

Plan Local d'Urbanisme



5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 – Disposition générales

Plan Local d'Urbanisme - Révision - R5

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



grandpoitiers.fr

Principes généraux des zones AUm et AUe

Principes généraux des zones AUm et AUe	2
I. Les zones AU : un élément du PLU.	3
I.A. Les zones AUm : de nouvelles manières d'habiter.	4
I.B. Les points essentiels du projet en zone AU.	5
I.B.1. Une organisation d'ensemble.	5
I.B.2. L'utilisation des surfaces.	5
I.B.3. La qualité paysagère.	5
II. Les zones AU : l'insertion dans le tissu urbain	6
II.A. Les éléments à identifier	6
II.B. Les conditions d'insertion	6
II.B.1. Dans le contexte urbain	6
II.B.2. Dans le paysage.	7
II.B.3. Dans les circulations.	8
II.C. La nature des matériaux.	9
II.D. Le traitement des limites.	10
III. Les zones AUm : l'implantation du bâti.	10
IV. Les zones AUe : spécificités liées aux activités.	11
IV.A. Eléments généraux.	11
IV.A.1. L'insertion dans un tissu urbain naturel ou agricole.	12
IV.A.2. L'insertion dans un tissu urbain varié.	12
IV.B. Organisation des circulations	13
IV.C. Organisation des espaces	13
IV.C.1. A l'échelle de la zone AU	13
IV.C.2. A l'échelle de la parcelle.	14
V. Les zones AU : Espaces publics et privés et les aménagements partiels	16

I. Les zones AU : un élément du PLU.

Les zones à urbaniser (AU) figurant au PLU de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des zones naturelles, agricoles ou urbaines insuffisamment desservies destinées à être ouvertes à l'urbanisation. Elles se trouvent généralement proches des centres bourgs, des pôles de centralité ou en continuité des secteurs urbanisés au cours des dernières années. Leur ouverture à l'urbanisation nécessite au préalable de créer ou d'aménager une ou plusieurs voies nouvelles et l'ensemble des réseaux nécessaires à la desserte des futures constructions.

L'aménagement des zones à urbaniser doit permettre :

- ◆ de maîtriser l'étalement urbain grâce à un aménagement économe de l'espace,
- ◆ d'assurer la continuité de la structure urbaine des bourgs, des quartiers ou des territoires urbains où elles se situent,
- ◆ de favoriser une mixité fonctionnelle et sociale.

Le PLU vise à mettre en place les conditions réglementaires susceptibles d'améliorer qualitativement les zones AU. Leur projet, quel qu'il soit, s'appuie sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les orientations d'aménagement territoriales à l'échelle de la commune ou du quartier et les orientations d'aménagement thématiques telles que les Orientations d'Aménagement (OA) paysage et biodiversité ou les OA rénovation urbaine.

La première condition de réussite d'un projet sur une zone AU repose sur l'analyse détaillée du site, laquelle conduit à la mise en place des intentions générales du projet. Les objectifs généraux qui accompagnent les zones AU sont :

- ◆ de prévoir l'implantation des structures et équipements nécessaires au développement de la ville, directement complémentaires de la création d'habitat et susceptibles de créer ou de maintenir des relations sociales (commerces, services, équipements publics ou d'intérêt collectif, espaces communs et espaces publics, repères urbains...);
- ◆ de créer un habitat varié qui accompagne l'évolution des structures familiales. Les logements proposés doivent permettre de trouver la structure adaptée à la composition et aux moyens de chacun ;
- ◆ de proposer une typologie variée de constructions dans un même programme : maisons de ville, maisons sur lots et collectifs, répartis selon un plan masse organisé autour de voies et d'espaces adaptés dans un contexte urbain cohérent ;
- ◆ de répartir, dans ces typologies de formes d'habitat variées, une gamme de types de logements étendue passant, selon le contexte, du studio avec balcon au logement familial avec terrasse ou jardin accolé ou partagé. L'idée est que l'ensemble des territoires puisse accueillir les structures familiales les plus variées ;
- ◆ de considérer les espaces privatifs comme un tout cohérent au bénéfice des résidents et des populations aux abords afin de tisser du lien social local ;
- ◆ de former une structure apte à l'accueil de biodiversité ;
- ◆ d'ouvrir les espaces de la zone AU avec les éléments riverains par des cheminements et des perméabilités souvent décrites dans les schémas des zones correspondantes.

