

Plan Local d'Urbanisme



5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 - Zones AU de Poitiers

Plan Local d'Urbanisme - Révision R5 approuvée par le Conseil de la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers.

Modification M2-R5 approuvée le 25 septembre 2015

Modification M3-R5 approuvée le 23 septembre 2016

Sommaire

Sommaire.....	2
<i>Quartier Saint Eloi / Breuil Mingot.....</i>	5
<i>Zone AUm1 n°01 – Saint Eloi</i>	5
I. Contexte de la zone.....	5
II. Principes d’urbanisation.....	7
III. Voirie et réseaux divers.....	12
III.A. Accès et voirie.	12
III.B. Réseaux divers :	13
IV. Espaces boisés, espaces verts	13
V. Equipements publics et services.....	14
<i>Quartier Trois Cités.....</i>	16
<i>Zone AUm1 n°04 – La Mérigotte (M3-R5)</i>	16
I. Contexte de la zone.....	16
II. Principes d’urbanisation (M3-R5)	18
III. Voirie et réseaux divers.....	21
III.A. Accès et voirie.	21
III.B. Réseaux divers :	22
IV. Espaces boisés, espaces verts :	22
V. Equipements publics :	23
<i>Quartier Poitiers Ouest</i>	25
<i>Zone AUm1 n°03 – Les Montgorges</i>	25
I. Contexte de la zone.....	25
II. Principes d’urbanisation.....	26
III. Voirie et réseaux divers.....	29
III.A. Accès et voirie.	29
III.B. Réseaux divers :	29
IV. Espaces boisés, espaces verts :	30
V. Equipements publics :	31
<i>Zone AUm1 n° 09 - le Porteau.....</i>	33
I. Contexte de la zone.....	33
II. Principes d’urbanisation.....	33

III. Voirie et réseaux divers.....	34
III.A. Accès et voirie.	34
III.B. Réseaux divers :	34
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	34
V. Equipements publics :	35
<i>Zones AUe1 n°15– République IV (M2-R5)</i>	<i>37</i>
I. Contexte de la zone.....	37
II. Principes d’urbanisation.....	38
III. Voirie et réseaux divers.....	40
III.A. Accès et voirie.	40
III.B. Réseaux divers :	41
IV. Espaces boisés, espaces naturels et espaces verts.....	41
V. Equipements publics et services.....	43
<i>Quartier Montbernage Pont Neuf</i>	<i>45</i>
<i>Zone AUm1 n°13 – Aboville</i>	<i>45</i>
I. Contexte de la zone.....	45
II. Principes d’urbanisation.....	46
III. Voirie et réseaux divers.....	46
III.A. Accès et voirie.	46
III.B. Réseaux divers :	46
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	47
V. Equipements publics :	47
<i>Quartier Poitiers Sud.....</i>	<i>49</i>
<i>Zone AUm1 n°02 - La Pointe à Miteau.....</i>	<i>49</i>
I. Contexte de la zone.....	49
II. Principes d’urbanisation.....	50
III. Voirie et réseaux divers.....	51
III.A. Accès et voirie.	51
III.B. Réseaux divers :	51
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	51
V. Equipements publics :	52
<i>Zone AUe1 n°06 – La Grande Vacherie.....</i>	<i>54</i>
I. Contexte de la zone.....	54
II. Principes d’urbanisation.....	55
III. Voirie et réseaux divers.....	55
III.A. Accès et voirie.	55

III.B. Réseaux divers :	56
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	56
V. Equipements publics :	56

Quartier Saint Eloi / Breuil Mingot

Zone AUm1 n°01 – Saint Eloi

I. Contexte de la zone.

Le projet de Saint-Éloi visait à créer un morceau de ville, greffée sur la ville existante. Le programme ambitieux a voulu répondre à la nécessité de réaliser de nombreux logements, accompagnés d'une offre étoffée de services commerces et équipements. La forme a été déterminée par référence à la ville traditionnelle : création d'îlots, alignement des bâtiments au droit des voies et espaces publics, espaces libres en centre d'îlots, axe de symétrie, équipements publics valorisés, perspectives... Ces éléments de programme et de composition ont conféré à Saint-Éloi une forme urbaine très affirmée dans la partie urbaine de la ZAC déjà réalisée.



Zone Aum1 n°01 – Saint-Eloi

Cependant cette première tranche de la ZAC n'a pas constitué pour autant, ce morceau de ville disposant de toutes les fonctionnalités urbaines. La poursuite de l'opération de ZAC, sur la zone AU, s'inscrit alors dans un contexte urbain renouvelé dont les objectifs principaux sont :

- ♦ une répartition plus équilibrée de l'habitat en termes de mixité sociale et de formes urbaines,

- ◆ l'insertion de St Eloi dans l'enchaînement des quartiers du quadrant nord-est de Poitiers et la qualification des entrées en ville,
- ◆ la constitution d'une centralité offrant un ensemble d'équipements et de services pour l'ensemble du grand quartier et la réalisation d'une proximité constituée d'une offre de services et de commerces à l'échelle de la deuxième tranche de la ZAC,
- ◆ Une qualité de vie renforcée.

Pour atteindre ces objectifs, les éléments suivants sont à prendre en compte dans la zone AU

◆ L'évolution du programme

Plusieurs orientations ont été retenues pour la zone AU, lors de l'engagement de la tranche 2 de la ZAC :

- engager un rééquilibrage de l'offre de logements en favorisant la réalisation de diverses formes d'habitat individuel en ville, de la maison de ville à l'habitat isolé, en améliorant l'architecture « pavillonnaire » dans le cadre de programmes innovants pour réaliser un habitat à la fois compact, intime et confortable ;
- organiser des tailles d'opération le plus possible en accord avec la réalité du rythme de production annuel sur l'agglomération ;
- favoriser une typologie d'habitat collectif jouant des gabarits et des tailles d'immeubles susceptibles, pour une partie, de cohabiter avec la maison de ville et d'enrichir l'offre de logement sur ce segment de marché ;
- gérer le passage d'une forme urbaine dense qualifiée par du collectif (tranche 1) à une forme plus douce plutôt caractérisée par de l'habitat intermédiaire ou individuel mais qui reste un habitat urbain resserré.

Dans cette perspective les éléments de cadrage suivants sont été envisagés pour la zone AU:

- un volume de logements allant jusqu'à environ 2000 ;
- une répartition collectif / individuel plus équilibrée avec une majorité de logements type individuels groupés et maisons de ville dans la catégorie des logements individuels;

◆ Deux entrées de ville à qualifier

Venant de l'Est de l'agglomération, il existe deux entrées sur Poitiers, au niveau de la ZAC de Saint-Éloi : une au Sud, route de Bignoux (RD 6) et une au Nord, route de Bonneuil Matours (RD 3). Ces deux entrées sont accessibles par les sorties de la RN 147.

Au Sud, l'entrée en ville est véritablement perçue après le rond point de l'Egalité. Plus en amont, l'habitat y est inexistant ou trop diffus pour se sentir en ville.

Dans le cadre du développement de l'urbanisation au sud de cette voie, il peut être envisagé d'améliorer l'entrée et notamment la cohabitation des différents modes de déplacements. L'arrivée d'un chemin pour piétons et cyclistes à valoriser depuis le Breuil Mingot, passant sous la RN 147, sur la route de Bignoux, pourra notamment faire l'objet d'un traitement particulier.

Au Nord, aujourd'hui, l'entrée en ville n'est véritablement perçue, qu'à l'entrée du Vieux Saint-Éloi, c'est-à-dire précisément à la limite Ouest de l'extension de la ZAC de Saint-Éloi. Dans le cadre de l'aménagement, il sera donc utile de s'interroger sur la création d'un nouveau « seuil » prenant en compte l'urbanisation de la ZAC. Le débouché de la nouvelle voie structurante, en direction de Buxerolles, pourrait marquer cette entrée :

- en amont de ce carrefour la configuration de la voie est routière, sans échanges urbains possibles, les cheminements piétons et cyclistes y étant difficiles ; L'urbanisation côté Buxerolles, à compter du nouveau giratoire d'entrée de St Eloi, pourrait faire évoluer la situation ;
- au-delà de ce carrefour, vers le centre ville, les flux pourront être mélangés, les accès sur la voie seraient rendus possibles.

♦ **Un axe structurant, partie d'une liaison interurbaine**

Une liaison interurbaine traversera l'extension de Saint-Éloi et constituera, pour ce quartier, un axe urbain structurant susceptible d'assurer la continuité de parcours entre Buxerolles et la ZAC de Beaulieu, de servir de desserte principale du quartier et d'offrir des possibilités de développement pour les activités, les services et les commerces.

♦ **Des équipements, activités et services en complément d'une offre existante**

L'apport de population nouvelle attendue, ainsi que la volonté de créer un véritable morceau de ville, nécessite un développement de l'ensemble des fonctions urbaines. L'ensemble de ces activités pourrait constituer à terme une centralité à l'échelle du grand quartier du fait de l'attractivité de certains équipements qui doivent être construits. Ce pôle doit également desservir la proximité d'une population nouvelle d'habitants et d'usagers.

♦ **Une qualité de vie renforcée**

Les aménagements réalisés dans la première tranche de la ZAC, doivent être complétés par de nouveaux projets améliorant la qualité de vie des habitants actuels et futurs de Saint-Éloi, dans les secteurs suivants :

- la qualification de la dimension résidentielle par le recours à une trame verte plus développée que dans la première tranche de la ZAC ;
- le traitement des franges urbaines qui garantisse une transition souple entre ville, espaces agricoles et ZAE ;
- le développement des activités de loisirs pour les familles et les jeunes (terrains de sports, espaces de jeux, activités diverses sociales et de loisirs, ...) ;
- la recherche d'une qualité architecturale et des formes urbaines qui associe à la fois compacité, convivialité, confort et intimité pour l'habitat ;
- la protection des espaces naturels fragiles, notamment dans la continuité des vallées sèches ;
- en matière de déplacements, la qualité de vie passera par une plus grande lisibilité des cheminements réservés aux modes de déplacements doux, notamment ceux desservant les secteurs de services, d'équipements et d'activités et un rattachement aux réseaux existants à l'intérieur de la ZAC ou à l'extérieur.

II. Principes d'urbanisation

Au-delà d'un repositionnement de l'offre de logement, plusieurs éléments ont guidé la composition urbaine de l'extension de Saint-Éloi.

♦ **Le tracé des espaces structurants**

Il s'inscrit en réponse aux objectifs décrits plus hauts :

- **Insérer Saint-Éloi dans l'enchaînement des quartiers** du quadrant Nord-Est de l'agglomération. Cela se traduit par la mise en œuvre d'une avenue urbaine

structurante, susceptible à terme d'assurer une continuité de parcours entre Buxerolles et la ZAC de Beaulieu et la desserte principale du quartier.

- **Rattacher l'extension de Saint-Éloi à l'urbanisation déjà réalisée.** L'évolution proposée à travers le nouveau schéma d'urbanisme de la zone se doit de maintenir une cohérence avec la première tranche. Cette cohérence passe, notamment au niveau spatial, par la prise en compte des tracés et de l'organisation des espaces publics déjà mis en œuvre. Cela se traduit par le rattachement de l'espace urbain associé au mail existant, à la nouvelle avenue urbaine et par la mise en place d'un espace public central composé sur le petit parc urbain existant en première tranche.

La combinaison de ces deux objectifs conduit à organiser un axe fonctionnel pour le quartier, relié à la première tranche et qui constituera la future proximité en accueillant la plupart des services, commerces et équipements.

◆ **La mise en œuvre d'une trame verte qualifiant la dimension urbaine et résidentielle**

Ce thème se décline autour de plusieurs situations.

- **La mise en œuvre d'un parc urbain central**

Mis en tension entre le parc urbain situé au sud et l'espace vert assurant, à l'est, la transition avec la zone d'activité, ce mail représente un espace continu de 6 ha environ. Traversant l'ensemble du quartier, il en constitue, compte tenu de ses dimensions, l'espace de référence à l'échelle de l'ensemble de la ZAC, tout en participant aux continuités naturelles à travers la ville.

- **Le rattachement de la zone sportive**

L'articulation entre la zone de sports et le mail central pourra se traduire par l'aménagement d'un espace vert public assurant une cohérence dans le traitement paysager et offrant une continuité des parcours. Des espaces de loisirs, pour les jeunes notamment, pourront s'inscrire dans cette continuité.

- **La qualification des voiries à travers une stratégie de plantation d'arbres d'alignement**

La voie structurante sera organisée autour d'un terre-plein central largement planté.

Par ailleurs, le traitement des voies résidentielles assurant des accès au mail central qualifiera la desserte des îlots riverains.

- **La réalisation d'un espace vert important qui constituera à l'est de la zone, un espace tampon entre la ZAE et la partie habitée.**

Cet espace naturel pourra être complété d'un aménagement, au sud, de jardins familiaux.

◆ **La répartition spatiale des équipements, services et commerces**

Deux niveaux d'équipements et de services sont prévus sur la zone. Des équipements de niveau d'agglomération et des équipements de niveau de quartier. Leur localisation doit répondre à plusieurs exigences d'ordre fonctionnel, de facilité de repérage et de structuration spatiale.

◆ **Les formes urbaines et l'organisation spatiale**

Le choix de la répartition spatiale des différentes formes urbaines relève de plusieurs critères :

- la cohérence recherchée entre, d'une part, le bâti existant et, d'autre part, l'accompagnement de certains espaces publics, voire certains tracés ;

- une taille et une typologie d'îlots urbains correspondant à des tailles d'opérations cohérentes avec la réalité du marché et susceptibles d'accueillir des logements s'inscrivant dans des formes urbaines diversifiées et innovantes ;
- Il sera demandé aux constructeurs de réfléchir à des formes innovantes d'habitat. En tout état de cause, les formes d'habitat choisies devront être compactes, durables, respectueuses de l'intimité des habitants et bénéficiant d'un espace de vie extérieur.
- la séparation visuelle et fonctionnelle de la ZAE, organisée à l'est de la zone, séparée par un vaste espace vert.

L'ensemble de ces préoccupations conduit à la répartition suivante :

Des îlots privilégiant l'implantation d'immeubles collectifs dans deux situations urbaines (îlots 1) :

- en vis-à-vis des immeubles déjà réalisés sur les rues conduisant au mail central (**îlot 1a**). Ce type d'habitat (immeubles de gabarit R + 3 ; R + 4) vise en priorité à parachever l'urbanisation déjà réalisée en 1^{ère} tranche. On le retrouvera particulièrement pour la fermeture du mail et le traitement des vis-à-vis le long de ses voies d'accès.

- en accompagnement de la voirie structurante et de l'axe fonctionnel (**îlot 1b**). Ces immeubles de taille plus réduite, de gabarit R + 2, organisés sur la base d'îlots de taille modeste, largement qualifiés par le mail central à créer, s'inscrivent dans des programmations échelonnées et des diversifications de l'habitat collectif.

Des îlots offrant des possibilités de formes urbaines alternatives - registre du petit collectif ou registre de la maison de ville de gabarit allant jusqu'à R+2 ou R+3 (îlots 2).

Ces îlots accompagnent le mail central et s'insèrent entre les îlots dévolus aux immeubles collectifs. Ils peuvent être également organisés le long de la voie structurante pour constituer une façade urbaine au sein du pôle de proximité. L'organisation de ces îlots doit permettre de s'inscrire dans une continuité urbaine douce par rapport à la situation existante et d'offrir des espaces résidentiels de qualité référencée par rapport au thème de la villa urbaine très articulés avec l'espace vert central.

Des îlots structurés pour l'accueil de maisons de ville et d'autres formes d'habitat individuel compact (îlots 3).

Leur localisation répond à la nécessité d'offrir un ensemble foncier conséquent répondant aux exigences de cette forme d'habitat et d'organiser néanmoins un front bâti s'inscrivant dans des références urbaines cohérentes avec le caractère initial de Saint-Éloi.

Des îlots destinés en priorité à de l'habitat individuel isolé (îlots 4).

Ces îlots sont largement associés à l'espace vert situé à l'Est de l'opération. Certains secteurs pourront, lorsque l'environnement le nécessite, offrir une composition urbaine plus structurée (quelques groupes de maisons, notamment, maisons mitoyennes ...). Ce sera le cas le long des voies secondaires pour assurer une transition plus douce avec les îlots 3 et constituer une façade urbaine plus homogène.

