'échelle de Brie en 2011



Brie est un territoire périurbain qui s'avère largement dépendant de l'automobile. Selon l'INSEE en 2011, 78 % des déplacements domicile-travail s'effectuaient par le biais de l'automobile sur **Brie** (83,4 % à l'échelle de l'aire urbaine d'Angoulême). Seulement 1 % des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi déclaraient aller au travail par le biais d'un transport en commun.

Brie est une commune périurbaine dépendante du pôle d'emplois d'Angoulême, appartenant à la couronne périurbaine d'Angoulême au sens de l'INSEE. Le territoire est

Le bourg dispose toutefois d'aires de stationnement pouvant faire office d'aires de covoiturage informelles. On précisera qu'une plate-forme numérique mutualisée entre les quatre départements de la région Poitou-Charentes a été mise en place afin de favoriser la mise en relation des personnes souhaitant effectuer des covoiturages.

Les déplacements « doux »

En 2011, l'INSEE estimait que 16 % des actifs de 15 ans ou plus se rendaient au travail à pied, soit parce qu'ils habitaient sur leur lieu de travail, soit parce que ce dernier se situait sur **Brie** (5,6 % à l'échelle de l'aire urbaine d'Angoulême). La municipalité relève que ces chiffres sont importants et s'expliquent certainement par la présence du camp militaire de la Braconne, dont les employés sont hébergés sur leur site de travail.

Les déplacements « doux » se définissent par leur caractère non-motorisé (piétons, cyclistes...). De par leur absence d'impact sur le plan environnemental, ils sont aujourd'hui favorisés en alternative à l'automobile. A cet effet, la place du piéton au sein de l'espace public ne doit pas être négligée alors qu'elle est concurrencée par l'automobile, du fait de l'aménagement inadapté des rues. Il convient donc de veiller à cette problématique dans le cadre de tout nouvel aménagement dans le bourg et les autres espaces urbanisés (« Les Frauds », « Les Frottards »...).

L'aménagement de liaisons « douces » (spécifiquement accessibles aux piétons) et/ou la création de voies « partagées » (donnant priorité au piéton sur l'automobile) seront particulièrement judicieux au sein des futurs quartiers d'aménagement. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation ont vocation à définir ces objectifs d'aménagement pour les sites de projet choisis par le PLU.

L'enjeu de l'accessibilité aux équipements et espaces publics

La notion d'accessibilité revêt une importance majeure dans le cadre de l'aménagement et de la planification urbaine. Le législateur a inscrit ces notions au premier plan au sein du Code de l'Urbanisme, à travers les lois « Solidarité et Renouvellement Urbains » et « Engagement National pour l'Environnement ».

La question de l'accessibilité doit être abordée avec attention au sein du PLU. Dans le cadre des réflexions sur les mobilités, la place du piéton au sein de l'espace public ne doit pas être négligée. De par son caractère inégalement adapté, l'automobile supplante régulièrement le piéton au sein des espaces publics. Il convient donc de favoriser la place du piéton dans les futures opérations d'aménagement.

Par ailleurs, la libre accessibilité pour tous aux équipements et espaces collectifs, et notamment les personnes à mobilité réduite, doit être dorénavant abordée comme

question centrale. A cet égard, la municipalité doit se doter dans les années à venir d'un Plan de mise en Accessibilité des Voiries et Espaces Publics (PAVE), conformément aux obligations légales de la loi du 11 février 2005. Ce document, assorti d'un diagnostic, définit les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité des équipements et espaces publics ainsi que leur coût financier. **La municipalité veille à la prise en compte des besoins et exigences des personnes à mobilité réduite au quotidien, à travers son PAVE approuvé sur la commune.**

La notion d'accessibilité revêt une importance majeure dans le cadre de l'aménagement et de la planification urbaine. Le législateur a inscrit ces notions au premier plan au sein du Code de l'Urbanisme, à travers les lois du 13 décembre 2000 et du 12 juillet 2010. La question de l'accessibilité doit donc être abordée par le PLU.

A l'échelle du bourg, les équipements collectifs ainsi que les espaces publics profitent d'une bonne accessibilité, malgré quelques faiblesses constatées sur le réseau viaire qui s'avère insuffisamment partagé. Les principaux équipements (mairie, écoles, équipements sportifs...), souffrent parfois de leur ancienneté et de leur non-respect des normes exigées pour l'accès aux personnes à mobilité réduite. Cependant, la municipalité entend améliorer cet aspect dans les années à venir.

On notera que principalement, le point de difficulté en matière de cohabitation des véhicules et des piétons dans l'espace public se localise sur la rue du Bourg (RD 91), qui présente des séquences sinueuses et étroites sans ou quasi sans trottoir et espace pour le piéton... L'étroitesse de cette rue ancienne génère de vraies difficultés pour les circulations piétonnes. Une logique d'espace « partagé » pourrait être imaginée par un retraitement de la voie au niveau du vieux bourg.

Au-delà du bourg, une vraie question d'adaptation des voies traversantes des zones urbanisées se pose, alors que l'urbanisation de ces dernières années n'est pas accompagnée des aménagements nécessaires en termes de sécurisation des voies départementales. On relèvera toutefois, que la municipalité se situe dans une dynamique de rattrapage, à l'image des travaux récemment menés sur la route du Maine Joizeau.

Il convient de manière générale que le PLU investisse la question des déplacements en favorisant la diversité et l'intermodalité, et prenne en compte des besoins des personnes à mobilité réduite dans les futurs projets d'aménagement.

4.3.3 Les équipements collectifs

Vue d'ensemble sur la commune

Les équipements se concentrent essentiellement dans le bourg de Brie et contribuent à l'expression de sa centralité ainsi qu'à son rayonnement sur le territoire communal.

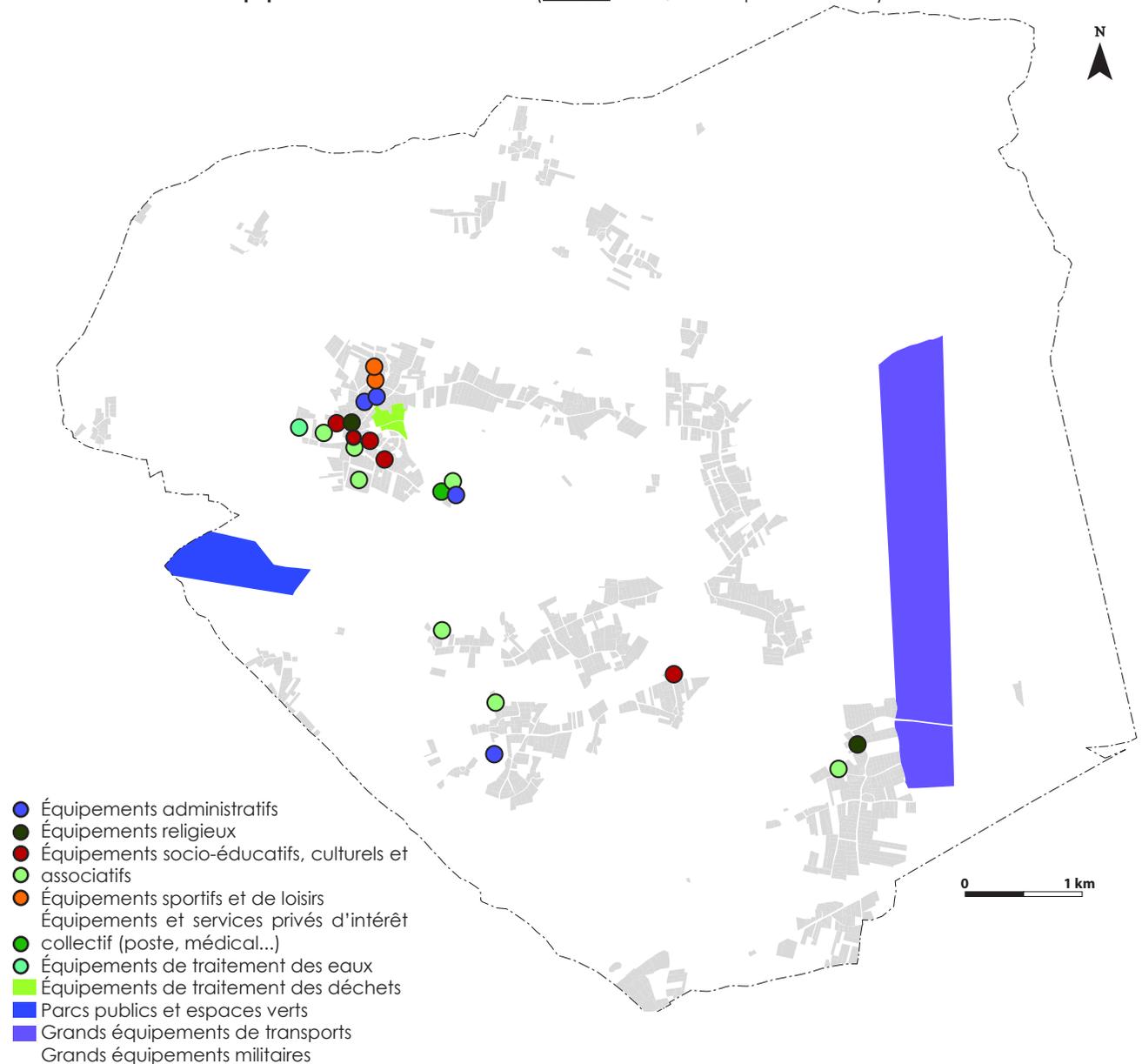
Ceux-ci sont assez diversifiés, et regroupent des équipements socio-éducatifs et culturels (école, bibliothèque, centres de loisirs, maison des associations), sportifs (stade de sport, dojo, terrains de tennis), administratifs (mairie et ses ateliers techniques).