Les zones AU doivent s'appuyer sur un projet paysagé et écologique de qualité. Il recouvre aussi bien l'intégration dans le paysage urbain et l'inscription dans le paysage naturel que le traitement des espaces communs et même privatifs. Le projet paysagé a une finalité multiple :

- ◆ inscrire la nouvelle zone mixte dans le cadre urbain et paysagé existant,

- ◆ conférer une identité spécifique à un nouvel ensemble d'habitations,
- ◆ favoriser la biodiversité,
- ◆ identifier dans un même lieu des usages différents (gestion du pluvial et plaines de jeux par exemple).

La rareté du foncier et la volonté d'être plus intense dans le développement urbain conduit à être exigeant en matière de qualité. Il s'agit de tirer le meilleur parti des espaces proposés et de créer des aménagements à valeur ajoutée, non seulement au bénéfice des nouveaux habitants, mais aussi de la collectivité. L'habitat représente l'essentiel du volume bâti en zone AU mixte, la qualité de son insertion est donc un enjeu majeur d'intérêt général.

I.A. Les zones AUm : de nouvelles manières d'habiter.

Les modes de réalisation des constructions au sein d'une zone AU sont variés. Il convient toutefois d'éviter que les opérations soient fermées sur elles-mêmes. Elles doivent participer à la structuration du bâti à l'échelle de la zone AU, de son îlot ou des îlots qui l'entourent voire du quartier. La réalisation idéale s'appuie donc sur une composition d'entités urbaines bien intégrées au tissu urbain existant, réunissant les différents types d'habitat, accompagnées d'équipements et de services de proximité et proposant des perméabilités.

Le nombre et la proportion de logements collectifs, groupés et individuels sont déterminés en fonction de la localisation de la zone AU et de son éloignement aux pôles de proximité ou d'axes forts en matière de transports en commun. Ils sont généralement proposés dans les notices et schémas afférents à chacune des zones.

- ◆ aux abords des pôles urbains de centralité et des arrêts des axes majeurs de transports en commun ou si la zone AU comporte elle-même une centralité, l'habitat intermédiaire, groupé et le collectif seront privilégiés pour une plus grande intensité. Toutefois, les programmes peuvent également compenser l'absence d'espaces collectifs de jeux, de stationnements, de services aux abords. L'intensité urbaine ne se limite donc pas uniquement à la densité de logements. L'intensité urbaine vise à créer un milieu urbain équilibré où les futurs habitants devront avoir à proximité toutes les commodités.
- ◆ dans les secteurs périurbains, la recherche optimale des conditions d'insertion dans le bâti traditionnel des bourgs (généralement resserré) ou des hameaux est à mettre en place. Le projet doit également gérer l'interface avec les paysages naturels agricoles. Toutes les typologies de logements (individuels, collectifs,...) sont souhaitables de façon à répondre à toutes les demandes : jeunes décohabitants, jeunes ménages, personnes âgées, ménages avec enfants... Les logements collectifs sont également souhaitables car le bâti plus rural propose généralement des volumes importants (fermes...). Par analogie, cette structure peut être reproduite afin de créer des logements séparés dotés de lieux communs (accès, stationnement, jardins partagés).

Les éléments contextuels, repris dans le PLU, impliquent également des orientations d'aménagement à l'échelle des communes et des quartiers de Poitiers ainsi qu'un règlement pour les secteurs urbains. L'encadrement réglementaire, qui guide les projets de renouvellement en milieu urbain construit, permet également de donner des indications quant aux règles attendues à l'avenir sur les zones AU en prenant en compte la proximité géographique. Hors mention contraire dans les notices et schémas des zones ou des précisions apportées sur un thème ou une catégorie, le contexte réglementaire aux abords de la zone AU s'applique sur son territoire pour les notions de :

- ◆ Constructions interdites ou autorisées sous condition,
- ◆ Nature des voies et les capacités des réseaux attendues,
- ◆ Implantations par rapports aux espaces publics, aux limites séparatives,

- ◆ Hauteurs maximales, les emprises au sol voire les caractéristiques minimales des parcelles,
- ◆ Aspect extérieur des constructions...