D'une manière générale, les principes d'implantation et d'organisation du bâti viseront :

- ♦ à « noyer » les constructions dans une ambiance végétale. A ce titre chaque opération de construction doit privilégier la présence verte diversifiée dans ses formes (jardins, plantations de

diverses strates, terrasses végétales, haies arborées, espaces collectifs engazonnés...). Une partie de ces espaces libres doit clairement constituer des lieux de détente et de loisirs, protégés, notamment pour les enfants, particulièrement dans les secteurs d'habitat collectif et intermédiaire.










- ◆ à éviter les vis-à-vis. La volumétrie des constructions sera conçue en ce sens.
- ◆ à assurer un ensoleillement maximum aux pièces de vie.

Les gabarits et la nature du traitement paysager (localisation des arbres....) contribueront à la réalisation de ces objectifs.

Le schéma ci après présente les principes de composition et d'organisation des formes urbaines.

Composition des formes urbaines et organisation spatiale



- | | |
|---|---|
|  Collectifs jusqu'à R+3/4 (îlots 1) |  Espaces verts, parc, terrains de sports |
|  Petits collectifs/Maisons de ville R+2 ou R+3 (îlots 2) |  équipements |
|  Maisons de ville/individuel groupé R+1/2 (îlots 3) |  Jardins familiaux |
|  Individuel groupé ou isolé R+1 (îlots 4) |  Transparences visuelles indicatives |
| |  Alignement d'ordre continu |
| |  Réseau de chaleur |

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

L'accès principal à la zone se fera par l'axe structurant qui s'accroche, au nord, à la route de Bonneuil Matours et au sud, au réseau viaire de la tranche 1 puis à la route de Bignoux. Cette voirie, largement dimensionnée, organisée pour partie avec un terre-plein central planté, est composée à partir de trois séquences distinctes. Elle est destinée à assurer la desserte principale du quartier. Une voirie secondaire, faisant partie de l'axe fonctionnel décrit plus haut, fait la boucle avec le mail central de la tranche 1 de la ZAC.

La hiérarchie du réseau viaire doit permettre une bonne lisibilité du système de desserte en qualifiant les différents parcours, tant par leur gabarit de voirie que par l'utilisation des espaces riverains ; Elle doit prendre en compte les principales contraintes fonctionnelles, telle que la desserte par transport en commun et préserver le caractère résidentiel attaché au quartier.

Cela se traduit par une typologie de voirie se déclinant sur trois registres :

- ◆ une voie primaire constituée par l'axe de desserte principal ;
- ◆ un ensemble de voies secondaires assurant de part et d'autre de l'axe principal le rattachement des grands secteurs d'habitat ;
- ◆ un réseau de voies tertiaires destiné à un trafic limité assurant la desserte des îlots résidentiels (véhicules et modes doux).

III.A.2. Les aménagements internes

Il apparaît nécessaire de favoriser la création d'une zone d'apaisement de la circulation type zone 30, ce qui impose la réalisation de dispositifs aux entrées de la zone, le maintien des priorités à droite et le mélange des flux (vélo/voiture) sauf dans les situations où le flux doit être séparé comme sur l'axe principal. Lorsque les flux ne seront pas séparés, il s'agira de rendre plus compliqué le passage de la voiture.

Outre la circulation automobile, les modes de déplacement doux et la desserte en transports en commun seront pris en compte. Dans ce cadre, plusieurs orientations peuvent être retenues :

- ◆ le dimensionnement et le traitement de la voirie structurante pour la desserte cyclable de la zone et le passage d'une ligne de transports en commun;
- ◆ l'aménagement de voiries permettant un circuit court et associant centre-ville et centre ZAC par une desserte de transports en commun ;
- ◆ le rattachement des pistes cyclables et des chemins piétons au réseau existant tant à l'intérieur de la ZAC (secteur Ouest déjà réalisé) qu'à l'extérieur (cité Américaine, liaison avec le Breuil Mingot) ;
- ◆ la création de liaisons cyclables dans le cadre de l'aménagement du mail central ;
- ◆ le développement de chemins piétons indépendant des voies de circulation, permettant en outre d'accéder rapidement et confortablement aux équipements et services.

Le développement des transports en commun sur le secteur, associé au développement des cheminements cyclistes, nécessitera de trouver des solutions de transfert d'un mode à l'autre.

Les besoins en stationnement seront assurés, outre sur les parcelles, également sur les voies publiques en stationnement longitudinal de préférence (principalement sur les axes structurants) et sur des emprises affectées spécialement à cet usage.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Les principaux points de gestion des eaux pluviales sont le bassin au nord de la zone et celui de la tranche 1.

Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui devront se présenter comme des espaces naturels accessibles notamment dédiés à la gestion des pluviales. L'ensemble du parc urbain central ainsi que le terre plein central de l'axe structurant serviront à la gestion des eaux pluviales.

IV. Espaces boisés, espaces verts

La trame verte du quartier se constitue autour de divers éléments qui doivent permettre de qualifier la dimension urbaine et résidentielle et participer au maillage général des espaces naturels à l'échelle de l'agglomération. A ce titre la composition végétale de ces espaces doit à la fois autoriser les divers usages urbains et contribuer à la pénétration de la nature en ville.

Cela se décline autour de plusieurs situations.

♦ La mise en œuvre d'un parc urbain central

Cet espace continu de 6 ha environ traverse l'ensemble du quartier. Il en constitue, compte tenu de ses dimensions, l'espace de référence à l'échelle de l'ensemble du quartier. Son aménagement doit répondre à la variété des usages susceptibles de se manifester dans le quartier en raison de la perméabilité de cet espace. Sa position en centre des îlots construits destinés à offrir les plus fortes densités permet de valoriser et de qualifier les constructions riveraines et établit une distance entre les vis-à-vis. Par la qualité des aménagements et la diversité des compositions végétales, il pourra participer aux continuités écologiques, faisant entrer par le nord (en lien avec la vallée Crapaud), la nature dans la ville. Sa connexion avec le petit parc urbain de la première tranche permettra de réaliser la continuité vers la Roseraie.

Il doit également être utile de part et d'autre de la ligne de crête qui le traverse, à la gestion des eaux pluviales.

Le parc se connecte également à la zone de sport située au Nord-Ouest qui doit être complétée par des espaces de loisirs pour les jeunes notamment. L'articulation entre ce dernier et le mail central se traduira par l'aménagement d'un espace vert public assurant une cohérence dans le traitement paysager et offrant une continuité des parcours.

♦ La qualification des voiries à travers une stratégie de plantation d'arbres d'alignement

Deux échelles de qualification seront mises en œuvre par le traitement de la voie structurante constituée d'un terre plein central planté et par le traitement des voies résidentielles assurant les accès au mail central et qualifiant la desserte des îlots riverains.

♦ **L'aménagement d'un espace vert à l'est de la zone**

Dans la continuité de la vallée Crapaud et connecté au nord au parc urbain, cet aménagement doit constituer un véritable espace de détente et de promenade et assurer un écran végétal épais en limite de la ZAE. La partie sud de cet espace pourra être destinée à la réalisation d'un ensemble de jardins familiaux qui seraient gérés par une association de quartier. L'aménagement de ces jardins devra obéir à un souci de fonctionnalité mais aussi d'esthétisme. En cela, il contribuera à renforcer la trame verte et à qualifier les espaces libres des résidents.

♦ **La qualification de la présence verte dans les opérations de construction**

Chaque opération de construction doit privilégier la présence verte diversifiée dans ses formes (jardins, plantations de diverses strates, terrasses végétales, haies arborées, espaces collectifs engazonnés...). Une partie de ces espaces libres doit clairement constituer des lieux de détente et de loisirs, protégés, notamment pour les enfants, particulièrement dans les secteurs d'habitat collectif et intermédiaire.

V. Equipements publics et services

Deux niveaux de desserte des équipements et de services sont attendus sur la zone. Un niveau d'attractivité qui dépasse la seule zone AU et un niveau de proximité à l'intérieur. L'ensemble de ces équipements, services et commerces constituera donc à la fois une centralité secondaire à l'échelle de l'agglomération et un pôle de proximité desservant une population nouvelle d'habitants et d'usagers.

Leur localisation doit répondre à plusieurs exigences d'ordre fonctionnel, de facilité de repérage et de structuration spatiale. En réponse à ces impératifs, la logique de positionnement retenue vise à associer le plus possible l'ensemble des équipements aux parcours majeurs, et notamment à l'axe fonctionnel décrit dans les tracés fondateurs.

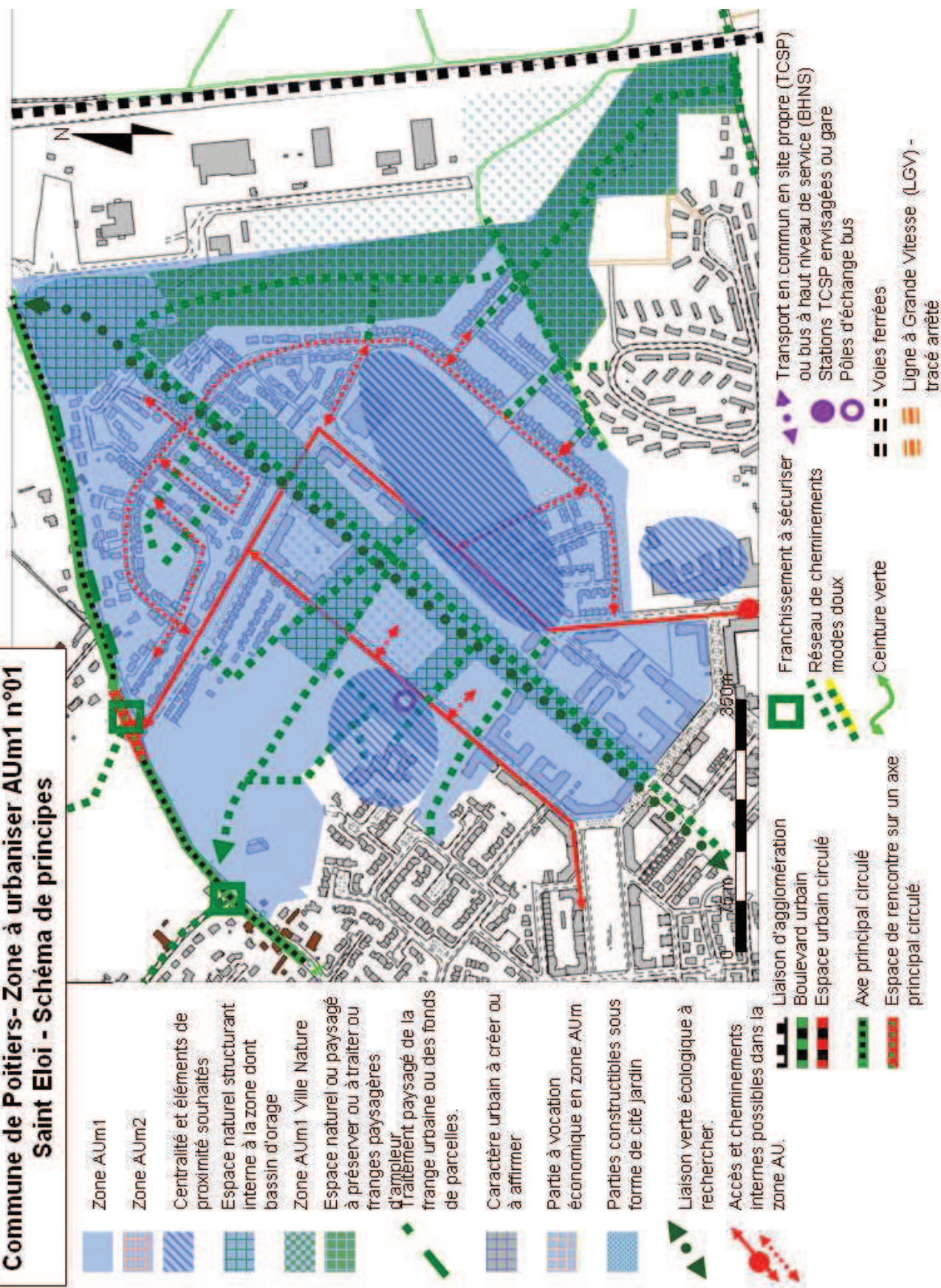
Il sera par ailleurs nécessaire d'assurer une desserte renforcée en modes doux, des éléments du pôle, considérant la taille et l'éclatement de celui-ci.

Les équipements, services et commerces attendus ou déjà construits sont les suivants : un lycée public innovant, une salle de sports, un pôle enfance-jeunesse, des espaces conviviaux de quartier, une maison des services publics (mairie annexe, bibliothèques, services sociaux) et d'autres services administratifs ;

Un petit pôle de commerces doit venir compléter ce dispositif. Ils pourront s'organiser le long de l'axe structurant en rez-de-chaussée d'immeubles ;

Un EHPAD pourrait également être réalisé.

Commune de Poitiers-Zone à urbaniser AUm1 n°01 **Saint Eloi - Schéma de principes**



Quartier Trois Cités

Zone AUm1 n°04 – La Mérigotte (M3-R5)

I. Contexte de la zone.

La zone à urbaniser de la Mérigotte constitue un territoire d'environ 25 hectares, au contact direct avec le milieu aggloméré de la commune de Poitiers.

Le secteur, malgré sa situation centrale, est enclavé ; il est bordé à l'ouest par le parc d'Artillerie et la ligne SNCF et au sud par les coteaux du Clain. Inscrit dans une boucle du Clain, ce site présente trois ensembles topographiques marqués :

- ♦ une partie en plateau
- ♦ un coteau relativement pentu qui dégage de belles vues lointaines
- ♦ une partie en pente douce qui vient au contact du terrain militaire.

Ce coteau est très bien exposé à l'ensoleillement et particulièrement sensible aux vues depuis le plateau du centre-ville et l'avenue de la Libération. En retour le site offre de larges vues sur la ville de Poitiers et sur l'ensemble du versant opposé de la vallée du Clain, à l'ouest et au sud.

Le point le plus bas se situe à l'angle sud-ouest de la zone, à proximité d'une passerelle qui franchit la voie ferrée.

La zone de la Mérigotte est dans l'ensemble constituée de terrains sablo-graveleux légèrement argileux à argileux jusqu'à une profondeur de 1,70 m. Quelques secteurs de carrières au Sud et au Sud-Ouest constituent des contraintes particulières quant à la destination des sols.

La limite ouest est constituée par un tissu pavillonnaire relativement perméable qui sépare la zone du quartier des Trois Cités.

L'enclavement de cette zone, qui constitue une « presqu'île » semi urbaine aujourd'hui, l'isole certes, mais lui confère également une certaine tranquillité. Les accès actuels sont très limités et les voies permettant d'accéder au site sont étroites et de caractéristiques plutôt « rurales ». S'il est important de préserver cette tranquillité vis-à-vis de la voiture, en évitant de réaliser un réseau viaire qui encouragerait le transit au travers de la zone, il est au contraire nécessaire d'ouvrir la zone sur le quartier des Trois Cités par un maillage piéton et vélo suffisamment structuré pour offrir de nombreuses solutions de circulations douces vers le pôle de proximité. Des bandes cyclables existent sur le secteur de la Piquetterie pour aller vers le centre-ville par le Fief de Grimoire et les Cours ainsi que pour se rendre au collège Ronsard et au-delà au Centre Leclerc. Un travail reste à faire au-delà et à l'intérieur du quartier de la Mérigotte. Le réseau de bus dessert par deux lignes le quartier de la Piquetterie. La ligne 11 qui passe rue du Fief de Grimoire relie le centre-ville au campus en passant par le Grand Large et le CHU. La ligne 2 parcourt Poitiers circulairement et passe au cœur du quartier. La Mérigotte n'est pas desservie, sauf par les « P'tits Bus ». L'apport d'une population nouvelle sur ce secteur obligera à réfléchir aux solutions de desserte par le bus notamment avec l'arrivée du BHNS dont plusieurs arrêts devraient être

accessibles par les liaisons douces depuis le site. Ce maillage de circulations douces doit permettre également d'offrir des itinéraires de promenades vers la vallée du Clain.