Les équipements collectifs correspondent également à des équipements privés offrant des services d'intérêt général, tel que l'agence postale du bourg, ou le centre équestre situé au lieu-dit « Les Grands Voisins », constituant un équipement sportif d'intérêt. Les équipements collectifs du bourg fonctionnent en relation avec des activités commerciales et de services d'intérêt collectif (médical...). Au contact du bourg, on ne négligera pas la présence de la déchetterie communautaire et le skate park, constituant un équipement attractif pour les jeunes publics.

En dehors du bourg, les principaux secteurs urbanisés (« Les Frottards », « Les Frauds », « Les Gailledrats », « Les Rassats »...) sont dénués d'équipements d'intérêt collectif, à l'exception du secteur de « La Prévôterie » qui accueille une école. Sur le plan historique, celle-ci est localisée entre plusieurs hameaux sans toutefois être rattachée directement à l'un d'entre eux.

On relèvera également la chapelle de Notre-Dame-de-la-Braconne, située dans le secteur des « Frauds », équipement privé pouvant accueillir ponctuellement des manifestations et expositions. Globalement, au-delà du bourg, l'espace communal souffre d'une absence d'équipements structurants qui participe à l'absence de réelle centralité urbaine. A l'avenir, il serait donc intéressant de rechercher un meilleur équilibre dans la distribution des équipements collectifs afin de tempérer le caractère mono-fonctionnel des espaces habités en dehors du bourg.

Localisation des équipements d'intérêt collectif (source : IGN, municipalité de Brie)



Les équipements du bourg

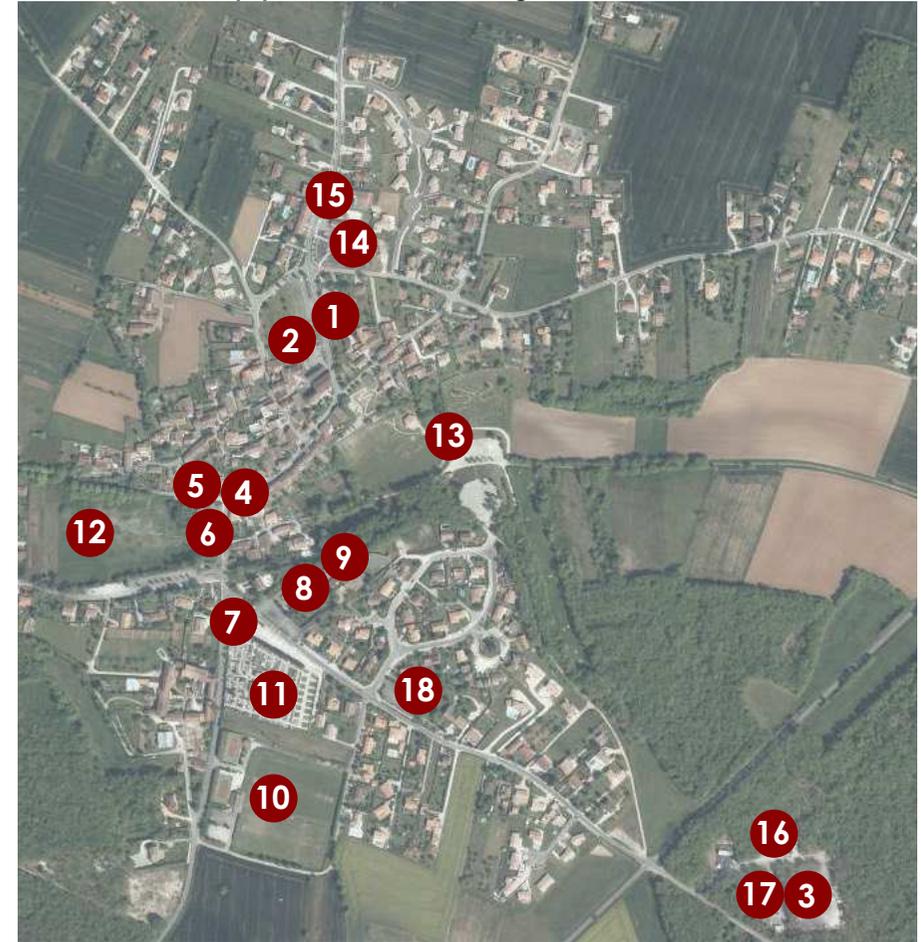
Le bourg de Brie présente une offre importante et diversifiée en équipements et services collectifs. Le bourg profite globalement d'une offre importante en équipements destinés à la jeunesse. Il accueille notamment une école maternelle de 6 classes sur l'année scolaire 2014-2015. Il accueille également une école primaire.

Le bourg est doté d'une « maison de la petite enfance » abritant un centre de loisirs sans hébergement et un pôle d'accueil de la petite enfance, dont le bâtiment a été réalisé en 2010. Les équipements sportifs sont nombreux (stade multisports, terrains de tennis, dojo, skate park). La présence d'un dojo permet à Brie d'offrir un équipement spécifique sur le territoire intercommunal de Braconne et Charente.

La « maison du patrimoine » constitue l'équipement socio-culturel de la commune. Il accueille une bibliothèque ainsi qu'une collection d'objets anciens. Elle se situe au cœur du bourg ancien, dans un bâtiment remarquable sur le plan architectural.



Localisation des équipements dans le bourg



- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Mairie | 11. Cimetière |
| 2. Salle-des-fêtes | 12. Jardins partagés |
| 3. Ateliers municipaux | 13. Arboretum, parc public |
| 4. Eglise Saint-Médard | 14. Bureau de Poste |
| 5. Maison du patrimoine | 15. Cabinets médicaux |
| 6. École primaire du bourg | 16. Skate park |
| 7. Dojo | 17. Déchetterie |
| 8. École maternelle | 18. Maison des associations |
| 9. Maison de la petite enfance | |
| 10. Stade sportif, terrains de tennis | |



Terrains de tennis

Parmi les équipements « verts », on retrouvera avec grand intérêt les jardins familiaux récemment aménagés dans la vallée du ruisseau de l'Étang, au pied du bourg ancien, ainsi que le parc public situé en amont, pouvant accueillir des manifestations collectives. A côté de ce parc, se situe un boulodrome ainsi qu'un arboretum (ou « jardin citoyen ») aménagé récemment.