Par exemple, une zone à urbaniser proposée en espace ville nature dans les orientations d'aménagement territoriales et entourée de zone UN dans le document graphique aura pour référence réglementaire le secteur UN (sauf mention spécifique dans la notice ou le schéma de la zone). Une zone à urbaniser encerclée par le milieu urbain mixte proposant une référence U2r1-2 et une autre U2r3-4 adoptera certainement des conditions visant la transition entre ces deux espaces à savoir une référence U2r2-3. Toutefois, l'élément majeur est bien le projet décliné à partir du PADD, des orientations d'aménagement territoriales et des orientations d'aménagement de la zone AU en tant que telle.

I.B. Les points essentiels du projet en zone AU.

I.B.1. Une organisation d'ensemble.

Elle doit être établie le plus en amont possible pour identifier :

- ◆ les éléments d'accroche dans le contexte urbain ou naturel (relief, végétation, vues, perspectives monumentales, patrimoine...);
- ◆ les spécificités du site à préserver (relief, végétation, vues, patrimoine bâti ou petits éléments de patrimoine (murets, pilastres, puits, ...) et à mettre en valeur ;
- ◆ la connexion des voies nouvelles au réseau viaire existant et hiérarchie des voies pour tous les modes de déplacements ;
- ◆ l'organisation des circulations douces et des liaisons avec les points d'attractivité (pôles de proximité et arrêts transports en commun) ;

I.B.2. L'utilisation des surfaces.

Des mixités fonctionnelles sont à rechercher au travers de :

- ◆ la localisation des différentes typologies d'habitat (collectifs, petits collectifs, maisons de ville, maison jumelées, maison individuelle et les autres formes d'habitat compact) ;
- ◆ l'accueil d'activités compatibles et d'équipements nécessaires ou souhaitables avec le souci de les localiser pour qu'ils soient utilisables également par les habitants du tissu urbain existant aux abords ;
- ◆ la position des espaces collectifs, des éléments de repère urbain, des aires de proximité (espaces verts, jeux...);
- ◆ La réserve des surfaces nécessaires au traitement paysager ou aux corridors et aux refuges écologiques dans la zone et en limite et la définition des conditions de leur gestion à terme ;
- ◆ la réserve d'emprises pour l'évolution des équipements et de la structure urbaine d'intérêt collectif dans le temps (extension d'ouvrage hydraulique, extension ou accueil de bâtiments publics ou collectifs...);
- ◆ la gestion prévisionnelle des eaux pluviales (collecte, traitement, restitution) avec le souci de réduire les surfaces planes imperméables d'une part et de limiter les vitesses d'écoulement et des réseaux en général ;
- ◆ l'organisation fonctionnelle des conditions de stationnement des résidents et des visiteurs.

I.B.3. La qualité paysagère.

Les conditions de leur insertion paysagère s'évaluent en rapport avec :

- ◆ la composition paysagère issue des éléments du site et des alentours, du patrimoine bâti,

paysager et écologique riverain ;

- ◆ l'image de la zone AU mixte apportée par l'aménagement paysager pressenti avec une forte attention portée sur son impact depuis différents points de vue que représentent les voies et cheminements d'accès, les points sensibles (position dominante donnant lieu à des points de vue éloignés par exemple) ;
- ◆ les caractères des futurs espaces publics et collectifs et leur intégration avec les milieux privatifs riverains ;
- ◆ les points de repères mis en place pour donner du sens et aider à l'orientation dans le site ;
- ◆ les orientations d'aménagement paysagères.

II. Les zones AU : l'insertion dans le tissu urbain

II.A. Les éléments à identifier

Le schéma de voirie et de cheminement est souvent la colonne vertébrale de l'insertion urbaine, mais il ne se suffit pas à lui-même. Selon le soin apporté, le projet est équilibré et entretient une relation viable avec son environnement. Toutefois, cette seule condition n'est pas suffisante pour garantir une insertion de qualité.

L'analyse initiale du site est une étape incontournable de tout projet sur une zone AU. Elle vise à tisser des liens avec le territoire qui l'environne et l'accueille. L'analyse initiale doit prendre du recul et peut atteindre, pour certains aspects, l'échelle du quartier ou de l'îlot, voire de la commune.