L'urbanisation de la Méricotte, répond à des enjeux urbains et sociaux qui dépassent largement la dimension du site :

- ◆ C'est une des dernière grande zone à urbaniser de Poitiers, proche du centre-ville puisque située à 1700 m de l'hôtel de Ville soit à moins de 20 minutes à pied ou 10 minutes en bus par la ligne 2.
- ◆ Son urbanisation est directement liée à l'intensification du quartier dont elle fait partie. Sa réalisation est particulièrement importante pour la vitalité du pôle de proximité de la Piquetterie qui se situe dans une opération de rénovation urbaine.
- ◆ Sa contribution à cette ORU, est particulièrement importante puisqu'une partie de la reconstruction des logements locatifs sociaux démolis doit être réalisée sur la Méricotte.
- ◆ La qualité des vues réciproques est un enjeu fort dans l'aménagement et la construction du site
- ◆ Son maillage en liaisons douces vers le pôle de proximité doit en faire un véritable morceau de quartier mettant en relation les Trois Cités et la vallée du Clain.



Zone AUm1 n°04 de la Méricotte

II. Principes d'urbanisation (M3-R5)

Le plan d'aménagement et des prescriptions urbaines ci-après précise graphiquement la structure d'aménagement de la ZAC. Il distingue deux types d'espaces :

- ◆ Les espaces structurants qui assurent la distribution générale du quartier et le mettent en relation avec l'urbanisation existante. Ils rassemblent l'essentiel des espaces verts, ordonnent le paysage et indiquent les façades urbaines,
- ◆ Les îlots constructibles dont la structure interne doit assurer la cohérence urbaine à l'échelle de la ZAC et permettre un maillage de liaisons douces à travers le quartier.

Le parti d'aménagement s'appuie largement sur la préservation et la mise en valeur des vues réciproques. L'organisation des espaces publics et la structure viaire participent à cet objectif.

L'ensemble de la structure viaire est conçu comme une zone de vitesse maîtrisée (type zone 30) où la circulation des vélos est mélangée à celle des voitures. Le tracé des voies structurantes évite au maximum les longues lignes droites : cependant diverses autres dispositions seront probablement nécessaires pour réduire la vitesse des voitures : aménagement des passages piétons, changements de matériaux, rétrécissements ponctuels, priorité à droite, stationnement longitudinal et création d'une ambiance urbaine...

Le stationnement nécessaire aux logements sera situé dans les îlots constructibles. Cependant, les espaces structurants devront accueillir quelques places destinées aux visiteurs. Une aire de stationnement exceptionnel sera réalisée à proximité de la passerelle au-dessus de la voie ferrée, permettant d'accueillir environ 60 voitures lors des crues du Clain inondant les accès aux habitations du Bas des Sables. Ce stationnement tout à fait occasionnel pourra prendre place sur la partie basse de la coulée verte dont le sol sera renforcé à cet effet.



ZAC DE LA MERIGOTTE

PLAN D'AMENAGEMENT ET DES PRESCRIPTIONS URBAINES



12 mai 2015
Echelle 1/2500

A.U.P. 100% STEFF LEMOINE DAVY GEFFARD BERTHOI
CM-CIC Aménagement Foncier



VOIES STRUCTURANTES ET ESPACES VERTS

- Périmètre de la ZAC
- Voie existante à réaménager
- Voie à créer
- Chemin et espace piétons
- V Belvédère / vue lointaine
- Surface plantée

PRINCIPE D'ECOULEMENT ET DE RETENTION DES EAUX DE PLUIE

- Nœue et Bassin d'orage

ILOTS CONSTRUCTIBLES

- ▶ Accès de desserte des ilots (position de principe).
- Principe de desserte
- Principe de continuité piétonne
- Logements Collectifs ou intermédiaires
- MIG (Maisons individuelles groupées)
- TAB (Terrains à bâtir)
- Parcelles conservées par leurs propriétaires
- | Constitution d'une façade urbaine
- Arbres à protéger
- Autres structures boisées existantes

Le programme

Cette opération est principalement destinée à accueillir des logements avec l'objectif de répondre à des besoins diversifiés. A ce titre le programme doit assurer une mixité sociale basée non seulement sur le statut d'occupation des habitants mais aussi sur une diversité des typologies de logements et des formes urbaines de façon à permettre une mixité des revenus, des tranches d'âges et de structures familiales. La mixité sociale doit être assurée notamment par la réalisation de 121 logements dans le cadre de l'opération ANRU.

S'agissant des formes urbaines, la mixité sera recherchée à travers la réalisation de types de logements variés :

- ◆ de l'habitat collectif sous forme de petites unités, le recours au grand collectif n'étant pas envisageable sur la zone. Les bâtiments à construire pourront atteindre des hauteurs allant jusqu'à R+2/3, les bâtiments les plus hauts devant servir à soutenir une perception urbaine sur certains secteurs particulièrement le long des axes structurants comme la voie principale ou la coulée verte. Un épannelage à niveaux variés sera recommandé particulièrement pour s'adapter à la topographie.
- ◆ De l'habitat intermédiaire défini comme des logements superposés mais possédant chacun un accès direct à partir de la voie de desserte, un espace extérieur et si possible un garage privatif. Les bâtiments à construire pourront atteindre des hauteurs de R+2/3 avec les mêmes principes de perception urbaine et d'épannelage à niveaux variés que pour les bâtiments collectifs.
- ◆ Des habitations groupées sous forme de rangées ou autour d'une placette ; des plans de maisons patio ou de maisons avec garage séparé devront être imaginés pour diversifier au maximum l'offre d'habitat.

Au total, environ 315 logements pourraient être construits dans les formes collectives, intermédiaires ou individuelles groupées.

- ◆ Des terrains à bâtir (environ 180), dont la relative petitesse doit favoriser des modèles de construction à caractère urbain intégrant une possibilité de double mitoyenneté.

Les opérations de construction devront présenter une bonne intégration dans l'îlot. Elles devront contribuer à la mise en place de circulations douces à travers le quartier, particulièrement vers le pôle de proximité de la Piquetterie, les futurs arrêts du BHNS et les espaces de détente et de loisirs de proximité et de la vallée du Clain. Les opérations devront privilégier la présence verte.

Il n'est pas exclu de retrouver quelques activités compatibles avec le voisinage de l'habitat. Cependant, il est important de conforter en priorité le pôle de proximité de la Piquetterie. L'aménagement de liaisons douces confortables entre les deux sites est essentiel pour retisser ces liens urbains nécessaires à la vitalité des commerces et des services existants et au bon fonctionnement des équipements publics de la Piquetterie. En conséquence les projets qui pourraient être présentés sur la Méricotte ne devront pas déséquilibrer l'offre de proximité.

III. Voirie et réseaux divers

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

L'accès à la zone sera organisé au nord, depuis la rue du parc d'Artillerie et la Promenade des Cours. D'autres accès secondaires existeront, rue du Cherche midi, rue du Haut des Sables, rue de la Mérigotte. Entre ces solutions d'accès, les liaisons seront indirectes de façon à dissuader le trafic de transit. La voie principale, notamment, présentera un profil en long et des caractéristiques adaptés à cet objectif.

Il apparaît même nécessaire de favoriser la création d'une zone d'apaisement de la circulation type zone 30, ce qui impose la réalisation de dispositifs à l'entrée de la zone, le maintien des priorités à droite et le mélange des flux (vélo/voiture).

L'objectif en matière de transports collectifs est d'assurer des cheminements confortables pour rejoindre les arrêts de la promenade des Cours et de la Piquetterie. L'offre sera améliorée avec l'arrivée du BHNS.

Il sera indispensable de concevoir ce maillage en lien avec le pôle de proximité des Trois Cités. Les voies existantes, notamment rue du Cherche Midi, rue du Haut des Sables, allées des Deux Cèdres et des Colombes) pourraient, après quelques aménagements, servir à la pratique des déplacements en modes doux.

III.A.2. Les aménagements internes

La voie d'entrée par le parc doit permettre de franchir avec une pente raisonnable la différence de niveau d'environ 8 mètres qui séparent la rue du parc d'artillerie du haut du terrain. Elle nécessite une modification de l'impasse des Pervenches dont la partie haute sera connectée sur la nouvelle voie ;

La voie principale est implantée sur la courbe de niveau du haut du coteau ; elle est ponctuée de trois belvédères donnant vers le centre-ville et vers la vallée du Clain à l'ouest ; chacun d'entre eux est associé à une coupure verte. Cette voie assure, de part et d'autre, la distribution des îlots en partie haute ainsi que vers le coteau.

La voie qui s'implante en bas de la partie la plus pentue du coteau assure la distribution médiane du site.

Une dernière voie permet le bouclage des deux voies précédentes avec la rue du haut des sables. Cette voie longe une coulée verte qui s'élargit à l'est sur le petit bois d'ormeaux. Elle distribue les îlots au sud de l'opération.

Les voies préexistantes sur le site sont intégrées dans la structure viaire. La rue de la Mérigotte est en partie intégrée aux espaces structurants (avec des accès vers les îlots) et pour partie voie de desserte des riverains. La rue du Cherche midi devient au nord une voie de desserte interne à la zone et sur sa plus grande partie, un axe piéton majeur.

Les accès et tracés des voies de desserte, à l'intérieur des îlots, sont donnés pour indication. Ces voies seront conçues comme des voiries mixtes. Leurs formes seront volontairement diversifiées de manière à caractériser chacune des unités de vie qu'elles constituent (voies étroites,

placettes...). Toute voie en impasse sera prolongée par des cheminements piétons vélos. Les placettes et dégagements de faible profondeur ne distribuant que quelques maisons et ne participant pas au maillage de liaisons douces sur le quartier ne sont pas soumis à cette règle, sauf prescription spéciale dans le plan des prescriptions.

III.B. Réseaux divers :

La question des réseaux devra être traitée dans le cadre limité de l'urbanisation de la zone en ayant soin de ne pas aggraver la situation existante, et de prendre en compte l'existence d'un bâti diffus qui ne bénéficie pas du réseau collectif pour le traitement des eaux usées. Il existe des réseaux d'eaux pluviales rue du Cherche Midi et rue du Haut des Sables qui pourront être utilisés en réalisant une rétention préalable, les réseaux en aval étant surchargés. Le réseau le plus proche se trouve rue Bas des Sables à environ 500 m de l'entrée de la Méricotte.

Pour les secteurs de carrières au Sud et au Sud-Ouest il sera nécessaire de suivre les préconisations du PPR, à savoir disperser les eaux pluviales hors des zones de présence effective de cavités souterraines. Par ailleurs, quelques zones de remblais existent. Des études de perméabilités des sols seront entreprises pour déterminer précisément leur capacité à infiltrer.

La collecte, le stockage et le traitement éventuel des eaux pluviales feront de préférence appel aux techniques alternatives dites « sans tuyau ». Les points bas seront réservés à la gestion des eaux de pluie et à la création d'espaces verts suffisamment dimensionnés pour la zone et ses abords. Dans les secteurs où l'habitat sera réalisé sur des petites parcelles, il conviendra de réaliser un pré dimensionnement des puits perdus afin de mesurer la compatibilité de cette solution envisagée avec la taille des parcelles.

La prolongation du réseau existant rue du Bas des Sables sera nécessaire jusqu'à l'entrée de la ZAC, pour évacuer, après rétention, une partie des eaux de pluie de la voie principale.

L'ensemble du réseau de collecte des eaux pluviales devra contribuer à la qualité paysagère des lieux.

En matière d'eau potable, il existe des réseaux suffisants Avenue du Parc d'Artillerie, Avenue Rhin et Danube et Rue du Haut des Sables. Il existe aussi un réseau utilisable rue de la Méricotte. Ces réseaux pourront assurer l'alimentation et la sécurité incendie de la Méricotte.

Concernant les réseaux électriques, la zone de la Méricotte est traversée, du Nord au Sud, par une ligne haute tension 20 000 Watts.

Le long de la rue de la Méricotte, tous les réseaux basse tension et téléphonique sont aériens.

Les infrastructures intégreront les éléments de génie civil permettant le déploiement à terme d'un réseau de courant faible à très haut débit.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Les espaces paysagers structurants se composent en deux types :

- ♦ Les espaces plantés le long des voies. Les plantations qui accompagnent les voies doivent faire partie intégrante de la conception de celles-ci et en particulier de leur dimensionnement. Sur la rive est de la voie principale, les plantations se composeront, autour d'une large noue,

d'arbustes variés de couvre sols et de prairie. Les plantations d'arbres devront être composées de manière à créer des cadrages sur le coteau du centre-ville.

◆ Les espaces de coulée verte et de plaine de jeux qui comprennent :

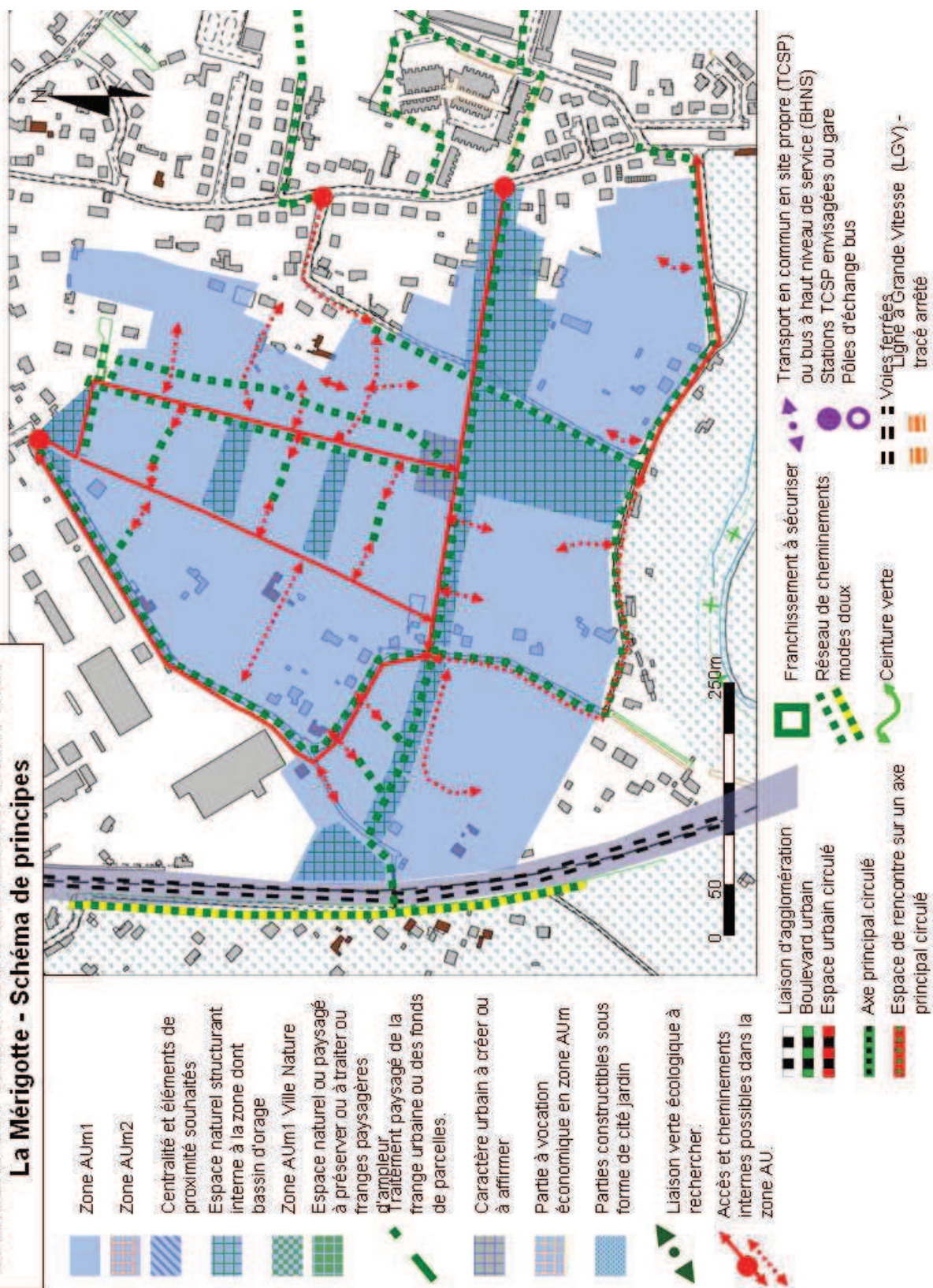
- Les coupures vertes séparant les îlots dans le sens est-ouest ; elles doivent constituer des ouvertures visuelles dans le prolongement des belvédères. Ces espaces seront ouverts et collectifs dont le modelé de terrain permettra de gérer les eaux pluviales.
- La plaine de jeux au sud ; c'est un vaste espace ouvert, à proximité des habitations qui doit offrir un espace de transition entre la vallée du Clain et les premières constructions. Elle devra être ouverte sur le paysage de la vallée du Clain.