La municipalité a pour projet d'étendre les capacités d'accueil de son stade sportif, par l'aménagement d'un nouveau terrain de pratique du football. Le PLU a vocation à répondre à ce type de projets municipaux en prévoyant spécifiquement de mobiliser le foncier nécessaire.



Espace vert de la vallée

On relèvera au contact du bourg trois équipements au sein de l'espace de « La Grande Garenne ». On y retrouve un skate park ainsi que la déchetterie communautaire et les ateliers municipaux.

Les équipements extérieurs au bourg

Le principal équipement structurant situé à l'extérieur du bourg est l'école primaire de « La Prévôterie », situé à proximité du lieu-dit du même nom. Cet équipement permet d'équilibrer l'offre d'équipements collectifs en direction des zones habitées extérieures au bourg.

La municipalité envisage d'augmenter les capacités de cette école pour répondre à une plus ample demande, suscitée par la forte augmentation de la population de ces dernières années sur la commune.

Globalement, il convient de souligner que l'offre actuelle en équipements publics répond aux besoins actuels de la population et est également susceptible de répondre à leur accroissement.

Toutefois, force est de constater la forte concentration des équipements dans le bourg, ce qui est un atout pour son dynamisme et peut justifier de conforter ses capacités d'accueil résidentiel en priorité.



Dojo



Mairie



Bureau de poste et son parking



École primaire de « La Prévôterie »

Les espaces de « nature en ville »

Les espaces de « nature en ville » ainsi que les équipements naturels ou « verts » constituent de puissants facteurs d'identité pour le territoire. Le bourg de Brie profite pleinement de la présence de la vallée de l'Étang, qui contribue à la grande richesse de ses paysages et de son cadre de vie.

Les jardins « partagés », au pied de l'école primaire de Brie, sont constitués de 19 parcelles de jardins disponibles en location à l'attention des habitants de Brie. Un jardin éducatif et collectif est prévu pour permettre aux habitants d'échanger sur leurs pratiques de jardinage.

La vallée est également aménagée sous la forme d'un parc public, qui se présente comme une grande surface herbeuse disposant de quelques aménagements légers (gradins en bois). Il est prolongé par un arboretum ou « verger citoyen », aménagé à l'attention des habitants. Ce réseau d'équipements « verts » participe à la richesse de l'identité de Brie, et contribue à la mise en valeur de la vallée de l'Étang.

Leur bonne gestion, équilibrant les usages humains et préservant le patrimoine biologique, constitue un enjeu important à relever. Des pratiques de gestion « différenciée » (absence d'utilisation de pesticides, économie d'eau, entretien favorable au développement de la flore sauvage...) sont à promouvoir sur ces espaces collectifs.



Le parc aménagé dans le vallon permet l'accueil de manifestations collectives



Les jardins familiaux constituent une véritable ressource pour le bourg



Le verger citoyen est un espace pédagogique de grand intérêt

Équipements et déplacements « doux »

L'accès aux équipements collectifs constitue une question de grand intérêt qui permet d'apprécier la qualité du cadre de vie et le bon fonctionnement du bourg.

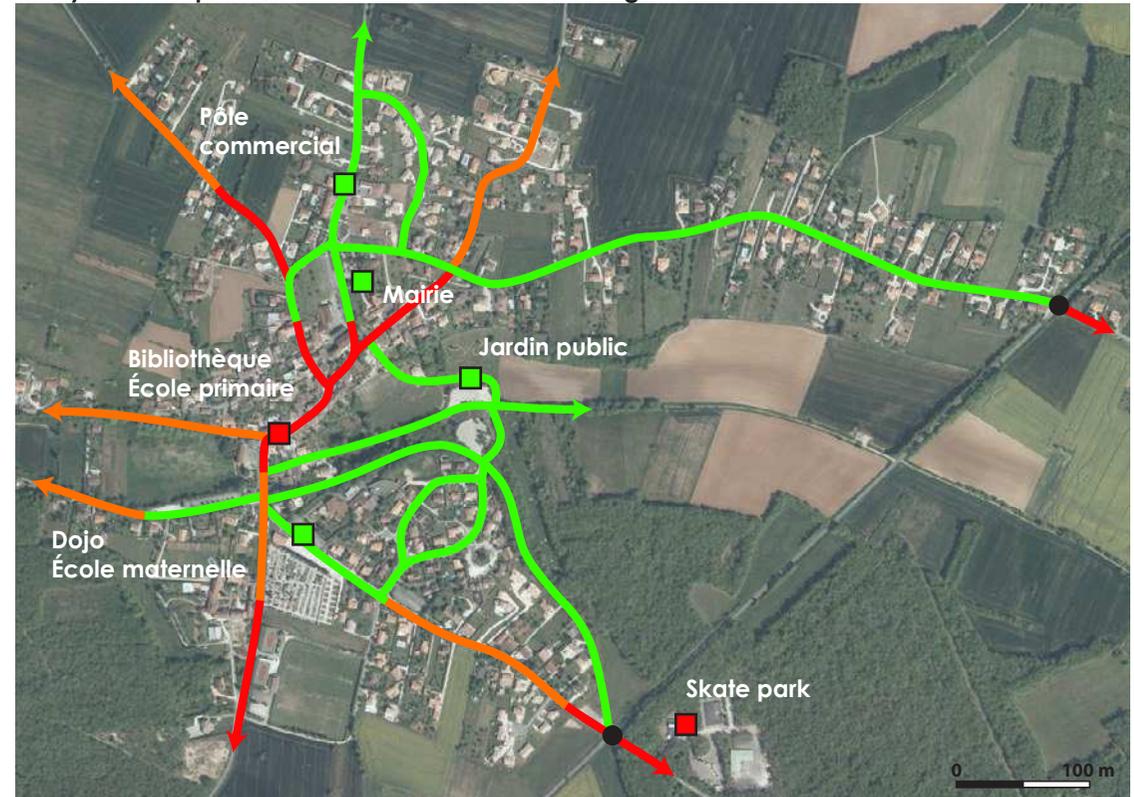
Cette question est étroitement associée à celle de la prise en compte des déplacements « doux », se définissant par opposition aux déplacements motorisés, qui constitue également une préoccupation majeure de l'aménagement de l'espace urbain.

Globalement, les équipements collectifs disposent d'une bonne accessibilité dans le bourg. On soulignera cependant un gros point noir, à savoir l'accès au skate park qui devrait être sécurisée d'ici 2015.

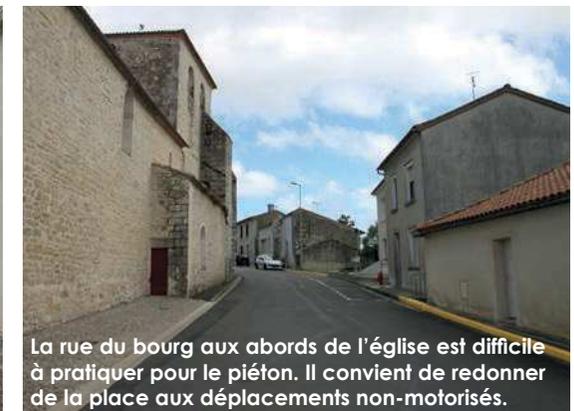
On soulignera également les difficultés d'accès à la bibliothèque et à l'école primaire, suscitées par l'étroitesse de la rue du Bourg. Celle-ci pourrait être aménagée en un espace-rue « partagé » donnant priorité au piéton. Cet aménagement pourrait contribuer à singulariser le cœur ancien dans le bourg. On peut également souligner la nécessité de mieux aménager les voies d'entrée du bourg, à l'exemple de l'aménagement récent de la route du Maine Joizeau.