Les éléments à identifier sont les suivants, sans être exhaustifs :

- ◆ l'orientation du terrain d'assiette et donc des différents îlots qui en résulteront,
- ◆ le rapport avec les éléments de proximité (espaces publics, places, square, espaces verts de proximité, parc, bâtiments publics, services, commerces...),
- ◆ les voies existantes aux abords et leur statut (primaire, secondaire, tertiaire,...),
- ◆ les cheminements piétons et cycles et leurs usages (fonctionnel, ville-nature,...),
- ◆ l'accès aux transports en commun,
- ◆ la hauteur du bâti environnant, sa densité et les ambiances ressenties,
- ◆ les éléments de paysage et de biodiversité – cf. orientation d'aménagement sur la biodiversité,
- ◆ les éléments végétaux et le petit patrimoine aux abords et sur le site,
- ◆ les vues réciproques du site vers le contexte et du contexte (public) au site, même si ces dernières sont éloignées.
- ◆ les éléments spécifiques tels que les carrefours dangereux, les sorties d'équipements publics, les éléments techniques aériens ou souterrains...

La synthèse de l'analyse doit conduire à la définition d'une organisation générale du secteur, cohérente avec les notices et les schémas propres à chaque zone et à la hiérarchisation des voies et des cheminements. Les espaces publics et d'intérêt collectif doivent être au cœur des réflexions.

II.B. Les conditions d'insertion

II.B.1. Dans le contexte urbain

Elles passent par les notions de vues réciproques. Doivent être observées les fonctions simples

suivantes :

- ◆ ne pas perturber les points de repères urbains existants ou les modifier mais en prenant en compte toutes les conséquences directes et indirectes.
- ◆ tirer profit des repères urbains existants aux abords.
- ◆ traiter les perceptions depuis les vues extérieures (entrées de ville, façade d'agglomération, cheminements ruraux, équipements ou sites touristiques).

Les nouvelles constructions ne doivent pas perturber le sens de l'orientation. Au contraire, par leur configuration, elles doivent aider à mieux se repérer, comprendre où sont les centralités, les espaces périphériques, les éléments patrimoniaux et les voies de communication.

Les outils utilisables sont variés tels que les angles de vues dans le bâti, les plantations spécifiques, les accents sur le volume...

Les voies réalisées au sein des zones AU doivent également être adaptées au contexte à l'échelle de l'îlot ou du quartier et donc remplir des fonctions cohérentes :

- ◆ voie traversante et directe vers une centralité apparentée à un axe primaire de la zone AU, mais également de la commune ;
- ◆ itinéraire de substitution pour les modes doux à un autre axe primaire existant,
- ◆ voie primaire structurante de la zone AU, mais n'atteignant pas ce statut à l'échelle du quartier ou de la commune (circulation en transit non souhaitable).

Quelle que soit la nature de la voie, tous les modes doivent pouvoir cohabiter ou trouver des itinéraires de substitution au sein de l'opération.

II.B.2. Dans le paysage.

Les éléments qui constituent le volet paysager des autorisations d'urbanisme sont essentiels pour attester de la démarche de prise en compte du paysage urbain et naturel dans le projet. Il doit donc permettre de comprendre comment la question de l'insertion dans son contexte a été prise et réfléchi. Le volet paysager des zones à urbaniser et des projets, qui peuvent s'appuyer sur ces territoires, doit donc être précis et argumenté.

La question par exemple de la végétation présente ne se limite pas à présent / absent, mais bien à définir sa qualité écologique, paysagère et sociale.

Un espace de transition doit être réservé entre le secteur d'habitat futur et un secteur consacré à une autre destination (agricole ou naturel). Cet espace n'est pas forcément public. Par contre, il doit être cohérent et garanti dans le temps. La recherche d'une intégration visuelle, paysagère et écologique doit accompagner tous les projets qui se situent en limite. Les éléments écologiques sont détaillés selon différents profils dans les Orientations d'Aménagement Biodiversité.

Dans la majeure partie des cas, il convient de rechercher une cohérence et une complémentarité entre les jardins privatifs aux abords, les clôtures, les éléments se situant en limite... et l'espace naturel ou agricole présent.

Les espaces collectifs paysagés sont souvent un élément majeur d'une opération. C'est pourquoi, leur localisation doit être déduite de l'analyse initiale du site avec comme idée de trouver l'emplacement idéal et d'organiser les voies et les cheminements pour l'irriguer correctement.

Ils doivent faire l'objet d'un aménagement comprenant les éléments de mobilier urbain adaptés que ce soit pour une place, un square, un ouvrage hydraulique ouvert au public, un parc, un espace vert de proximité et apporter également des conditions de stationnement aux abords direct (stationnement vélos, automobile, véhicules techniques). Ils doivent également répondre

aux orientations d'aménagement relatives à la biodiversité et proposer, dans la mesure du possible, un niveau d'entretien adapté au contexte projeté (parties espaces verts de prestige, espaces verts de jeux, espaces verts de faible entretien...). Les conditions de leur entretien et de leur réalisation doivent être expliquées et ainsi complétées de manière cohérente par les parties privatives aux abords (clôtures, annexes en fond de jardin ou vues projetées depuis des immeubles...).