Les aménagements à l'intérieur des îlots devront tenir compte des orientations d'aménagement des espaces publics riverains et être étudiés dans un esprit de simplicité pour en faciliter la gestion.

V. Equipements publics :

Sans objet

Commune de Poitiers - Zone à urbaniser AUm1 n°01 La Mériçotte - Schéma de principes



Quartier Poitiers Ouest

Zone AUm1 n°03 – Les Montgorges

I. Contexte de la zone.

La zone à urbaniser des Montgorges constitue un vaste territoire de 38 hectares environ à proximité de la RN 10 et au contact direct avec le milieu aggloméré de la commune de Poitiers. Ce secteur est actuellement principalement agricole en limite des communes de Poitiers et de Biard.

Les Montgorges assurent une continuité entre différents espaces contrastés en terme d'urbanisation :

- ◆ le Nord de la zone est occupé par des équipements et des bâtiments militaires,
- ◆ la frange Est borde directement la RD 910 qui représente une véritable coupure en



matière de développement de l'urbanisation. Cette zone fait également face à l'aéroport de Poitiers-Biard et à la zone d'activité du Vignaud. Suite à l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la RD 910, l'accès en voiture à la zone des Montgorges est levé en attendant la réalisation d'un autre point d'échange prévu plus au Sud et sécurisant les traversées des modes de déplacement doux.

- ◆ le Sud de la zone est en contact direct avec le pôle de proximité de Montmidi, actuellement en perte de vitesse.
- ◆ Enfin, l'Est de la zone est en contact avec un tissu urbain qui s'organise le long de voies en impasse de petite taille (chemin de Roule Cul et rue du Soleil Levant).

La zone se situe à environ 20 mn à pied du centre ville et environ 10 mn en bus par la ligne 8. Cette dernière relie également la zone au centre socio culturel de la Blaiserie qui se situe à environ 10 mn à pied et 5 mn en vélo.

II. Principes d'urbanisation.

La répartition spatiale est d'environ 1/3 pour les activités et 2/3 pour l'habitat (ou les activités compatibles avec ce dernier, notamment au droit du pôle de proximité). Les activités seront implantées à proximité de la RD 910 de façon à bénéficier de l'effet de façade. Le traitement de cette façade sera particulièrement soigné. On y recherchera un effet d'alignement bâti relativement continu pouvant comprendre quelques reculs. Les espaces situés entre le RD 910 et les bâtiments seront principalement constitués d'espaces naturels.

La séparation entre le secteur mixte et le secteur spécialement dévolu aux activités sera nette, notamment pour éviter que le flux des visiteurs des activités ne vienne encombrer le futur quartier.

Les activités attendues sont essentiellement des artisans, de petites unités de production réalisant également la commercialisation en direct de leurs produits, des commerces spécialisés et des bureaux. Il n'est, *a priori*, pas question de faire de cette zone un nouveau site commercial généraliste sur Grand Poitiers. Il n'est pas non plus question d'y accueillir des unités de production industrielle, ce qui serait incompatible avec le voisinage de l'habitat.

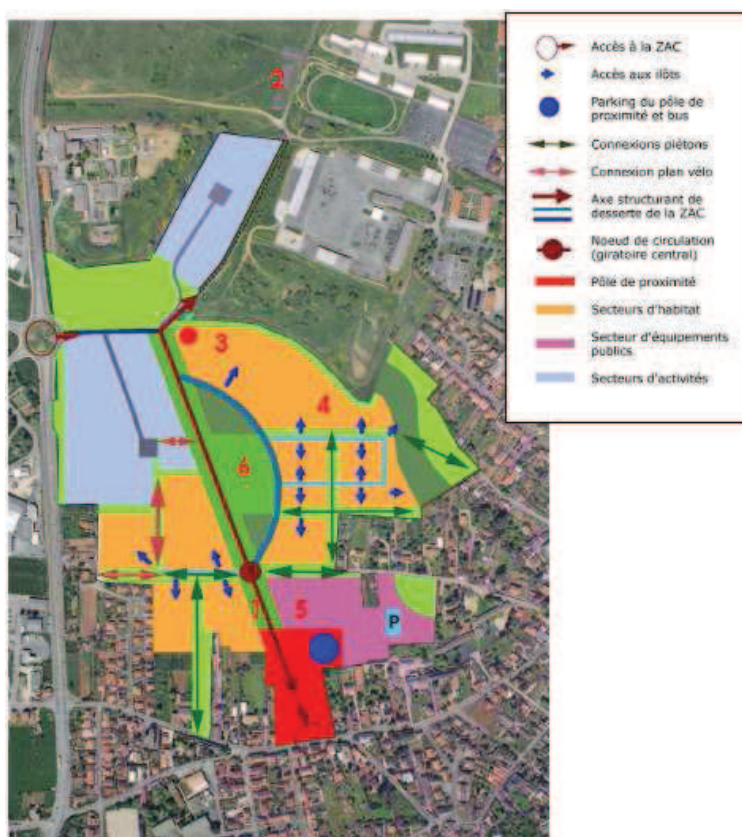
Le secteur des Montgorges est un des sites associés des Opérations de Renouvellement Urbain (ORU). Par ailleurs, afin de ne pas accroître le déficit de Grand Poitiers en matière de logements sociaux, il faudrait en prévoir environ 30%.

Au total, on pourrait construire environ 600 logements. Il n'est pas question de réaliser des grands collectifs sur la zone. L'habitat pavillonnaire doit être évité car il est fortement consommateur d'espace et ne garantit pas aux habitants une intimité suffisante. Les formes à privilégier, notamment autour du pôle de proximité et l'axe vert central sont les petits collectifs ou l'habitat semi-individuel. Des formes individuelles compactes, comme la maison de ville, ou la maison patio seront privilégiées. Il sera demandé aux constructeurs de réfléchir à des formes innovantes d'habitat.

En tout état de cause, les formes d'habitat choisies devront être compactes, durables, respectueuses de l'intimité des habitants et bénéficiant d'un espace de vie extérieur.

Les éléments principaux d'organisation de la ZAC sont :

L'axe de composition (1) relie les



deux accès automobiles à la zone AU et est conçu dans l'éventualité d'une connexion future, au pôle d'équipements de Bel Air (2).

Le plan de composition est construit à partir de cet axe structurant, vert, issu du pôle de proximité, générant une perspective vers l'intérieur du futur quartier.

Il est ponctué par un signal fort au Nord (3), marquant l'entrée de la zone depuis la rocade Ouest.

La trame de composition (4) est orthogonale suivant les directions tracées sur le site et permet l'optimisation des orientations Sud des futures constructions. Cette trame de composition est constituée des espaces paysagers et des cheminements doux..






Les points forts de la zone AU sont le pôle de proximité (5), qui doit être conforté, et un parc (6), situé au centre de la zone, d'où rayonnent des bandes paysagères reliant aux espaces verts constitués par des bassins accessibles et aménagés. Les rez de chaussée sur le pôle de proximité seront prioritairement consacrés à des activités.

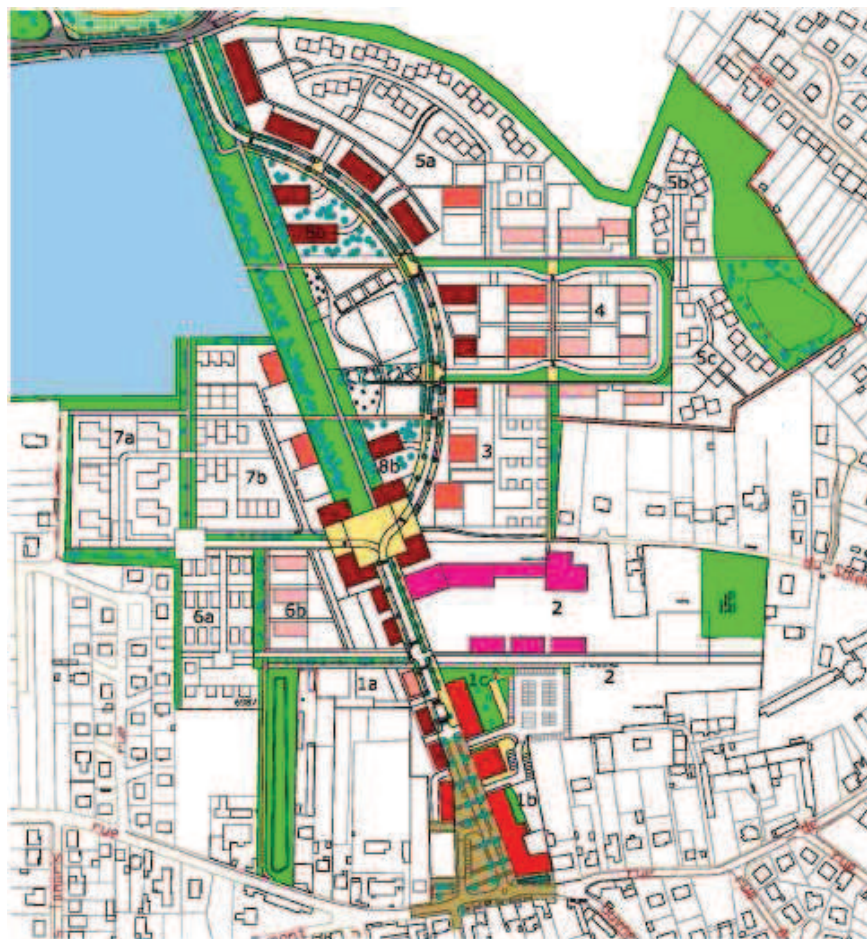
Le principe d'implantation et d'organisation du bâti vise :

- ◆ à « noyer » les constructions dans la verdure. L'aspect minéral est réduit au maximum, excepté pour le pôle de proximité (îlot I1b), cela justifiant le fait que seul cet îlot est concerné par une implantation à l'alignement. Le traitement paysager doit primer dans cette opération et être particulièrement soigné pour chaque opération.
- ◆ à éviter les vis-à-vis. La volumétrie des constructions sera conçue en ce sens.
- ◆ à assurer un ensoleillement maximum aux pièces de vie

Les gabarits et la nature du traitement paysager (localisation des arbres....) y contribueront.

Principes de base pour les gabarits :

	R+3 et R+4
	R+2 et R+3
	R+1 et R+2,
	RDC, R+1 (à favoriser) ou R+2
	RDC à R+2



Ces gabarits doivent rester des principes. On pourra envisager de légères adaptations en fonction des projets proposés.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

Un axe structurant irriguera la zone entre le pôle de proximité et le carrefour giratoire de l'aéroport sur la RD 910. Il sera dimensionné pour pouvoir accueillir des bus, même si aucune ligne n'y est prévue pour le moment. La limite entre la partie habitat et la partie activités sera clairement marquée sur cet axe.

D'une façon générale, tout doit être fait pour établir l'ordre de priorité suivant sur la zone :

- 1- Les piétons,
- 2- Les vélos,
- 3- Les bus,
- 4- Les voitures.

Une spécialisation des espaces pourra être envisagée, à condition que cela ne nuise pas globalement à la sécurité de tous. En tout état de cause, les espaces affectés aux véhicules automobiles seront réduits au strict nécessaire. Les stationnements sur le domaine public, fortement consommateurs d'espace, seront également limités ; l'objectif général n'est pas d'ignorer la nécessité de prendre en compte la voiture, mais d'en limiter la présence pour favoriser les usages alternatifs (marche à pied, vélo, bus).

Sur la zone d'activité, il sera recommandé de foisonner les besoins en stationnement afin de limiter le nombre global d'emplacements de stationnement. Pour chaque implantation, le pétitionnaire sera invité à se doter d'un plan de déplacement d'entreprise et à s'inscrire dans une démarche collective. Une réflexion spécifique doit porter sur le stationnement des poids lourds, notamment pour ceux qui arrivent pour livrer à une heure à laquelle les entreprises sont fermées.

Des itinéraires seront aménagés spécialement pour les piétons et cyclistes, notamment le chemin de Roule Cul et la rue du Soleil Levant. Ces deux rues constituent un lien très important pour les piétons et les cyclistes vers le centre ville et les écoles. Les cheminements piétons et cyclistes doivent permettre d'offrir toutes les conditions confortables et de sécurité pour rejoindre les principaux éléments qui composent la proximité (école, commerces, arrêt de bus...).

Les voies internes doivent être clairement hiérarchisées. Elles permettront à tous les usagers de circuler en toute sécurité, notamment les piétons et les cyclistes.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Les principaux points de gestion des eaux pluviales sont le bassin à redimensionner le long de la RD 910, celui à l'amont

du chemin de Roule Cul, ceux à placer vers la rue du Soleil Levant et le long de la rue Guynemer (chemin à créer et pôle de proximité).

Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui devront se présenter comme des espaces naturels accessibles notamment dédiés à la gestion des pluviales.

Les infrastructures intégreront les éléments de génie civil permettant le déploiement à terme d'un réseau de courant faible à très haut débit.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Actuellement, la zone est constituée de terrains à cultiver faisant l'objet d'une agriculture intensive et présentant un faible intérêt faunistique et floristique.

Le nouveau quartier se composera autour d'un axe structurant « vert » [1] traversant toute la zone depuis le pôle de proximité jusqu'à la ZAE. Cet axe, d'une largeur constante, se déclinera en fonction des séquences urbaines qu'il traverse. En son centre, le parc [2] a pour ambition d'accueillir la population du quartier et des environs. De grands massifs d'arbustes et de vivaces, aménagés selon un principe simple de plantations en lignes, favoriseront une diversité faunistique, notamment en ce qui concerne l'avifaune. Un massif sera dédié aux plantes attirant les insectes et papillons ; l'autre sera dédié aux oiseaux, sur le même principe de choix de plantes adaptées et sera complétée par la mise en place de nichoirs. Enfin, la limite avec l'axe vert sera agrémentée d'un vaste verger accompagné de tables de pique nique pouvant accueillir, dans un environnement fleuri et fruité, les familles du quartier.



Autour de cet axe vert est composé un réseau d'espaces verts [3] accompagnant les voiries et les cheminements afin de créer une trame verte continue qui assure une fluidité des déplacements et une continuité écologique (notamment le rétablissement d'un corridor au nord en connexion avec les zones boisées de Biard, de l'aéroport et du parc naturel urbain).

Cette trame est basée sur les traces du parcellaire existant, tout en respectant la topographie naturelle du site. La limite avec le terrain militaire [4] sera plantée d'une haie champêtre afin d'occulter les vues vers le terrain militaire et protéger visuellement les habitations les plus proches. Cet espace permet également de créer une continuité écologique entre les bassins d'orage [5].

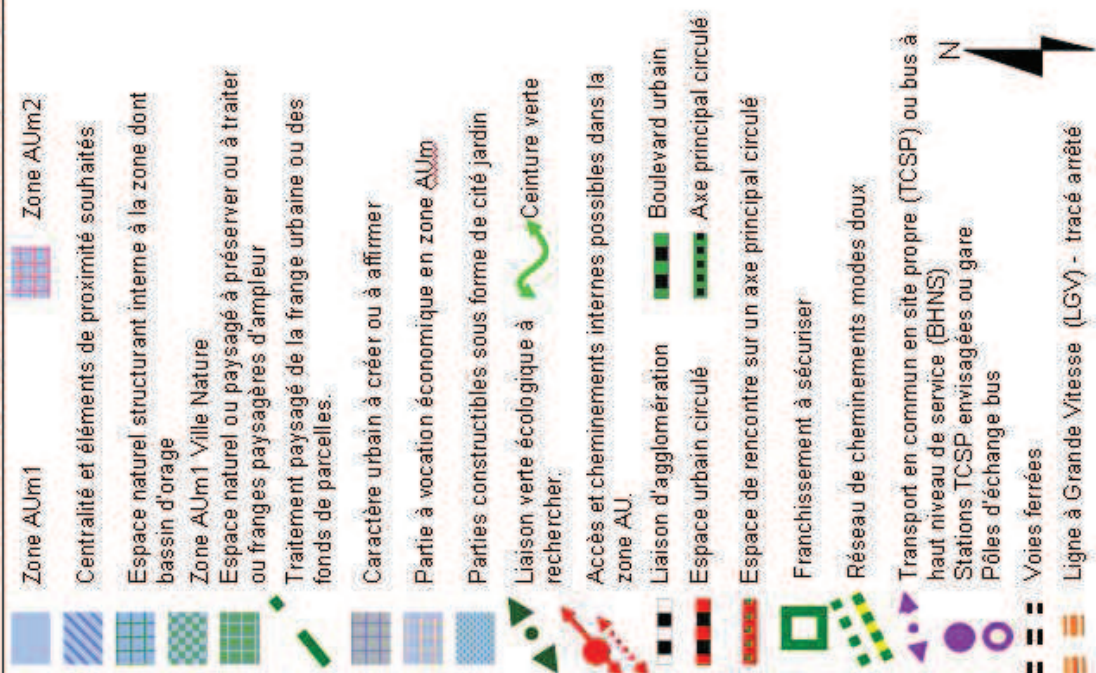
En complément, il sera demandé d'aménager les pieds d'immeubles comme des espaces verts privés collectifs largement ouverts et connectés aux espaces publics paysagers.