- Équipement accessible (proximité vis-à-vis des autres équipements, liaisons piétonnes opérantes, espace public partagé...)
- Équipement suscitant des problèmes d'accessibilité (réseau routier globalement difficile pour le piéton, problème de cohabitation entre l'automobile et le piéton...)
- « Point noir » (le carrefour donnant accès à la zone de la Garenne doit faire l'objet d'un aménagement sécurisé en 2015)
- Voie aisément praticable pour le piéton
- Voie moyennement praticable, existence d'une difficulté ponctuelle
- Voie peu praticable pour le piéton

Analyse des déplacements doux à l'échelle du bourg



Les abords de l'école primaire ne sont pas très valorisants pour le piéton, tandis que les aménagements en présence sont vieillissants



La rue du bourg aux abords de l'église est difficile à pratiquer pour le piéton. Il convient de redonner de la place aux déplacements non-motorisés.



L'aménagement de la rue de la Mairie est une réussite et contribue à la mise en valeur du piéton face à l'automobile



La rue du bourg s'avère particulièrement difficile pour les déambulations piétonnes



Aux abords du stade, la rue du Bourg n'offre aucune place au piéton, malgré la présence de cet équipement



Les abords de la rue de la Mairie offrent des séquences piétonnes en site propre, d'un grand intérêt



La rue du 8 Mai 1945 présente des séquences ponctuellement difficiles pour le piéton



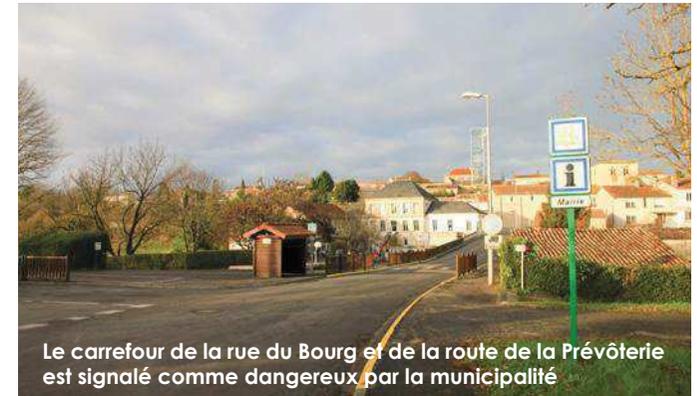
La rue du Bourg aux abords du cimetière offre une place suffisante pour le piéton, mais la vitesse automobile importante peut être source de problèmes



Les abords de la rue de la Mairie offrent des séquences piétonnes en site propre, d'un grand intérêt



Le carrefour de la RD 12 et de la RD 388 est un véritable « point noir » à aménager sans tarder



Le carrefour de la rue du Bourg et de la route de la Prévôtérie est signalé comme dangereux par la municipalité

Les propriétés communales

Le relevé des propriétés communales permet d'identifier rapidement les ressources foncières de la municipalité susceptibles d'être mobilisées pour la création de nouveaux équipements d'intérêt collectif.

Ce relevé souligne que la municipalité possède une importante emprise foncière au lieu-dit « La Grande Garenne ». Ce dernier accueille plusieurs équipements d'intérêt collectif, dont une déchetterie communautaire, les ateliers techniques municipaux ainsi qu'un skate park. Ces équipements s'inscrivent dans une grande surface boisée appartenant à la commune.

Au besoin, le PLU peut s'accompagner d'une démarche foncière visant à anticiper de futurs besoins en matière de développement de l'offre en équipements publics sur la commune.

Par ailleurs, il n'existe pas d'autres réserves susceptibles de présenter un intérêt pour le développement résidentiel.

Le PLU pourrait donc s'accompagner de la mise en place d'une nouvelle politique foncière pour anticiper sur les besoins futurs.

Relevé des propriétés communales et communautaires dans le bourg en 2014 (source : cadastre, municipalité de Brie)



Équipements et aires de stationnement

Les capacités de stationnement automobile dont disposent le bourg et ses équipements constituent un critère de leur bonne accessibilité, et permettent également d'identifier les principaux lieux réunissant la population locale.

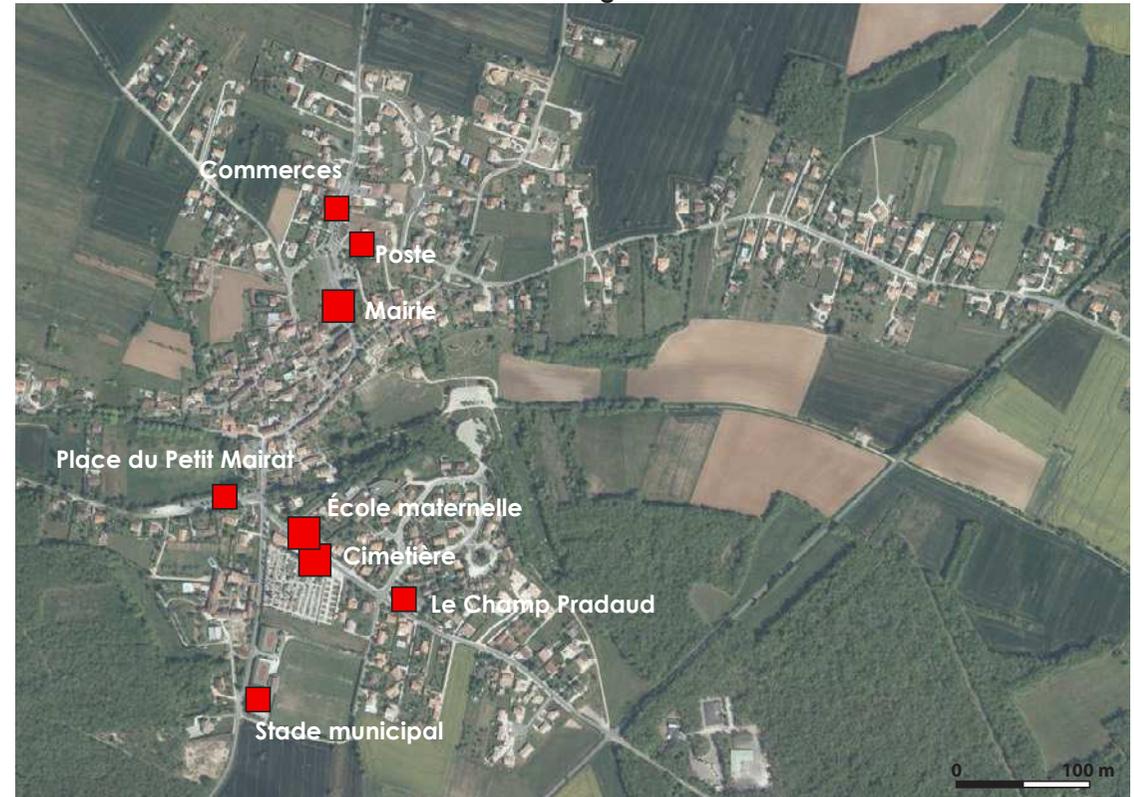
Il s'agit également de déterminer les problématiques éventuelles affectant l'accès aux équipements et espaces publics du bourg. Conformément aux obligations légales, la plupart des aires de stationnement présentes dans le bourg compte des places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le bourg dispose principalement de six aires de stationnement :

- L'aire de stationnement commune à la mairie et la salle polyvalente comporte une xxx de places de stationnement non-matérialisées au sol ;
- L'aire de stationnement du cimetière comporte une vingtaine de places de stationnement. L'aire de stationnement attenante à l'école maternelle compte environ 25 places de stationnement pour partie matérialisées au sol ;
- L'aire de stationnement du Petit Mairat, lieu d'une ancienne gare ferroviaire, comporte une trentaine de places de stationnement non-matérialisées au sol ;
- L'aire de stationnement du bureau de poste comporte environ 20 places de stationnement matérialisées au sol, incluant plusieurs stationnements dédiés aux PMR ;
- L'aire de stationnement du stade municipal comporte une dizaine de places non-matérialisées au sol ;
- La maison des associations dispose d'une aire de stationnement dont les places ne sont pas matérialisées au sol ;
- Enfin, les stationnements associés aux commerces et services de la rue de la mairie, de statut privé.