II.B.3. Dans les circulations.

L'organisation spatiale d'un nouveau secteur AU doit proposer un cheminement logique hiérarchisé et progressif. Les voies sont l'armature du nouvel ensemble d'habitat, leur configuration est fonction de la masse et du volume qu'elles structurent et des relations que ces masses entretiennent entre elles et avec l'extérieur de la zone.

La hiérarchisation des voies et cheminements doit être exprimée suffisamment finement dans les projets sur les zones AU pour appréhender la circulation du réseau viaire allant :

- ◆ des éléments structurant à la desserte de la « parcelle »,
- ◆ de l'espace public aux espaces privés.

Les espaces collectifs en dehors des voiries ne doivent pas être considérés comme des délaissés, mais bien faire partie complètement de l'organisation globale. Par exemple, un ouvrage hydraulique paysager et ouvert au public doit être accessible.

La dynamique des circulations doit être qualifiée et offrir toutes les informations permettant de juger :

- ◆ de la hiérarchie des voies,
- ◆ de leur traitement paysagé,
- ◆ de leur rapport avec les espaces paysagés collectifs,
- ◆ du traitement des circulations douces,
- ◆ de l'organisation des volumes, des hauteurs et des masses bâties aux abords.

Les différentes voies proposées dans une zone à urbaniser doivent apporter des éléments de réponse aux domaines suivants :

- ◆ situation de la voie dans la hiérarchie de la zone et de l'îlot,
- ◆ usagers qu'elle doit accueillir,
- ◆ modalités de son inscription dans le paysage et aménagement paysager d'accompagnement permettant la lisibilité et l'orientation de l'utilisateur,
- ◆ nature des revêtements de sols selon les critères d'usage, de durabilité,...
- ◆ gestion des stationnements complémentaires aux parcelles pour les visiteurs et les usagers occasionnels,
- ◆ perspectives pour les voies en impasse avec comme principe que l'utilisateur de la voie de desserte se rende compte dès le carrefour que la voie est sans issue (perspectives bâties, végétales, impasses courtes...),

3.a. *Les voies automobiles.*

- ◆ Pour les voies et en fonction de leur hiérarchisation, leur conception doit intégrer une vitesse des véhicules adaptée au contexte attendu (espaces piétons circulé, zone de rencontre...).

3.b. *Les cheminements doux.*

Les trajets proposés doivent se faire dans des conditions confortables, agréables et sécurisées. Ils

visent en priorité à rejoindre :

- ◆ les éléments de centralité,
- ◆ les axes forts de transports en commun,
- ◆ le réseau de cheminements existant aux abords.

Dans le cas des cheminements dédiés, les conditions de leur entretien doivent être garanties. Ils doivent donc permettre le passage de véhicules de service.

De plus, ils peuvent être propices à la restitution d'espace de corridors biologiques. Leur emprise doit alors dépasser le strict usage de cheminement pour permettre d'avoir une bande végétale confortable. Les cheminements apparentés au circuit ville-nature de Grand Poitiers ou proposant des itinéraires de substitution aux tracés existants dans une zone AU doivent apporter une ambiance qui annonce un trajet en direction d'espaces agricoles et naturels. Les clôtures des parties privatives futures, qui accompagnent les limites de ces cheminements, doivent être traitées en conséquence avec, par exemple, un apport végétal ou l'utilisation de rappel du vocabulaire patrimonial rural du lieu.

Les cheminements doux doivent présenter quelques caractéristiques indispensables :

- ◆ privilégier les cheminements directs vers le point d'intérêt,
- ◆ être confortables (matériaux de sol, palette végétale, ombrage...),
- ◆ être visibles et identifiés depuis l'espace public et les voies automobiles (traitement des carrefours pour favoriser les conditions de sécurité des traversées par exemple, effet d'annonce par une modification des limites entre domaine public et privé...). Les cheminements doivent apporter les conditions pour que leurs usagers ne se sentent pas isolés,
- ◆ adapter le mobilier urbain pour ponctuer le cheminement dans des conditions d'entretien adéquat à l'usage et au contexte (poubelle, éclairage public, bornes, bancs, signalétique...),
- ◆ croiser les espaces publics ou collectifs de la zone AU ou de sa périphérie.