V. Equipements publics :

L'aménagement de la zone doit permettre d'accueillir des éléments de proximité tels que crèche ou extension des écoles si celle-ci s'avère nécessaire.

Un EHPAD pourrait également être réalisé.

Commune de Poitiers - Zone à urbaniser AUm1 n°03 Les Montgorges - Schéma de principes



0 75 375m

Zone AUm1 n° 09 - le Porteau

I. Contexte de la zone.

Cette zone à urbaniser se situe au Nord de Poitiers, entre les Coteaux et le Porteau. Cet espace est enclavé entre la RD 910 à l'Est et le secteur du Porteau qui domine, par la suite, la vallée du Clain. Elle est bordée au Sud par un tissu pavillonnaire de densité moyenne en façades des rues de la Grange Saint-Pierre et du Soleil Levant. L'Ouest de la zone fait face à des bâtiments de plus grande stature (Le Parc du Porteau...).

Ce secteur du quartier Ouest de Poitiers ne dispose pas de commerce de proximité, mais établissements d'enseignement y sont importants, notamment le complexe privé Isaac de l'Etoile.



Zone AUm1 n°09 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

La zone a vocation à accueillir principalement de l'habitat ou des activités compatibles avec le voisinage de l'habitat, en lien avec le tissu existant aux franges. La superficie couverte par la zone

est d'environ 8,9 hectares. Le site devrait être en grande partie occupé par l'extension du complexe Isaac de l'Etoile.

Le pôle de proximité le plus proche est situé à la Cueille Mirebalaise.

Quelques activités commerciales de proximité fonctionnant en lien avec les usagers de la RD 910 pourraient occuper le reste de la façade de la zone le long de cette voie.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes, en évitant les points où la visibilité est mauvaise ou les conditions de sécurité insuffisantes.

Les accès principaux à la zone seront réalisés depuis la RD 910 par le carrefour aménagé au droit du foyer du Porteau. Un autre accès doit être trouvé depuis la rue du Porteau à l'Est de la zone.

Une continuité entre ces points d'entrée est à mettre en œuvre, cette dernière structurant la zone à urbaniser. A partir de cette voie, la majeure partie de la desserte interne du secteur sera réalisée.

III.A.2. Les aménagements internes

Les voies internes doivent être clairement hiérarchisées. Elles permettront à tous les usagers de circuler en toute sécurité, notamment les piétons et les cyclistes.

Les voies aux abords de la zone devront être structurées afin de permettre des cheminements confortables pour tous les usagers, y compris cyclistes et piétons.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone.

Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui pourront être paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

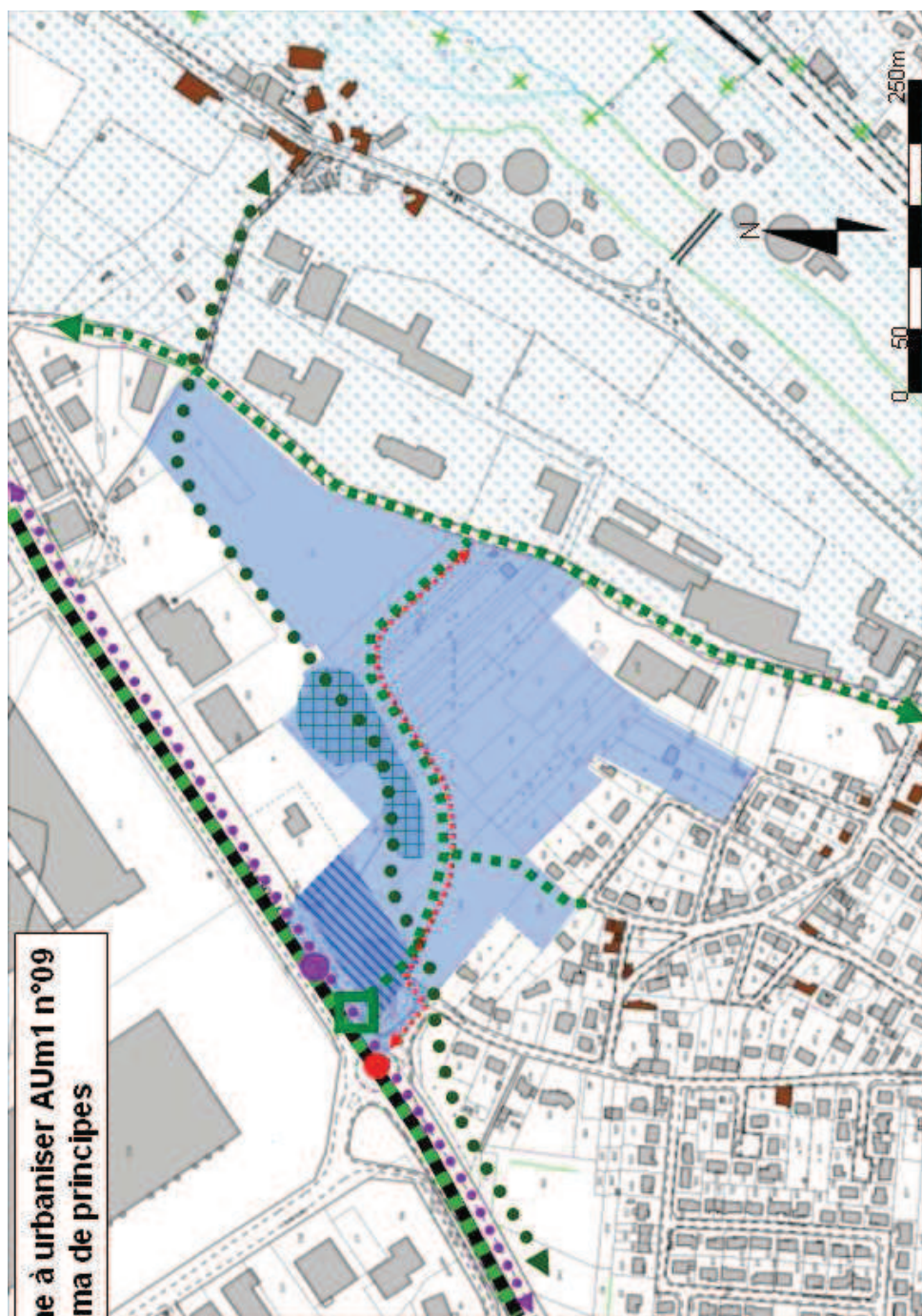
Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et accessibles.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Poitiers - Zone à urbaniser AUm1 n°09 **Le Porteau - Schéma de principes**

- Zone AUm1
- Zone AUm2
- Centralité et éléments de proximité souhaités
- Espace naturel structurant interne à la zone dont bassin d'orage
- Zone AUm1 Ville Nature
- Espace naturel ou paysagé à préserver ou à traiter ou franges paysagères d'ampleur
- Traitement paysagé de la frange urbaine ou des fonds de parcelles.
- Caractère urbain à créer ou à affirmer
- Partie à vocation économique en zone AUm
- Parties constructibles sous forme de cité jardin
- Liaison verte écologique à rechercher.
- Accès et cheminements internes possibles dans la zone AU

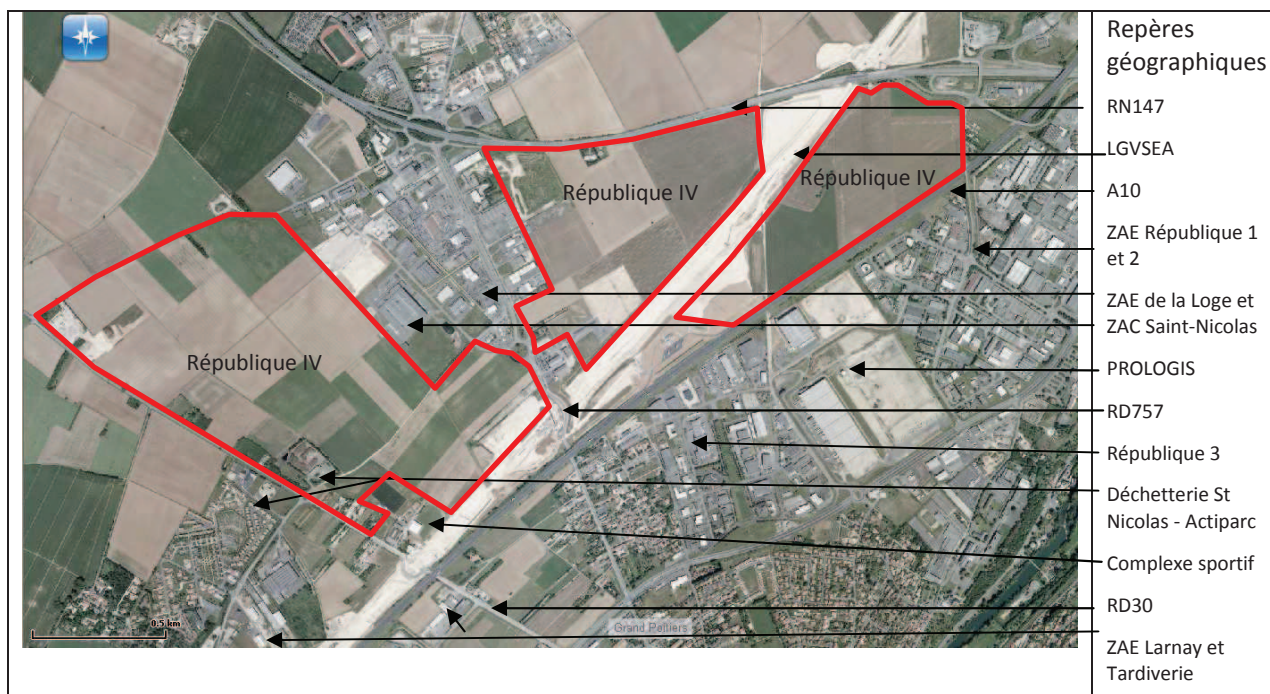


- Liaison d'agglomération
- Boulevard urbain
- Espace urbain circulé
- Axe principal circulé
- Espace de rencontre sur un axe principal circulé
- Franchissement à sécuriser
- Réseau de cheminements modes doux
- Ceinture verte
- Transport en commun en site propre (TCSP) ou bus à haut niveau de service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

Zones AUe1 n°15– République IV (M2-R5)

I. Contexte de la zone

La présente zone à urbaniser a pour objet d'aménager, pour les 20 ans à venir, une zone d'activités économiques localisée sur les communes de Migné-Auxances et Poitiers. Nommée République IV, elle se situe à la limite nord-ouest de la commune de Poitiers et au sud-est de la commune de Migné-Auxances. Située à proximité de l'aéroport de Poitiers/Biard et bordée par de nombreuses infrastructures routières, elle est traversée par la future Ligne à Grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA) dont les travaux ont débuté en 2011 et devraient s'achever en 2017.



— Limites de la ZAC République IV

D'une superficie d'environ 200 hectares, cet espace géographique assure la continuité entre différents zones d'activités économiques (ZAE) réparties sur plusieurs communes (les ZAE République I, II, III, le centre routier et le centre de Gros sur la commune de Poitiers, la ZAE des Loges, de Saint-Nicolas et Actiparc sur la commune de Migné-Auxances, Larnay et Tardiverie sur la commune de Biard).

La zone AUe1 n°15 s'inscrit dans un paysage de « plaine de champs ouverts », caractérisé par de grandes plaines céréalières au relief peu marqué. Ce paysage est perçu depuis les infrastructures routières (A10 et RN147). La LGV SEA traverse le périmètre opérationnel en déblais et ne devrait donc pas créer une sensation de cloisonnement une fois les travaux réalisés et le programme paysager mis en place.

La trame urbaine, entre les communes de Poitiers et de Migné-Auxances, s'est structurée en étoile le long des axes d'entrées et de sorties d'agglomération (RD30, RD757). La typologie des constructions présentes montre la prédominance d'activités économiques. Ces implantations résultent essentiellement :

- ◆ de la recherche de flux quotidiens associés à un effet vitrine qui sont des éléments guidant fortement l'implantation des activités commerciales et de services
- ◆ de la présence de l'aéroport Poitiers Biard, dont le plan d'exposition au bruit limite, voire interdit depuis de nombreuses années, les implantations à vocation d'habitat.

Enfin, plusieurs équipements publics ont été recensés dans et aux abords immédiats de la zone AUe1 n°15, dont deux ont un rayon d'action communautaire. Il s'agit :

- ◆ du complexe sportif Saint-Nicolas
- ◆ de la déchetterie Saint-Nicolas et de sa plateforme de compostage.

La présence d'entreprises et d'équipement dans la zone AUe1 n°15 (gestion du BTP, déchetterie Saint-Nicolas, karting) est conforme avec le programme prévisionnel d'aménagement défini dans la ZAC République IV. Leur éventuel développement ultérieur devra intégrer les principes définis dans la présente notice et par l'opération d'aménagement.

La présence des entreprises et des équipements communautaires montre que ce territoire est déjà un secteur doté d'usages urbains. Il peut être considéré comme un pôle générateur de déplacements.

II. Principes d'urbanisation

Grand Poitiers doit conforter sa stratégie d'accueil et d'implantation des entreprises et assurer l'environnement propice à leur développement. Les principes d'urbanisation de la zone AUe1 n°15 doivent permettre de répondre à la stratégie d'accueil voulue par Grand Poitiers qui repose sur cinq axes majeurs :

- ◆ permettre de capter de nouvelles entreprises. De par sa position géographique au cœur de l'axe reliant le sud et le nord de l'Europe (Autoroute A 10, LGV SEA), Grand Poitiers bénéficie d'un potentiel d'attractivité important pour des entreprises exogènes
- ◆ offrir aux entreprises locales les conditions de leur développement
- ◆ renforcer l'attractivité du territoire en permettant de satisfaire des besoins d'entreprises qui ne peuvent pas s'insérer dans le tissu urbain et économique existant notamment pour accueillir des établissements industriels de production, de transformation ou de logistique qui nécessitent des emprises foncières conséquentes
- ◆ attirer au maximum des entreprises à forte valeur ajoutée, extérieures au territoire et répondre à des besoins spécifiques nécessitant des tailles de foncier diverses et un environnement urbain adapté dont les activités liées aux équipements et services, à la construction et au BTP, à la recherche et développement...
- ◆ accompagner la mutation économique du territoire : en matière de renforcement et de diversification du tissu économique, les activités ciblées et attendues couvrent de nombreux secteurs comme les unités de production industrielles, les plates-formes de distribution, d'assemblage et de logistique, les activités liées aux énergies renouvelables et économies d'énergie, les activités de recyclage des déchets issus du BTP, les activités artisanales, les services aux entreprises.

Pour répondre à ces 5 enjeux, l'organisation des terrains à construire et leurs tailles devront pouvoir s'adapter aux différentes demandes. Le programme prévisionnel de construction doit permettre de répondre principalement à l'accueil d'activités liées :

- ◆ à l'industrie et la logistique
- ◆ au commerce de gros et à la petite production
- ◆ à une vocation artisanale
- ◆ au secteur dédié aux activités de recyclage.