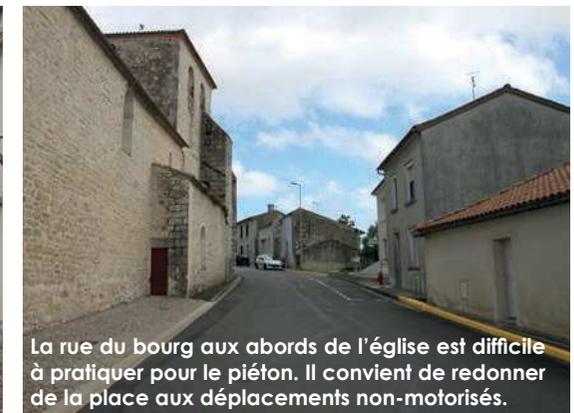
Au total, la commune compte XXX places de stationnement public.

Globalement, la capacité de stationnements sur l'ensemble des équipements collectifs est satisfaisante, à l'exception du stade municipal qui ne peut répondre aux pics d'affluence lors de manifestations sportives. Toutefois cette offre souffre d'un manque de lisibilité et parfois même de qualité paysagère.

Localisation des aires de stationnement sur le bourg



Les abords de l'école primaire ne sont pas très valorisants pour le piéton, tandis que les aménagements en présence sont vieillissants



La rue du bourg aux abords de l'église est difficile à pratiquer pour le piéton. Il convient de redonner de la place aux déplacements non-motorisés.

4.3.4 Réseaux publics et communications numériques

Assainissement et eau potable

On rappellera qu'à la lecture de l'état initial de l'environnement communal, le bourg de Brie est desservi par un réseau d'assainissement collectif. Le bourg est équipé d'une station d'épuration ouverte le 1^{er} janvier 1988 et disposant d'une capacité de 800 équivalent-habitant, pour un débit nominal de 120 mètres³/jour par temps sec (charge nominale DBO5 de 48 kilogrammes/jour, charge DCO de 96 kilogrammes/jour, charge nominale MES de 56 kilogrammes/jour).

Cet équipement est géré par la Communauté de Communes Braconne et Charente. En 2014, la charge maximale du réseau d'assainissement collectif est de 390 équivalent-habitants, laissant une confortable marge de 51 % de capacités disponibles pour de futurs raccordements dans les années à venir.

Concernant l'alimentation en eau potable, le bourg est desservi par un réseau d'eau potable alimenté localement par le captage d'eau du Maine Joizeau, sur la commune même. Le réseau est géré par le Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau Potable de la Région de Champniers. Aucune problématique particulière n'est à signaler sur Brie, dont le réseau d'eau potable est en mesure de répondre aux besoins actuels et futurs de la population locale.

Il convient que le PLU assure la bonne desserte par les réseaux d'eau potable et d'assainissement des zones urbanisées actuelles et futures par le biais de certaines exigences réglementaires (article R151-49 du Code de l'Urbanisme).

Réseau de défense incendie

La gestion du risque d'incendie constitue un enjeu majeur au regard de la sécurité des biens et des personnes. Celle-ci relève de la responsabilité du maire au titre de la sécurité publique. Dans le cadre du PLU, il convient d'analyser finement l'état du réseau de défense contre l'incendie afin de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur.

Il convient ainsi de ne pas aggraver l'exposition de la population au risque d'incendie en proscrivant tout développement de l'urbanisation dans les parties urbanisées insuffisamment ou non-desservies. Par le biais de l'article L151-41 du Code de l'Urbanisme, le PLU peut définir des emplacements réservés pour la création de nouveaux dispositifs et ouvrages de défense contre l'incendie afin de justifier une volonté de développer l'habitat dans des secteurs insuffisamment ou non-desservis, ou de résorber des situa-

tions d'insuffisance du réseau existant dans des secteurs déjà construits. Les dispositions réglementaires s'appliquant en matière de défense contre l'incendie relèvent de la circulaire du 10 décembre 1951. Celle-ci stipule que les sapeurs-pompiers doivent disposer en toutes circonstances, à proximité de tout risque moyen, d'au moins 120 mètres³ d'eau en deux heures.

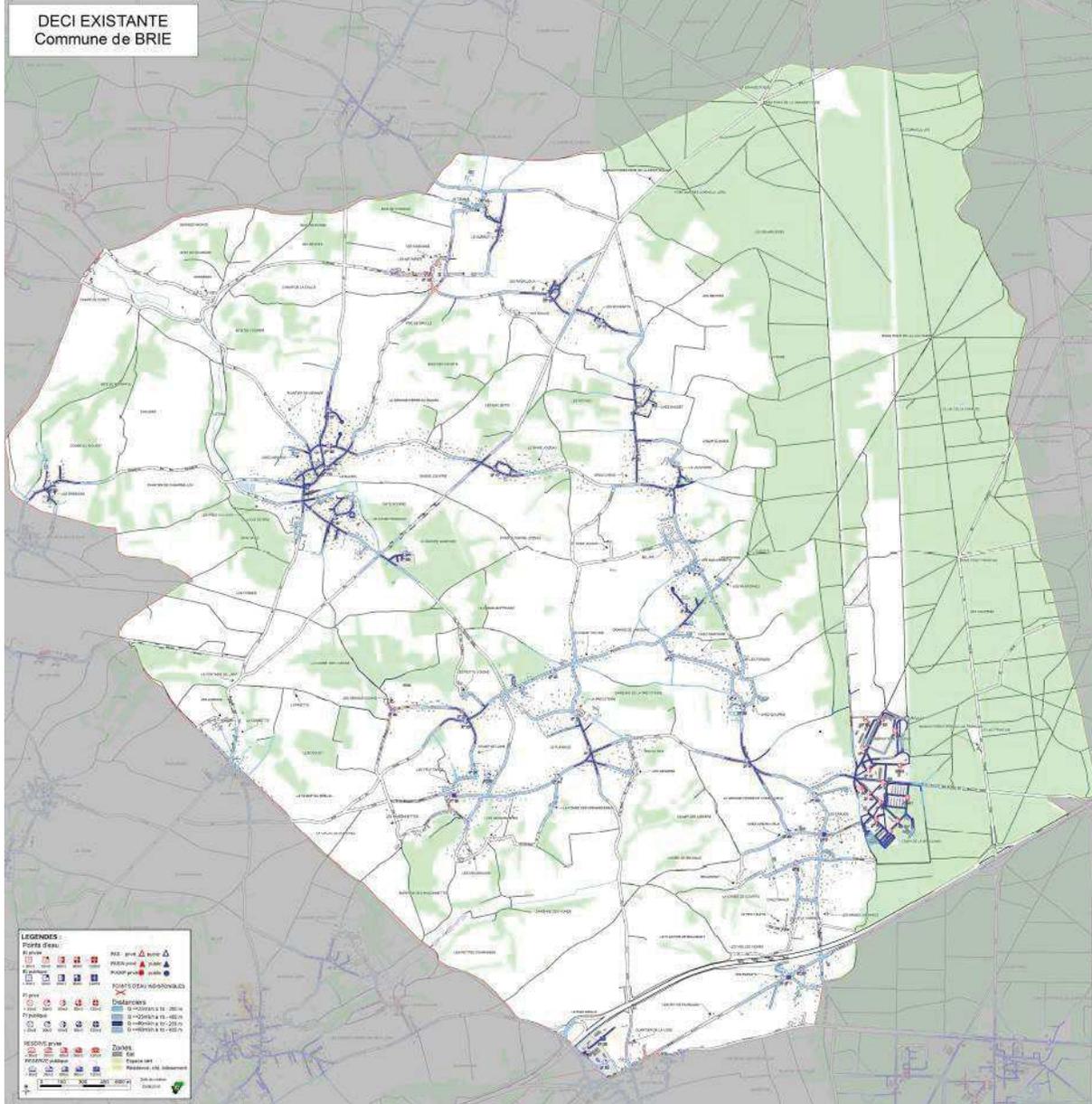
Cette exigence réglementaire peut être respectée soit par la mise en place de poteaux ou bouches d'incendie branchées sur le réseau d'eau et/ou soit par des réserves d'eau naturelles ou artificielles. L'importance des ouvrages doit être appréciée en tenant compte notamment de la nature et de l'importance des constructions. Ces points d'eau devront être situés à moins de 400 mètres des habitations ou bâtiments à défendre. La distance de 400 mètres entre un point d'eau et un bâtiment à défendre ne concerne que le risque faible, à savoir les maisons individuelles isolées de moins de 250 mètres². Pour les autres bâtiments, cette distance est de 200 mètres et peut effectivement être ramenée à 100 mètres pour certains établissements recevant du public.