3.c. Les arrêts transports en commun.

Dans le cas de mise en place d'arrêt pour les transports en commun, ces derniers devront être facilement joignables, à partir de tout point du secteur, par des cheminements confortables, agréables et sûrs. De plus, les conditions d'attente aux arrêts devront présenter les mêmes caractéristiques que celles évoquées précédemment en ajoutant la notion de confort thermique (végétation adaptée pour créer des ombres portées, briser les vents...).

3.d. Les stationnements en futur domaine public.

Les éléments de base concernant les stationnements en domaine public s'appuient sur les idées de :

- ◆ Mixer les solutions de stationnement (longitudinal, en épi, en poche regroupée,...),
- ◆ Aménager des surfaces variées,
- ◆ Eviter les grandes surfaces enrobées et adapter les systèmes au lieu (stationnements enherbés pour partie, sur certaines places en contact avec l'espace naturel ou inclus dans la trame verte et bleue...),
- ◆ Intégrer au droit des équipements et des vastes publics des conditions sécurisées de stationnement des vélos.

II.C. La nature des matériaux.

La nature des matériaux employés pour les éléments de voirie doit être cohérente avec leurs

usages. En centre bourg par exemple, les trottoirs ne peuvent pas se contenter d'un simple stabilisé calcaire ou de sable. En milieu plus périurbain, la question d'un seul trottoir très confortable peut être posée avec un traitement de la rive opposée plus en adéquation avec le milieu environnant (noue enherbée et plantée ou haie arbustive jouant le rôle de corridor écologique).

La définition de la structure viaire doit être cohérente avec le cahier des charges des aménagements de la Ville de Poitiers et de Grand Poitiers (ou celui de la commune concernée).

Les éléments relevant de compétences communautaires (réseaux d'AEP, d'EU, d'EP, espaces naturels...) doivent également prendre en compte ce document.

II.D. Le traitement des limites.

Les entrées des zones AU doivent faire l'objet d'une attention particulière. L'implantation du bâti, l'aménagement paysager de la voie et des cheminements d'entrée doivent permettre de repérer cette notion de seuil pour que l'utilisateur, non habitué du site, sache reconnaître s'il est sur le bon chemin ou continuer sa route.

Les entrées banalisées de lotissements indifférenciés sont donc à éviter pour ne pas conduire à des manœuvres de véhicules entrés par hasard et qui cherchent à en sortir. Le programme de construction peut accompagner le traitement valorisant des entrées. Un repère stratégique (végétal ou minéral) peut être placé au bon endroit ou un équipement, un espace public (place, square, espace vert, ...).

III. Les zones AUm : l'implantation du bâti.

La qualité architecturale de la zone à urbaniser est à appréhender à partir :

- ◆ de l'identité portée par le projet sur la zone à urbaniser qui apporte les spécificités pour ce nouvel espace bâti ;
- ◆ des caractères particuliers issus de l'analyse initiale du site et donc l'identification des éléments à conserver, à restaurer ou à accompagner (réciprocité visuelle avec du patrimoine bâti, ambiances de rue, traitement des fonds de parcelles...);
- ◆ de l'organisation proposée des volumes avec le souci d'une inscription harmonieuse (notions d'alignement en rapport avec le gabarit des voies, de hauteurs modulées, de toitures, des clôtures, de plan végétal...);
- ◆ de l'adéquation pour évoluer vers une architecture où sont appréhendées :
 - l'implantation et l'orientation avec une recherche d'une orientation sud (installation de capteurs solaires, apports solaires hivernaux...),
 - la prise en compte des ombres portées entre corps bâtis et de la végétation (caducité du feuillage, ampleur des végétaux adultes...),
 - le confort thermique d'été (agencement des orientations, des ouvertures, éléments d'ombrage...)
 - la protection contre les vents dominants et la limitation des effets venturi,
 - la recherche de formes simples pour éviter les déperditions thermiques
- ◆ du traitement architectural des points spécifiques (angles de vue, entrée de zone AU, axe de composition, perception depuis les façades d'agglomération ou les espaces publics futurs ou existants) ;
- ◆ de la position et de l'intégration des éléments techniques nécessaires à la zone (coffrets de

distribution d'énergie, transformateurs, collecte des déchets ménagers et des éléments recyclables,...)