Pour attirer des entreprises à forte valeur ajoutée et construire une image territoriale forte, la démarche urbaine et environnementale devra être poussée, en particulier en matière de :

- ◆ qualité urbaine et architecturale. Les futurs espaces et équipements publics seront conçus en vue de construire un quartier d'activités agréable à fréquenter et confortable pour celui qui y travaille. C'est dans un esprit de création, de recherche et d'innovation que le travail de conception des espaces et équipements sera réfléchi. Il s'accompagnera d'une recherche constante d'efficacité financière tant pour la réalisation que pour la gestion future des espaces
- ◆ constructions avec comme objectif de produire des bâtiments durables et économes en fonctionnement et bien insérés dans le paysage
- ◆ paysages et valorisation écologique en rapport avec l'étude d'impact menée dans le cadre de la création de la ZAC. Elle a notamment montré que la richesse des milieux écologiques et du paysage était à valoriser en s'appuyant sur les vallées sèches, véritables coulées vertes, dont les tracés sont repris dans le schéma de principe. Les principes d'urbanisation doivent conserver au maximum les habitats remarquables où se concentre une partie de la biodiversité et prendre en compte la présence d'espèces rares. Ces vallées servent également pour la gestion des eaux pluviales et leur localisation permet de créer des continuités paysagères et de restituer des corridors écologiques
- ◆ gestion optimisée des déplacements pour tous les modes

L'ensemble ou une partie de ces principes d'urbanisation pourrait être décliné dans le cadre d'une certification environnementale.

Les implantations d'activités potentiellement génératrices de nuisances sont orientées préférentiellement sur deux secteurs éloignés de toute partie bâtie à vocation d'habitat :

- ◆ le nord-ouest de la zone AUe1 n°15, aux abords de la RD30, avec une orientation ciblée sur les thématiques de l'éco-pôle (recyclage, déchets de chantiers, déchets banaux...) et du BTP
- ◆ le triangle constitué par la RN147, l'A10 et la LGV SEA avec une orientation préférentielle sur les établissements générateurs de flux, la logistique, les établissements industriels de production et/ou potentiellement générateurs de nuisances.

L'éloignement relatif n'est pas, pour cette nature d'activité, le seul élément à prendre en compte. En effet, plus l'activité peut porter une image environnementale peu flatteuse, plus les efforts doivent être importants pour minimiser les nuisances potentielles et obtenir un cadre et une insertion paysagère de qualité.

Les implantations d'activités dites commerciales seront privilégiées aux abords de la ZAE de la Loge, en complément de l'offre actuellement présente. De plus, les abords de la ZAE peuvent accueillir des équipements mutualisés dédiés aux entreprises (pépinière, pôle restauration, crèche d'entreprise, location de salle de réunion, pôle d'accueil, secteur loisirs...). Ils s'inscriront, soit dans la zone AUe1 n°15, soit dans la partie est de la ZAE de la Loge dans le cadre d'une opération de renouvellement et de valorisation urbaine.

Les futurs projets de construction doivent chercher à optimiser l'espace pour limiter sa consommation. Les volumes bâtis, adaptés aux fonctions de l'entreprise accueillie, devront présenter une animation architecturale et une esthétique paysagère de qualité, en particulier pour les façades perçues depuis l'espace public. L'inscription dans une dynamique urbaine, économique et paysagère de qualité implique de traiter avec qualité :

- ◆ l'insertion et la transition paysagère des secteurs « vitrines » en contact avec les infrastructures majeures en matière de déplacements (A10, RN147, LGV SEA, RD757 et RD30)
- ◆ les limites entre les espaces privés et les futurs espaces publics en tenant compte notamment de la qualité des portails, des clôtures et des plantations
- ◆ les enseignes et la publicité avec un souci de discrétion
- ◆ les espaces de stockage et l'aménagement des espaces de gestion des déchets seront préférentiellement dissimulés ou intégrés au parti d'aménagement et de construction
- ◆ l'adaptation des sols aux usages pour éviter une imperméabilisation excessive et apporter des conditions favorables aux plantations et aux milieux écologiques spontanés
- ◆ l'accompagnement des continuités écologiques (clôtures végétales constituant une haie ou une lisière végétale, espaces de faible entretien préférentiellement contigus et adaptés aux espèces messicoles et gestion paysagère et écologique des eaux pluviales à la parcelle...).

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

A l'échelle des liaisons nationales et internationales, la zone AUe1 n°15 présente une position stratégique exceptionnelle. Le schéma de principe de la zone AUe1 n°15 vise à s'articuler préférentiellement autour du réseau de voiries existantes constitué par :

- ◆ les deux entrées d'agglomération existantes constituées par la RD 30 et la RD 757 (Angers, Nantes) et les axes nationaux (A10, RN147),
- ◆ les réseaux de transports en commun liant Migné-Auxances et la nord de l'agglomération avec le cœur de l'agglomération
- ◆ le maillage viaire complémentaire et de la desserte des réseaux existants (électricité, gaz naturel, eau potable, eaux usées),

Les accès à la zone seront réalisés à partir des voies existantes, en évitant les points où la visibilité est mauvaise et / ou les conditions de sécurité ne sont pas réunies. Les accès principaux seront mis en place depuis la RD30, la RD757 et la rue Albin Haller en un ou plusieurs points. Aucune sortie directe non sécurisée ne peut être créée sur ces axes.

A partir de ces accès un développement viaire hiérarchisé sera à mettre en place dont les axes principaux circulés doivent permettre de rejoindre les différents points d'entrée afin de former une armature nouvelle qui définit un ensemble urbain traversant et cohérent. Les axes principaux circulés doivent être compatibles avec une utilisation éventuelle par les transports en commun urbains.

III.A.2. Les aménagements internes

L'aménagement interne de la zone AUe1 doit permettre d'offrir un maillage complémentaire aux axes principaux circulés pour assurer la desserte des îlots et des continuités avec d'autres voies

telle que la rue de Saint-Nicolas, la contre-allée de la zone de la Loge partie est et le passage routier existant sous l'A10. Les aménagements internes devront être clairement hiérarchisés et permettre à tous les usagers de circuler en toute sécurité, notamment les piétons et les cyclistes. Le maillage par les voies sera plus ou moins dense en fonction du parcellaire desservi, les voies en impasse doivent être évitées dans la mesure du possible.

Des itinéraires piétons et cyclistes dédiés pourront compléter le maillage des voies. Ils peuvent permettre notamment des liaisons avec les espaces environnants en direction de Poitiers, de Migné-Auxances ou de Vouneuil-sous-Biard en profitant notamment des passages sécurisés au droit de la RN147 et de l'A10 et des vallées sèches aménagées en coulées vertes naturelles.

Enfin, les aménagements internes à la zone doivent permettre notamment :

- ◆ de favoriser l'accès et donc l'utilisation des transports en commun urbains présents sur l'avenue de la Loge et la RD910
- ◆ de créer un maillage de cheminements pour les modes doux cohérents, lisible, facile d'usage et sécurisé.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.

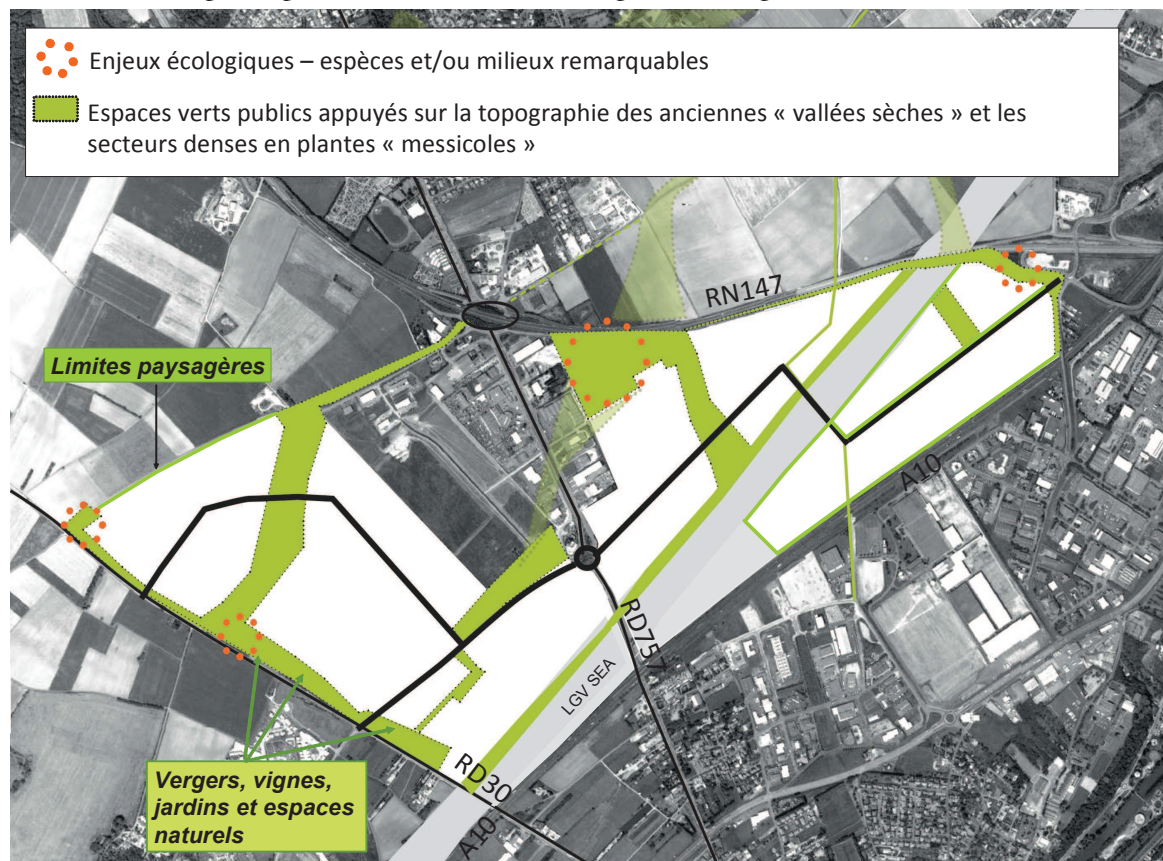
Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Les principaux points de gestion des eaux pluviales s'inscrivent dans la topographie du site et préférentiellement dans les vallées sèches. Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui devront se présenter comme des espaces naturels accessibles notamment dédiés à la gestion des pluviales.

IV. Espaces boisés, espaces naturels et espaces verts

En matière de paysage, les éléments paysagers ponctuels d'intérêt existants sont peu nombreux et ponctuels. Ces quelques éléments singuliers (jardins, vergers, bosquet, haies disparates...) viennent en complément de la topographie du site. La présence des larges vallées sèches nuance légèrement la topographie peu marquée du site. Elles seront le support préférentiel de larges coulées vertes à créer qui constitueront des espaces de respiration visuelle et fonctionnelle et constitueront des transitions paysagères avec les franges. Les futurs espaces naturels, les espaces verts et les ouvrages de gestion des eaux pluviales s'inscrivent dans ces espaces et constituent des corridors écologiques qu'il conviendra d'aménager et de gérer pour garantir leur rôle écologique (refuge pour les espèces et continuités par leur mise en relation en interne et en direction des espaces environnants en correspondance avec les conclusions des études faune-flore de l'étude d'impact République IV).

La trame générale des espaces verts publics participe à créer des respirations entre les différentes entités à urbaniser. Les espaces riverains de ces coupures peuvent également servir d'appui à la préservation, la mise en valeur et la gestion des milieux et habitats écologiques intéressants, en particulier aux abords :

- ♦ des secteurs accueillant des plantes « messicoles » remarquables (odontite de Jaubert, nigelle des champs...) qui sont préservés,
- ♦ des secteurs géographiques, composés d'une densité forte de plantes intéressantes, qui sont intégrés dans l'aménagement :
 - ♦ soit sur place,
 - ♦ soit par déplacement sur ces futurs espaces verts publics et les lisières de la zone.

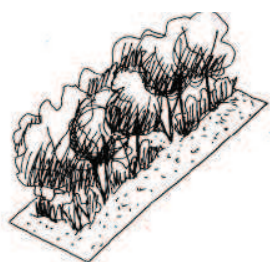


En matière de grand paysage, l'interface entre espaces construits et aménagés et grandes infrastructures de transport doit être particulièrement soignée et présenter une esthétique paysagère de qualité.

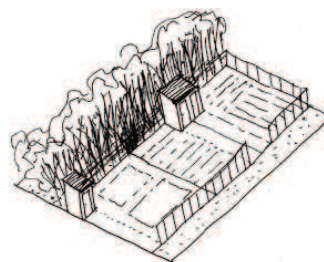
En matière d'entrées d'agglomération, la RD30 et la RD757 constituent des axes où les perspectives paysagères devront être appréhendées afin de mettre en valeur les opérations d'aménagement et de construction. Le paysage créé doit contribuer à améliorer la perception des entrées nord de l'agglomération depuis ces infrastructures routières. Il devra offrir la possibilité aux entreprises de bénéficier d'un effet vitrine valorisant.

Enfin, des limites paysagères de qualité avec les espaces riverains à dominante agricole sont à mettre en place. Le long de la RD30 et de la Route de Saint-Nicolas, elles prennent appui préférentiellement sur les éléments paysagers ponctuels existants (vergers, jardins...) et les espaces écologiques intéressants qui sont conservés, restitués ou complétés. Elles peuvent

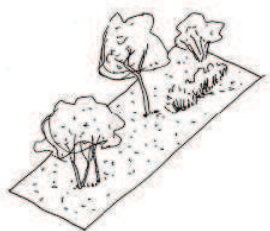
prendre des formes différentes dès lors qu'elles préservent, pour partie, l'histoire et les usages pratiqués sur cet espace.



Lisière urbaine « boisée »



Lisière urbaine « jardinée »

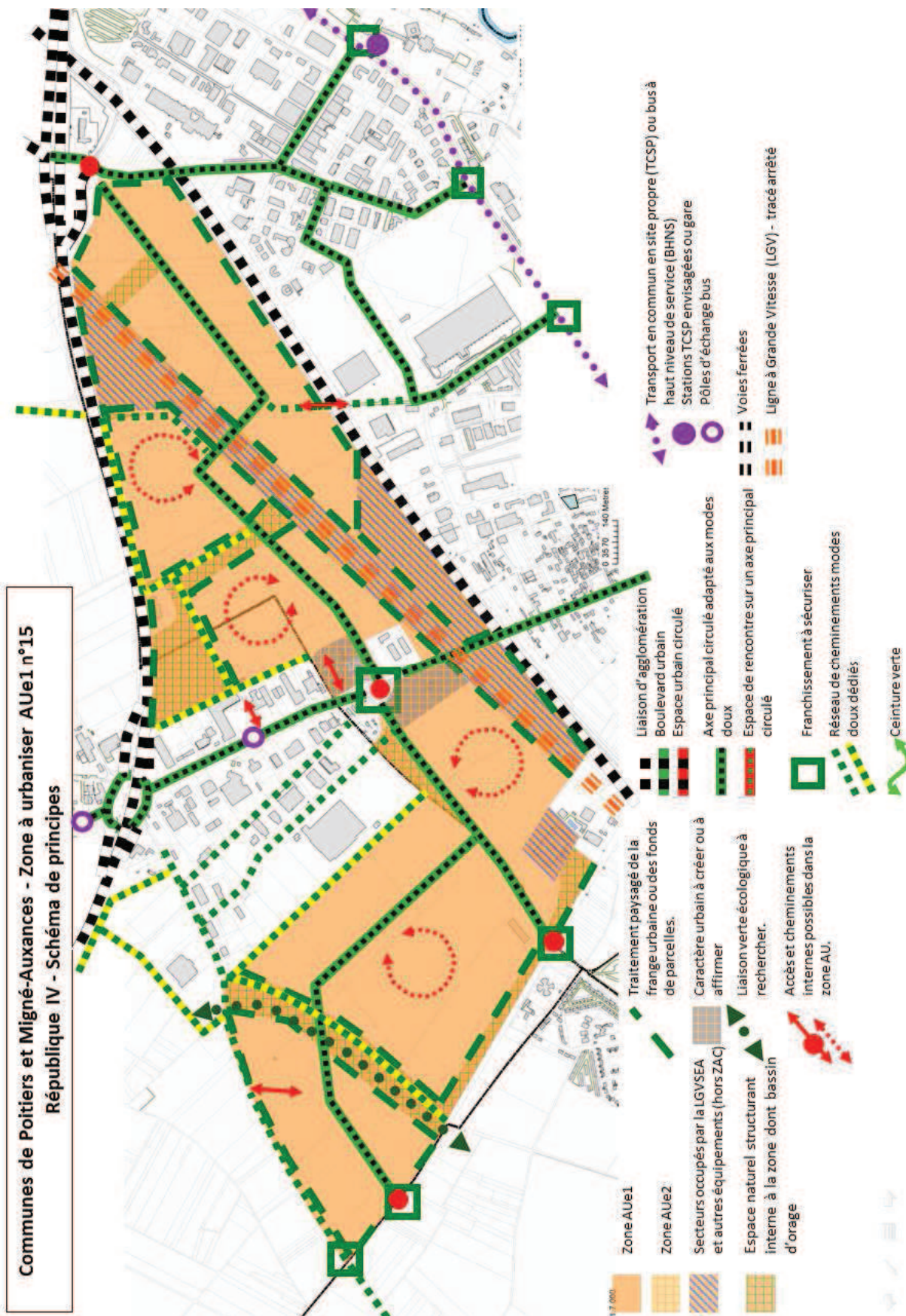


Lisière urbaine « habitée »

V. Equipements publics et services

Les espaces et équipements publics définis seront conçus en vue de construire un quartier d'activités agréable à fréquenter et confortable pour celui qui y travaille. C'est dans un esprit de création, de recherche et d'innovation que le travail de conception des espaces et équipements devra être réfléchi. Il s'accompagnera d'une recherche constante d'efficacité financière tant pour la réalisation que pour la gestion future des espaces.