Sur Brie, 51 dispositifs de défense incendie (poteaux, puisards...) sont recensés sur le bourg et les différents hameaux. On recense également une réserve d'incendie desservant la zone d'activités du « Quartier de la Loge ».

Sur ces 51 dispositifs, 32 poteaux incendie répondent aux normes en vigueur (débit supérieur à 60 mètres³/heure), soit 63 % des dispositifs présents sur la commune. 10 sont jugés non-normalisés mais utilisables par le service de défense incendie (débit supérieur à 30 mètres³/heure), tandis que 9 poteaux incendie sont jugés inopérants (débit inférieur à 30 mètres³/heure ou non-opérationnel).

Le PLU ne doit pas aggraver les situations de carence du réseau de défense incendie en exposant de nouvelles populations à un risque d'incendie non-maîtrisé. A cet effet, le PLU peut donc limiter les capacités d'accueil de certaines parties actuellement urbanisées dans l'attente de travaux d'extension du réseau de défense incendie.

Carte des dispositifs de défense contre l'incendie sur la commune de Brie en août 2016 (source : SDIS 16)



Les communications numériques sur Brie

Les communications numériques revêtent aujourd'hui une importance particulière dans l'aménagement du territoire. Elles constituent un critère de plus en plus important dans la localisation des activités économiques comme dans les stratégies résidentielles. Selon la loi du 12 juillet 2010, les PLU doivent concourir au développement des communications numériques. Il convient donc d'étudier l'état de la couverture numérique de Brie.

L'Asymmetric Digital Subscriber Line (ADSL) est aujourd'hui la technologie dominante des accès à internet haut débit alors que 95 % des abonnements haut débit sont des abonnements ADSL. La commune ne dispose actuellement d'aucun réseau de fibre optique. Le débit de la connexion ADSL, l'accès au dégroupage et la télévision par ADSL dépendent du niveau d'équipement du Nœud de Raccordement (NRA) sur lequel les logements de la commune sont raccordés, et des caractéristiques du réseau téléphonique.

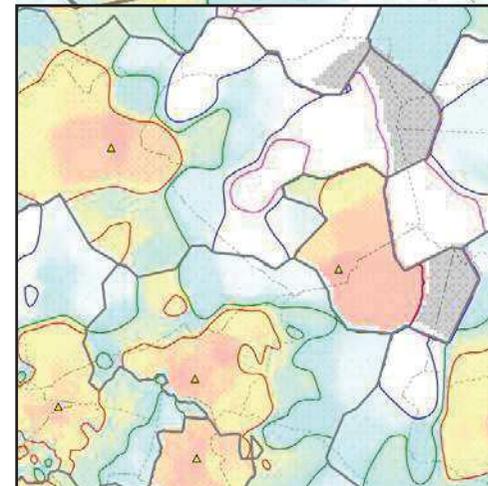
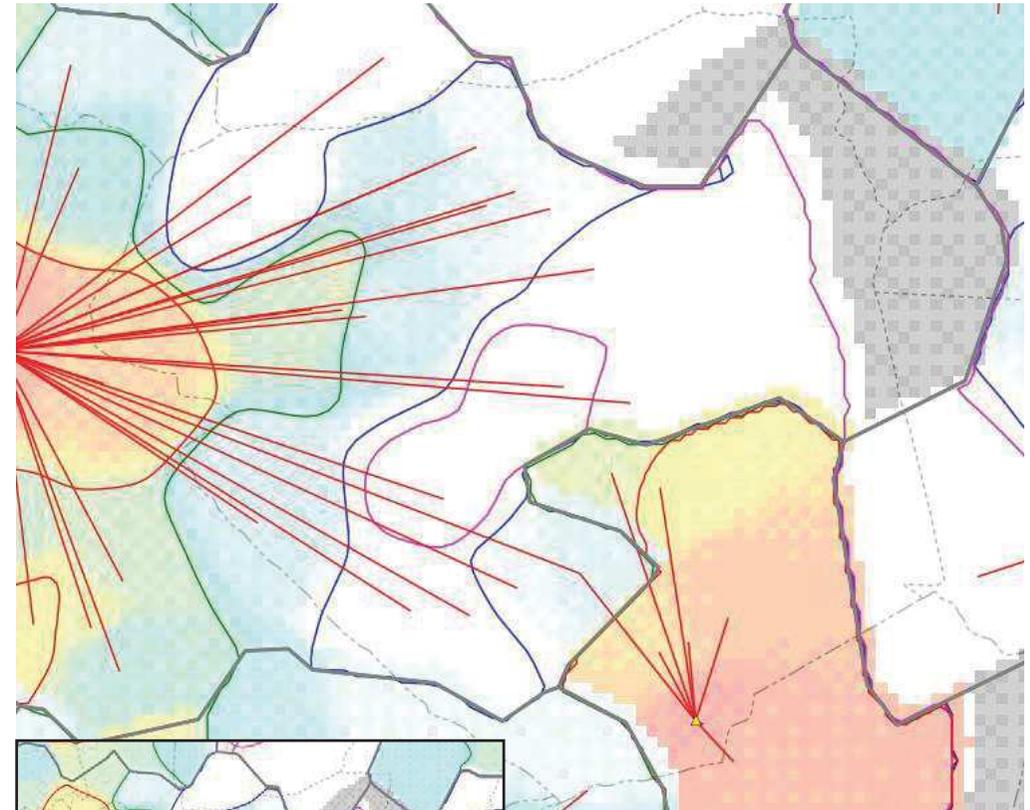
Les lignes téléphoniques desservant les habitations de Brie sont raccordées à l'un des trois centraux situés sur Ruelle-sur-Touvre (4 000 lignes raccordées), Champniers (2 200 lignes raccordées) ou Brie même, la commune accueillant un petit NRA d'une capacité de 200 lignes (non-dégroupées). Le NRA recouvrant la plus grande partie du territoire est celui de Champniers, qui se situe dans le bourg.

La distance des logements abonnés vis-à-vis des nœuds de raccordement constitue le paramètre essentiel permettant de mesurer l'affaiblissement (ou l'atténuation) du signal ADSL, transporté par câbles en cuivre. Le calcul du taux d'affaiblissement détermine la qualité de la desserte du territoire par l'ADSL. Ce dernier est mesuré en décibels (dB). Plus la valeur est grande, moins la desserte est efficace.

Une ligne affichant un affaiblissement théorique de moins de 35 dB est considérée comme excellente et devrait permettre un débit ADSL de plus de 6 Mbits/s. En dessous de 20 dB, les lignes peuvent être considérées comme parfaites, le débit peut atteindre 8 Mbits/s. La limite actuelle pour avoir l'ADSL est de 70 dB. La carte ci-contre, élaborée par le CEREMA, dresse l'inventaire géographique des NRA et détermine les zones d'affaiblissement du signal ADSL. Selon cette carte, Brie dispose d'une desserte ADSL de qualité moyenne, sans être toutefois médiocre.

On précisera que le Conseil Général de Charente est doté d'un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN), qui détermine la politique départementale et les grands objectifs en matière de lutte contre la fracture numérique et d'amélioration de la couverture numérique. Ce document doit être pris en compte par le PLU, qui cependant, ne suscite pas d'enjeu majeur sur Brie.

Cartographie de la desserte du territoire par l'ADSL (source : CEREMA)



Lecture cartographique : les triangles localisent les nœuds de raccordement (NRA) à partir desquels sont distribués les réseaux de desserte ADSL. Les zones de couleur représentent le taux d'affaiblissement du réseau ADSL.

- Rouge : 37 dB
- Vert : 51 dB
- Bleu : 70 dB

Source : CEREMA

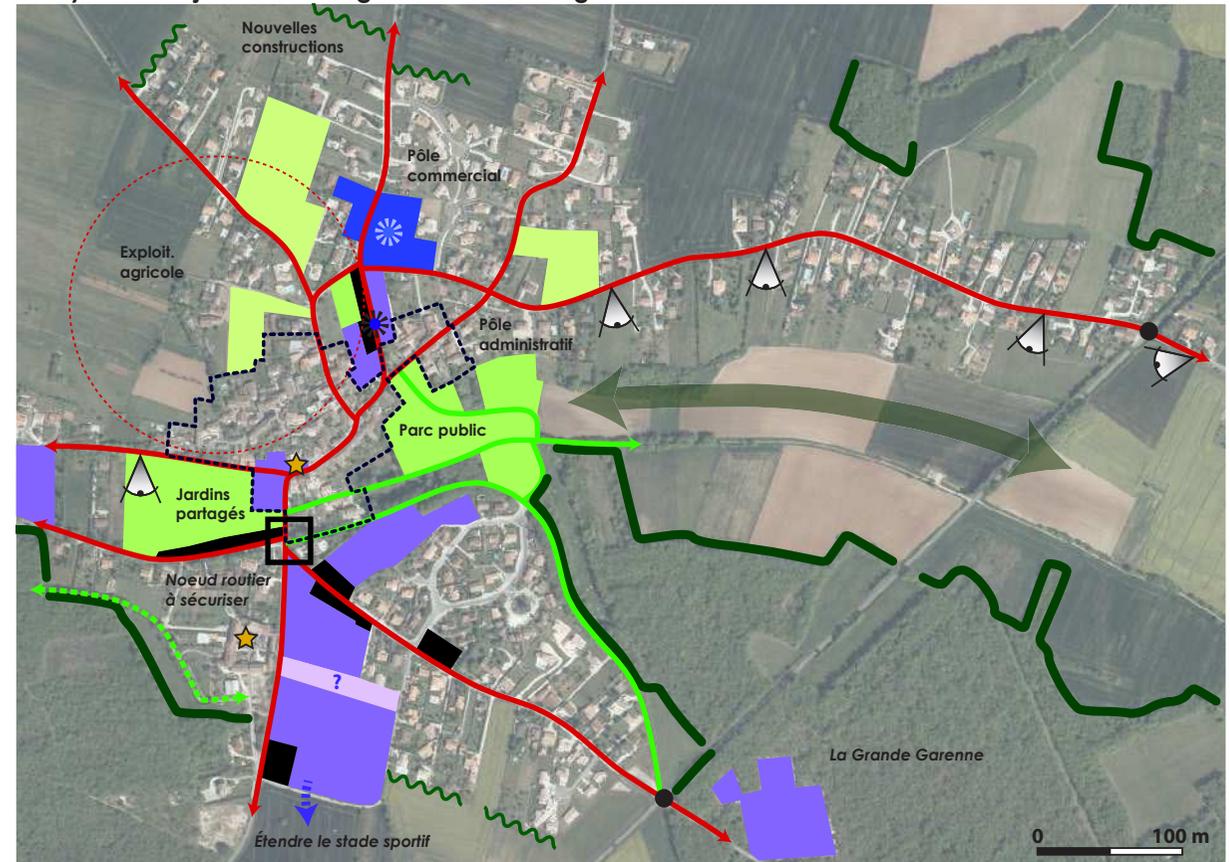
4.3.5 Les enjeux d'aménagement

Les enjeux relatifs à l'aménagement du bourg de Brie

Un certain nombre d'enjeux sont à intégrer au PLU quant à l'aménagement du bourg. Ces enjeux doivent éclairer le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, ainsi que celui des Orientations d'Aménagement et de Programmation en vertu des articles L123-1-3 et L123-1-4 du Code de l'Urbanisme :

- Cultiver les liens entre le bourg et la vallée de l'Étang, par la mise en valeur des espaces publics et des espaces de « nature en ville », et le confortement des liaisons « douces » au bénéfice des habitants.
- Mettre en valeur le cœur de bourg ancien à travers l'aménagement des voies et espaces publics, à travers la réhabilitation du bâti ancien et la bonne gestion du patrimoine architectural.
- Inscrire le bourg dans son contexte paysager par l'aménagement des entrées du bourg ainsi que l'aménagement des franges urbaines et agricoles. Penser l'extension du centre-bourg « par l'intérieur » (emprises « libres » de constructions) et anticiper les incidences du développement de l'habitat sur les paysages.
- Mieux penser le développement de l'habitat en recherchant la densité et la compacité du bâti, et en luttant contre le « désordre » urbain suscité par la multiplication des voies en impasse et des parcelles « en drapeau ».
- Conforter l'offre des équipements d'intérêt collectif présents sur le bourg et utiliser le PLU comme outil visant à faciliter l'extension de ces équipements (extension du stade municipal...).
- Conforter les liaisons habitat/équipements en offrant une meilleure place aux déplacements piétons dans le bourg (rue du Bourg, route de la Prévôtterie en direction de « La Grande Garenne »...), et en développant de nouvelles liaisons inter-quartiers.

Analyse des enjeux d'aménagement sur le bourg de Brie



Les commerces situés autour de la rue de la Mairie sont un véritable atout pour le cadre de vie du bourg