Le schéma de principe de la zone à urbaniser AUe15 présente toutes les garanties pour assurer la desserte et la valorisation des équipements publics existants ou situés aux proches abords.



Quartier Montbernage Pont Neuf

Zone AUm1 n°13 – Aboville

I. Contexte de la zone.

Cette zone se situe à proximité du centre ville de Poitiers, en rive droite du Clain dans le quartier Montbernage Pont Neuf.

Les zones à urbaniser d'Aboville est un secteur enclavé dans un tissu urbain relativement dense constitué d'un part d'un bâti épars et majoritairement pavillonnaire et d'autre part des emprises du quartier militaire d'Aboville. Elle présente une situation particulière puisqu'elle propose une topographie marquée suivant une pente Ouest-Est.

La zone à urbaniser inclus un réservoir d'adduction d'eau potable et des parcelles appartenant au Ministère chargé de la Défense.



Zone AUm1 n°13 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

Cette zone s'inscrit dans un milieu urbain et apparaît comme une dent creuse. Ses conditions de dessertes sont bonnes, non seulement en matière d'accès, mais également de réseaux et, plus particulièrement pour les transports en commun.

Elle pourrait donc faire l'objet d'opération d'urbanisation en lien avec le tissu urbain existant et la rue Père de la Croix.

Sa superficie, proche de 1,9 hectares, permettra l'accueil de 50 à 75 logements organisés entre petits collectifs et maison de villes compacts sur les parties hautes de la zone à urbaniser. Ses emprises peuvent, en accompagnement de la gestion des eaux pluviales permettre de créer un espace vert collectif.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes, en évitant les points où la visibilité est mauvaise et / ou les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

Les accès principaux à la zone sont depuis la rue du Père de la Croix, et la Rue Saint Saturnin.

Une continuité entre ces deux points d'entrée pourrait être mis en place. Cette dernière est impérative pour les piétons et les cyclistes afin de joindre dans les meilleures conditions les transports en commun, en particulier les arrêts potentiels du BHNS sur la pénétrante.

III.A.2. Les aménagements internes

Les voies internes doivent être clairement hiérarchisées. Elles permettront à tous les usagers de circuler en toute sécurité, notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à des voies mixtes est souhaitable pour toutes les voies non structurantes.

La façade de la rue du Père de la Croix sera organisée dans la continuité des implantations déjà existantes sur cette rue avec comme objectif de proposer une façade urbaine confortable pour tous les usagers. Le rythme de cette longue ligne droite pourrait interrompu au droit de la zone AUm1 pour organiser des effets d'annonce des cheminements et de la desserte de l'opération.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone.

Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui pourront être paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

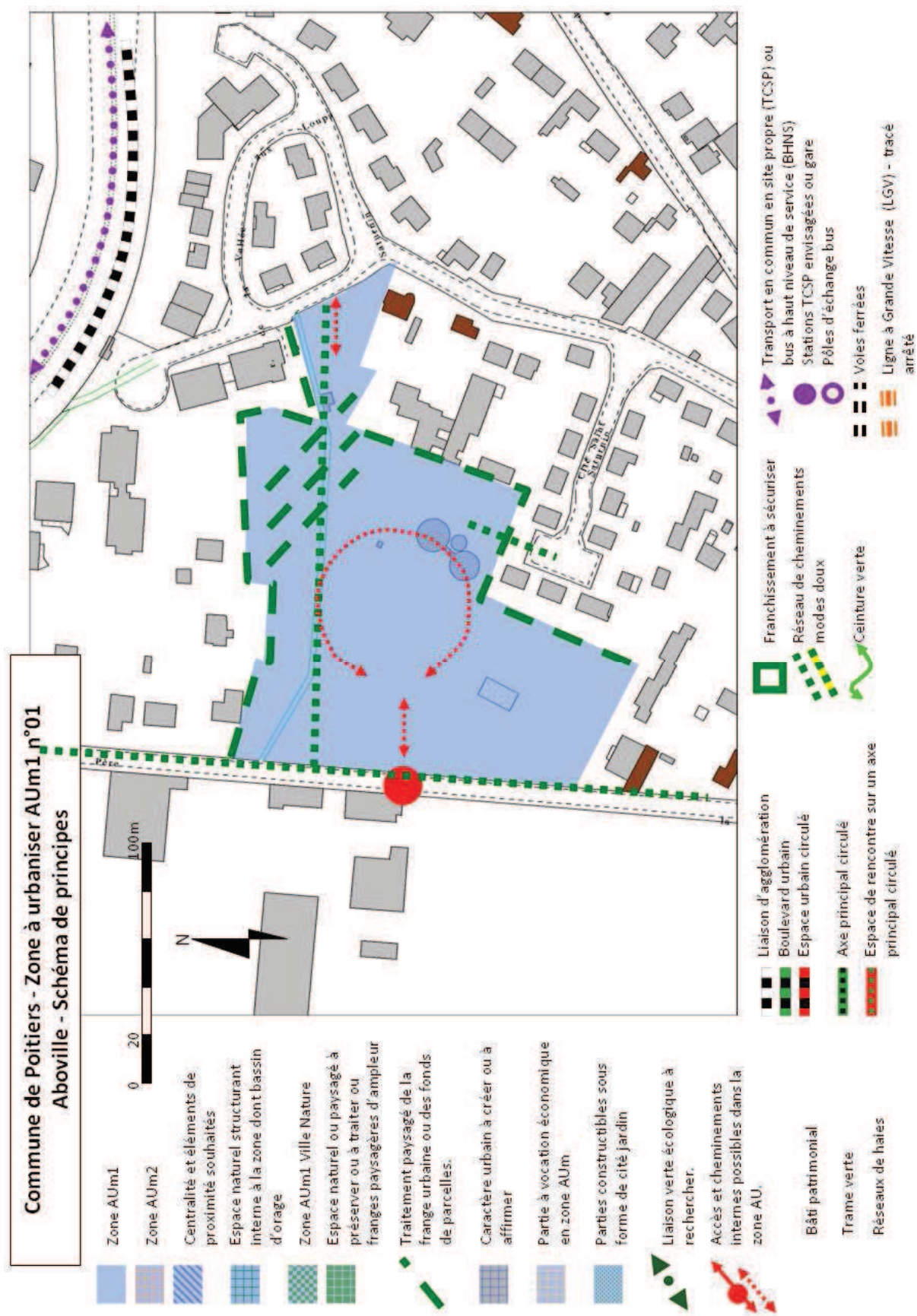
Chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles.

La frange Nord devra faire l'objet d'un travail paysager fort pour permettre une insertion des constructions par rapport aux perceptions depuis la voie André Malraux. La partie Est de la zone pourrait accueillir un espace vert collectif à l'interface entre les parties actuellement bâtie et la zone AUm1 et accessible en plusieurs points.

V. Equipements publics :

Sans objet.



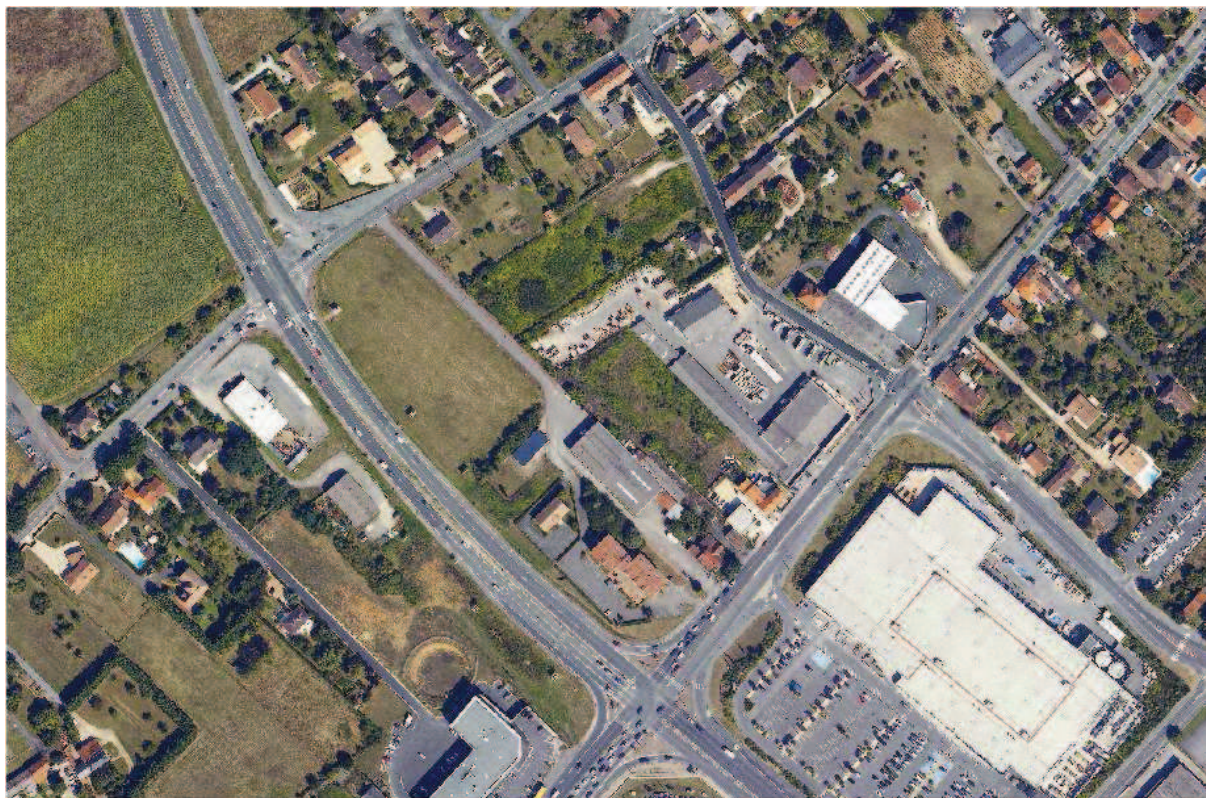
Quartier Poitiers Sud

Zone AUm1 n°02 - La Pointe à Miteau

I. Contexte de la zone.

Cette zone à urbaniser se situe dans le secteur de la Pointe à Miteau, au Sud de la commune de Poitiers. Elle constitue l'interface entre la zone d'habitat pavillonnaire de la rue de Chaumont et la zone d'activités qui borde la rue du 8 mai 1945. Elle est bordée au Sud-Ouest par la RD 910 et se positionne donc comme un secteur vitrine d'entrée d'agglomération. Elle correspond à un îlot déjà urbanisé pour partie, en particulier sur l'avenue du 8 mai 1945 et la RD 910 au carrefour dit de la pointe à Miteau. Sont présents des bâtiments à vocation économique, des maisons, des aires de stationnement et de stockage...

La zone est en partie desservie par l'allée des Aulnes. Elle représente une perméabilité pour pénétrer au cœur de l'îlot et propose un aménagement sommaire à ce jour. La compatibilité avec de l'accueil économique est à revoir en fonction de la future desserte envisagée et en appliquant un outil opérationnel approprié.



Zone AUm1 n°02 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

La zone représente une superficie d'environ 3 hectares. Elle pourrait accueillir un programme mixte entre activités et habitat.

Des activités compatibles avec le voisinage de l'habitat doivent être obligatoirement implantées en façade de la RD 910 et de l'avenue du 8 mai 1945. Compte tenu des nuisances sonores générées par la RD 910, il sera indispensable de penser l'urbanisation de la zone en implantant en priorité les activités en façade de manière judicieuse afin que les bâtiments puissent servir de protection pour la zone d'habitat prévue en cœur d'îlot. Les bâtiments répondront également aux exigences réglementaires en matière d'isolation acoustique. A défaut d'activités en façade, le bruit sera traité par un dispositif à créer.

Cette zone constitue une des vitrines de l'agglomération de Poitiers pour les usagers en transit. Le traitement paysager et architectural des façades sera particulièrement soigné. Il convient pour l'aménagement de cette zone d'avoir une approche architecturale et esthétique de qualité qui suive en particulier les objectifs suivants :

- privilégier l'utilisation de matériaux durables esthétiquement et sur le plan de leur résistance, et faciles à entretenir,
- constituer une façade sur la RD 910 et l'avenue du 8 mai 1945 comme une véritable vitrine et pas seulement un arrière de bâtiment surmonté d'une enseigne,
- éviter l'architecture « parachutée » et la réalisation d'enseignes hors d'échelle par rapport à la construction,
- éviter les stockages de matériaux entre les bâtiments nouvellement construits et la RD 910,
- éviter la profusion de panneaux publicitaires,
- éviter des hauteurs de bâti non uniformes par rapport aux secteurs environnants dédiés à l'économie, tenir compte du terrain naturel et de la proximité future avec l'habitat.
- les parkings sont autorisés à condition d'être convenablement aménagés et plantés.

Cette zone a vocation à accueillir de l'habitat en cœur de zone et en relation géographique avec les quelques maisons tournées vers les rues des Joncs et de Vouneuil.

L'habitat implanté doit proposer toutes les garanties pour ne pas exposer les futurs résidents aux nuisances de bruit. Une composition urbaine harmonieuse est à rechercher avec un programme en parfaite harmonie avec un tissu urbain compact. Les transitions entre futurs espaces d'habitat et espaces économiques doivent être traitées pour limiter les nuisances possibles entre ces deux modes d'occupation des sols (écrans végétaux, clôtures adaptées, réciprocity visuelles...).

La limite exacte entre les futurs secteurs d'habitat et économique est à définir en fonction des projets à venir.

La zone propose également un thalweg orientée Sud-Ouest / Nord-Est qui est en partie remblayé. Cet espace devra servir prioritairement pour optimiser la gestion des eaux de ruissellement issues de l'imperméabilisation à venir.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

- ◆ Les accès à la zone.
 - Les accès à la zone pourront être réalisés en s'assurant de toutes les conditions de sécurité. La zone est actuellement desservie par l'allée des Aulnes, la rue de Vouneuil et l'avenue du 8 mai 1945.
 - Les accès pour les véhicules lourds doivent éviter d'emprunter toute la rue de Vouneuil et s'appuyer sur le début de cette rue depuis l'avenue du 8 mai 1945. Pour les parties en façade de la RD 910, ils doivent s'orienter depuis l'allée des Aulnes via la rue des Joncs.
 - Les accès pour les secteurs d'habitat doivent principalement s'articuler avec la rue de Vouneuil, voire la rue des Joncs ou l'allée des Aulnes.
 - Les limites de la zone par rapport à des voies publiques existantes ou à créer devront proposer un cheminement confortable pour la marche à pied et la pratique cycliste (rue de Vouneuil, allée des Aulnes). La zone doit permettre de créer des cheminements qui rejoignent le plus facilement possible les secteurs attractifs actuels et futurs et les points de traversées des grands axes (RD 910, avenue du 8 mai 1945).
- ◆ Les aménagements internes
 - Une continuité viaire entre l'allée des Aulnes et la rue de Vouneuil est possible pour les véhicules légers, sans être obligatoire. Elle est interdite pour les véhicules lourds liés aux activités.
 - L'allée des Aulnes doit être dotée d'un dispositif de retournement facilitant les manœuvres pour les véhicules lourds de livraison des activités.
 - Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.
 - Une continuité de cheminement confortable pour les piétons et les cyclistes doit être mise en place entre l'allée des Aulnes et la rue de Vouneuil (espaces dédiés et/ou accompagnement de voirie et/ou cheminements en espaces verts ouverts au public).