Le PLU a vocation à préserver et mettre en valeur le cœur de bourg ancien

Valoriser le patrimoine paysager

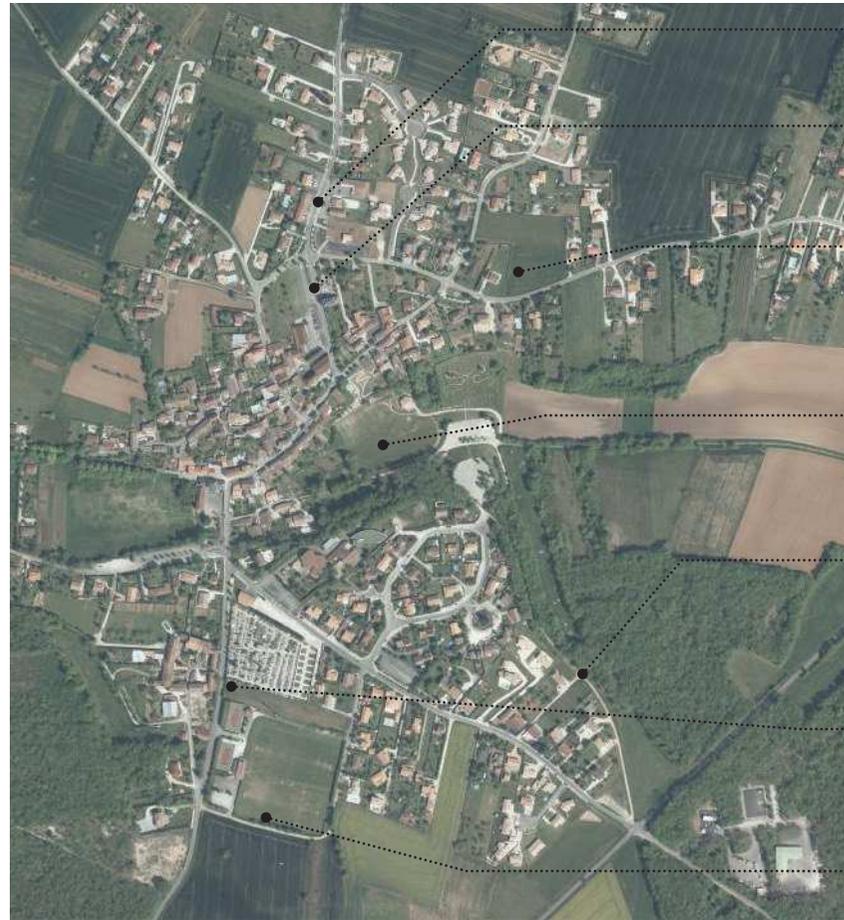
- Mettre en valeur le cœur de bourg ancien
- Préserver les franges forestières
- Gérer des situations de confrontations trop fortes entre urbain et agricole
- Mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial
- Préserver les ouvertures visuelles sur la vallée de l'Étang

Conforter les déplacements

- Garantir la bonne accessibilité piétonne sur les principales voies de desserte du bourg
- Conforter les liaisons douces existantes
- Mettre en valeur de nouvelles liaisons douces
- Résorber les « points noirs » d'insécurité routière

Mettre en valeur les équipements collectifs et les activités animant le cadre de vie

- Valoriser et mettre en réseau les équipements d'intérêt collectif du bourg, et les étendre si besoin
- Conforter un « pôle » commercial et de services dans le bourg
- Conforter un « cœur » d'équipements publics autour de la mairie et de la salle polyvalente
- Mettre en valeur et gérer les espaces de « nature en ville »
- Valoriser les commerces du bourg
- Conforter les aires de stationnement
- Des sites voués au développement de l'habitat au plus proche des équipements et activités du bourg
- Tenir compte de la présence d'une activité agricole dans le bourg



Un pôle commercial bien mis en valeur qu'il convient de conforter

Un cœur administratif dont l'identité est à conforter à l'échelle du territoire communal

Aller vers le réinvestissement des « dents creuses » et favoriser la densification du tissu pavillonnaire afin de préserver les espaces agricoles et naturels

Mettre en valeur et en réseau les espaces « de nature » au sein du bourg et gérer ces espaces dans une logique trame verte et bleue

Mettre en valeur le chemin piéton du « Petit Mairat » et aller vers le développement de « chemins de ronde » autour du bourg ?

Requalifier l'entrée sud jusqu'au carrefours dans un souci de valorisation et de sécurité (accès équipements)

Aller vers le développement du stade sportif afin de tenir compte de l'augmentation des besoins ?



La mairie constitue un équipement structurant dont les abords sont à mettre en valeur



Les jardins familiaux sont un vecteur de mise en valeur de la vallée de l'Étang



Le « pôle petite enfance » constitue un atout au regard de l'attractivité du territoire pour les jeunes ménages

Au-delà du bourg

A l'échelle de la commune, l'analyse croisée des formes urbaines, des équipements d'intérêt collectifs et de l'offre commerciale révèle que seul le bourg s'avère être un véritable espace polarisant, doté des équipements et des services privés caractéristiques d'une centralité urbaine.

En dehors du bourg, les espaces urbanisés se caractérisent par une certaine mono-fonctionnalité résidentielle qui ne permet pas de les qualifier de « pôles de vie ». L'école de « La Prévôterie » ne joue pas de véritable rôle structurant au vu de sa localisation historiquement atypique.

- Le principal enjeu de l'aménagement de ces espaces d'habitat sera donc d'en faire de véritables quartiers susceptibles de s'animer autour d'espace de vie communs
- On insistera également sur les déplacements, alors que la plupart des secteurs qui ont connu un important développement de l'habitat durant ces dernières années n'ont pas bénéficié des investissements nécessaires à la mise en sécurité des voies. En outre, l'aspect « routier » l'emporte très souvent sur la dimension d'espace public, absente des zones d'habitat les plus récentes à l'exception de quelques opérations de lotissement.
- Il conviendra d'insister sur la densification de ces espaces en place de leur logique d'extension sur les espaces agricoles et naturels, encouragée par les précédents documents d'urbanisme. Un vivier de « dents creuses » est à identifier dans ces secteurs, tandis que certaines zones d'habitat très peu denses (moins de 10 logements/ha) pourraient être identifiées en vue d'une densification.



La prise en compte des opérations en cours de réalisation

Pendant la révision du POS en PLU plusieurs opérations se sont réalisées et ont donné lieu à des autorisations de construire. Celles-ci sont en cours d'aménagement, même en voie d'achèvement pour certaines mais ne figurent pas encore le plan de cadastre.

Cela concerne :

- un permis groupé sur des parcelles de l'entrée Nord du bourg : cette dernière est totalement réalisée
- une déclaration de projet sur l'entrée Nord Est du bourg dont 4 lots sur 5000m² sont à construire.
- Un permis d'aménagement pour le lotissement (le coteau du soleil) en fin de commercialisation sur les Rassat. A ce jour demeurerait une dizaine de lots disponibles sur une surface globale de 1.5 5ha (VRD compris).

Ces trois opérations se sont traduites par une extension de l'urbanisation et offrent encore un potentiel de constructions immédiat de 2.0 ha que le PLU doit prendre en compte.

Lotissement aux Rassats (cadastre.gouv.fr)



Permis groupé de l'entrée nord du bourg (cadastre.gouv.fr)



Déclaration de projet de l'entrée nord-est du bourg (cadastre.gouv.fr)



4.5.1 Analyse et hiérarchisation de l'enveloppe urbaine

Contours de l'enveloppe urbaine

Selon les avancées légales de la loi du 24 mars 2014, les PLU doivent dorénavant analyser la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales les caractérisant.

Cette analyse vise à identifier les capacités des parties urbanisées existantes à évoluer dans le sens d'une compacité urbaine au bénéfice de la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Plus généralement, on évaluera dans ce sous-chapitre la capacité de chaque ensemble urbanisé au regard de sa forme urbaine et architecturale ainsi que des contraintes en présence.

Une représentation graphique de la tâche urbaine de la commune peut être proposée à travers la méthode de « dilata-tion » consistant à générer autour de chaque bâtiment une zone-tampon d'environ 40 mètres. La juxtaposition de ces différentes zones-tampon génère une enveloppe discontinue et hétérogène. Au sein de cette enveloppe, il est possible d'identifier des espaces urbanisés conséquents en surface, ainsi que des éléments de taille plus restreinte, décrochés des principales poches d'urbanisation.

Il en ressort que la plupart des espaces urbanisés de la commune sont intégrés dans des grands ensembles continus qui répondent au critère de « parties actuellement urbanisées ».

Le dessin de l'enveloppe urbaine nous permet de mieux appréhender les parties actuellement urbanisées sur le territoire qui pourront donner lieu à densification, il met en exergue :

- Une urbanisation très dilatée, sous forme de longues extensions linéaires ;
- Plusieurs ensembles d'emprise importante, constituant des pôles urbains.

La tâche urbaine hiérarchisée par surface (source : URBAN HYMNS)