III.B. Réseaux divers :

- ◆ Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant. En cas d'impossibilité de desserte directe, les extensions de réseaux devront être réalisées en employant un outil urbain et financier approprié.
- ◆ Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone.
- ◆ Le ou les points bas de la zone, et en particulier le thalweg, devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'offrir des lieux de gestion accessibles et paysagers.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

L'esthétique paysagère devra être un point fort de la zone. En effet, ce secteur participe pleinement à l'image de l'entrée d'agglomération depuis la RD 910 et l'avenue du 8 mai 1945. Il est donc important que le traitement paysager et architectural soit de qualité en évitant les délaissés et les espaces verts de circonstance.

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

Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles.

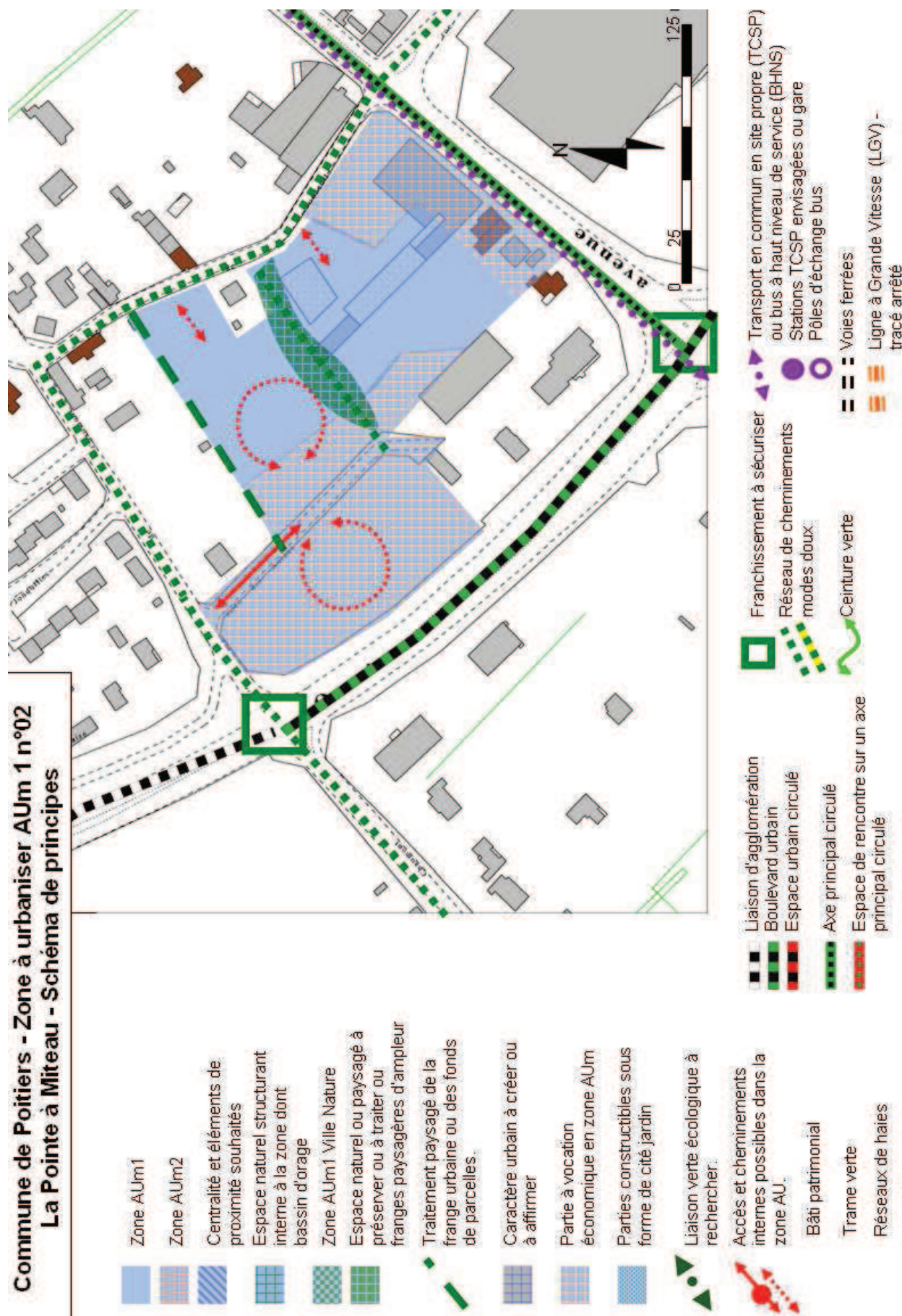
La zone, se situant en bordure de la RD 910, devra faire l'objet d'un soin particulier pour le traitement paysagé de sa façade. Les plans masse et les volets paysagers des dossiers de permis de construire montreront clairement le parti pris adopté pour ce traitement avec une recherche d'unités architecturale et paysagère à mettre en œuvre.

Cette même attention doit être portée également pour la frange entre les secteurs d'habitat et économique futurs et l'aménagement du thalweg en espace vert.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Poitiers - Zone à urbaniser AUm 1 n°02 La Pointe à Miteau - Schéma de principes



Zone AUe1 n°06 – La Grande Vacherie.

I. Contexte de la zone.

Les zones à urbaniser autour du crématorium constituent un territoire vaste à proximité de la RD 910 et de l'échangeur autoroutier Poitiers-Sud. Ce secteur est actuellement principalement agricole en limite des communes de Poitiers, Vouneuil-sous-Biard au Nord et Fontaine-le-Comte au Sud.

Cette zone inclut quelques parcelles bâties et la structure crématorium et jardin du souvenir. Les éléments bâtis montrent une certaine qualité architecturale qu'il conviendra de mettre en valeur lors des futures opérations d'urbanisation.

Ce secteur est particulièrement intéressant du point de vue économique du fait de sa localisation par rapport aux axes routiers et les possibilités données en matière de vitrine commerciale.

L'enclavement relatif que présente cette zone à urbaniser a été levé suite à la réalisation des aménagements prévu au contrat de plan Etat-Région et le développement de la zone de la Petite Vacherie située en façade de la RD 910 au Sud-Est.



Photo aérienne 2008 de la zone AUm1

II. Principes d'urbanisation.

La zone d'urbanisation future est principalement dédiée à l'activité économique.

Les façades sur les axes de circulation et les secteurs en contact avec les zones urbanisées économiques au Nord (Les Rataudes) et au Sud (La Petite Vacherie) seront principalement dédiées au commerce et aux bureaux. Les secteurs plus en retrait, en particulier en contact avec les espaces ruraux sur Fontaine-le-Comte ou le secteur urbain pavillonnaire de Précharaux à Vouneuil-sous-Biard pourront voir un développement sous forme d'activités plutôt artisanales, de petite production ou de bureaux.

Les façades de la RD 910 et de la route de Chaumont seront prioritairement dédiées au développement d'activités en lien avec la vitrine commerciale possible depuis la RD 910 et avec le secteur de la Petite Vacherie.

Les accès et cheminements sont importants pour le développement de cette zone car ils doivent permettre de la rendre accessible depuis les territoires voisins, mais également permettre de mailler la zone au sein d'un vaste secteur en développement. Une attention particulière doit être portée aux transports en commun et aux modes doux (piétons et cyclistes).

La route de Chaumont, ou la voie structurante de la zone, pourrait servir plus particulièrement d'axe préférentiel pour les transports en commun et les modes doux en provenance soit de la RD 910 via le carrefour à feux, soit des secteurs de La Petite Vacherie ou des Rataudes.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

- ◆ Les accès à la zone.
 - Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes, en évitant les points où la visibilité est mauvaise et / ou les conditions de sécurité ne sont pas réunies.
 - Les accès principaux à la zone seront réalisés depuis la route de Chaumont en un ou plusieurs points. Aucun accès direct ne peut être créé sur cet axe.
 - Une voie structurant la zone à urbaniser est à mettre en œuvre entre ces points d'entrée.
- ◆ Les aménagements internes.
 - Les voies internes doivent être clairement hiérarchisées. Elles permettront à tous les usagers de circuler en toute sécurité, notamment les piétons et les cyclistes.
 - La voirie de desserte de la zone sera clairement hiérarchisée et le recours à des voies mixtes est souhaitable pour toutes les voies non structurantes.
 - Les voies aux abords de la zone devront être structurées afin de permettre des cheminements confortables pour tous les usagers, y compris cyclistes et piétons.
 - Les rues existantes devront être principalement utilisées pour les cheminements piétons et cyclistes. Les nouvelles constructions devront, dans la mesure du possible, se connecter avec le réseau viaire créé.
 - Les chemins ruraux qui marquent les limites entre Poitiers et Vouneuil-sous-Biard et entre Poitiers et Fontaine-le-Comte offrent des possibilités de cheminements pour les piétons et les cyclistes qui devront être conservées en l'état

ou restituées au travers des projets d'aménagement de la zone. Ces chemins ne doivent en aucun cas accueillir des véhicules automobiles (sauf exploitants).

III.B. Réseaux divers :

- ◆ Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.
- ◆ Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone.
- ◆ Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin d'une part de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'autre part d'offrir des lieux de gestion qui devront être paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Une esthétique paysagère devra être un point fort de la zone. En effet, ce secteur présente aux limites des points forts qu'il conviendra de mettre en valeur et d'intégrer pour ne pas déstructurer leur nature (Crématorium et Jardin du souvenir, bâti poitevin sous forme rurale, façades de la RD 910 et de la route de Chaumont qui correspondent à des entrées d'agglomération). De plus, le paysage bocager qui marque la zone et accompagne les voies et chemins, devra être valorisé dans le cadre des futurs aménagements ou restitué afin de :

- ◆ maintenir l'ambiance paysagère actuelle,
- ◆ participer au pré-verdissement de la zone à urbaniser,
- ◆ contribuer à l'image de la zone qui permettra de la distinguer d'autres espaces parfois trop standardisés.

Un espace naturel et vert sera mis en place aux abords du jardin de souvenir et du hameau de la Grande Vacherie situé au Nord de la zone afin d'assurer une transition douce entre secteurs économiques compatibles avec l'habitat et ces éléments bâtis. De plus, cet espace doit s'inscrire dans une logique de mise en réseau de différentes zones naturelles maintenues en N1 ou N2 au PLU. Enfin il offrira un espace vert ouvert au bénéfice des résidents proches et des futurs usagers de la zone à urbaniser qui pourra être prolongé par un réseau de haies bocagères et de noues pour la gestion des eaux pluviales au cœur même des zones à construire.

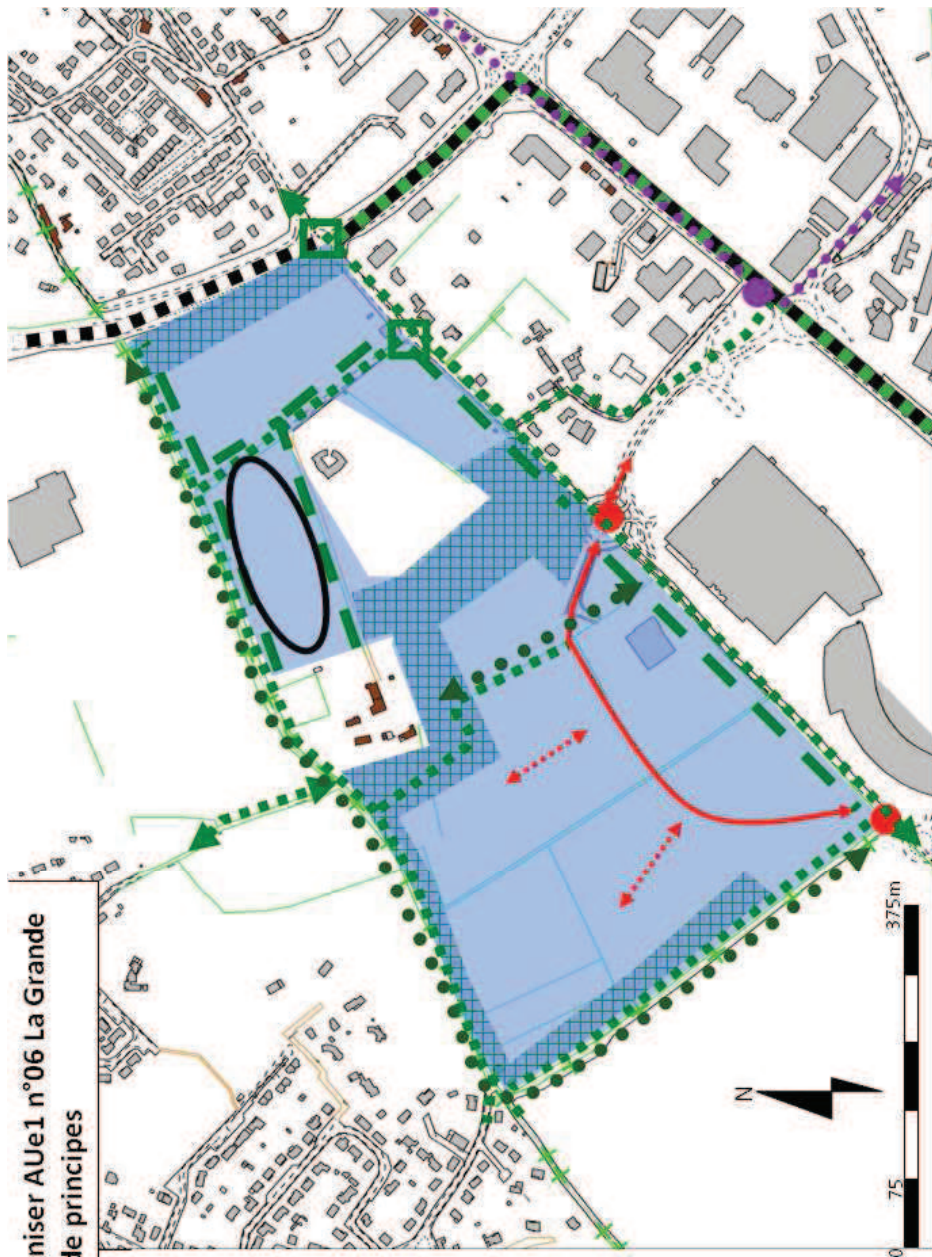
Chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles.

V. Equipements publics :

La partie située à l'Ouest du crématorium entre ses emprises actuelles et le chemin rural qui marque la limite avec la commune de Vouneuil-sous-Biard est l'espace le plus intéressant pour accueillir un équipement public de type cimetière.

Commune de Poitiers - Zone à urbaniser AUe1 n°06 La Grande Vacherie - Schéma de principes



- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Zone AUm1 | | Liaison d'agglomération |
| | Zone AUm2 | | Boulevard urbain |
| | Centralité et éléments de proximité souhaités | | Espace urbain circulé |
| | Espace naturel structurant interne à la zone dont bassin d'orage | | Axe principal circulé |
| | Zone AUm1 Ville Nature | | Espace de rencontre sur un axe principal circulé |
| | Espace naturel ou paysagé à préserver ou à traiter ou franges paysagères d'ampleur | | |
| | Traitement paysagé de la frange urbaine ou des fonds de parcelles | | |
| | Caractère urbain à créer ou à affirmer | | |
| | Partie à vocation économique en zone AUm | | |
| | Parties constructibles sous forme de cité jardin | | |
| | Liaison verte écologique à rechercher | | |
| | Accès et cheminements internes possibles dans la zone AU | | |
| | Bâti patrimonial | | |
| | Trame verte | | |
| | Equipement public (cimetière) | | |

- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--|
| | Franchissement à sécuriser | | Transport en commun en site propre (TCSP) ou bus à haut niveau de service (BHNS) |
| | Réseau de cheminements modes doux | | Stations TCSP envisagées ou gare |
| | Ceinture verte | | Pôles d'échange bus |
| | | | Voies ferrées |
| | | | Ligne à Grande Vitesse (LGV) - tracé arrêté |