Toute construction projetée s'inscrit dans un contexte urbain qui mérite d'y porter attention. Il est nécessaire d'implanter les constructions et de concevoir l'aménagement paysager et écologique de façon simultanée.

A l'occasion d'une opération d'ensemble (lotissement, permis d'aménager...), les projets peuvent conduire à un découpage parcellaire, mais également à définir des îlots. Ces îlots ont forcément des relations avec le système qui les entoure. Ils doivent donc être suffisamment définis (typologie des constructions attendues, hauteurs, volumes, espaces collectifs, accès et cheminements, éléments techniques, nature des constructions) pour avoir une perception du projet optimal en fonction des éléments contextuels et se rendre compte de sa faisabilité technique et économique.

Les éléments du patrimoine architectural commun sont répertoriés et peuvent servir d'accroche pour des projets contemporains respectueux du contexte et de l'histoire. L'objectif suivi est, que les constructions anciennes et nouvelles dialoguent et se mettent en valeur mutuellement. En effet, trop souvent avec des produits standardisés, la notion d'enrichissement est bannie au profit d'une comparaison souvent peu flatteuse pour le contemporain.

De plus, les annexes des bâtiments doivent être qualifiées. La qualité de l'habitat tient aujourd'hui beaucoup à la perception des éléments ajoutés à la maison dont l'impact visuel est parfois supérieur au corps bâti principal. Ils sont généralement traités sans attention qu'ils soient en façade principale ou dans les fonds de jardin avant les champs. Il convient donc d'évaluer, dès l'origine d'un projet, les conditions d'insertion de ces annexes, en particulier dès qu'elles sont perçues depuis un espace public.

Dans la même dynamique, les éléments bâtis sont voués à connaître des évolutions. Il est donc conseillé, dès l'origine du projet, d'évaluer les conditions d'évolution d'un projet de construction pour ajouter un élément bâti au sol ou surélever le corps bâti ou atteindre le fond de la parcelle. Doivent être anticipés des situations simples comme une simple création ou extension d'une pièce de vie.

IV. Les zones AUe : spécificités liées aux activités.

IV.A. Éléments généraux.

La définition des activités est étendue à une gamme très large pouvant rassembler tous les éléments qui ne correspondent pas à l'habitat tels que :

- ◆ la production industrielle ou artisanale,
- ◆ le stockage et la logistique,
- ◆ la haute technologie présentant une forte valeur ajoutée,
- ◆ le domaine tertiaire, administratif,...
- ◆ les commerces et services...

De manière générale, le foncier, les infrastructures et l'organisation doivent faire preuve d'une grande souplesse pour répondre au plus grand nombre de cas.

Les éléments de contexte doivent être suffisamment connus pour permettre une analyse pertinente du site, doivent donc être proposés :

- ◆ les éléments d'accroche dans le paysage (relief, végétations, vues, patrimoine, façade d'agglomération...),
- ◆ les spécificités du site à conserver, à mettre en valeur ou à restituer. Par exemple, un linéaire de haies peut être conservé (et donc protégé). En cas d'impossibilité avérée de sa conservation, il devra être restitué avec le souci de participer à la diversité écologique de la zone et à la mise en place de corridors. Les plantations devront être faites avant le défrichement pour laisser la possibilité aux espèces de migrer,
- ◆ la hiérarchie des voies et des circulations douces,
- ◆ les accès à la zone économique et leur qualité...

IV.A.1. L'insertion dans un tissu urbain naturel ou agricole.

Les zones d'activités en secteur classé AUe doivent résoudre le problème de leur intégration dans le paysage. Ces secteurs sont vus sous plusieurs angles, à partir de différents points de vue, d'autant plus quand la topographie est peu marquée et/ou aux abords de grands axes de circulation. La notion de paysage ne se limite pas uniquement aux espaces naturels et agricoles, mais également à la composition spatiale en tout point du territoire.

Le relief initial et attendu est le premier élément à prendre en compte. Les nombreux points hauts des infrastructures (RN147, A10...) complétés par les plateaux sont à intégrer dans les aménagements ultérieurs des zones AUe. En complément de la topographie, la notion de paysage projeté est cruciale pour garantir une insertion de qualité. Il est indispensable de trouver des solutions qui permettent une insertion de volumes généralement importants en utilisant à bon escient les déblais, la végétalisation et tout autre mouvement.

IV.A.2. L'insertion dans un tissu urbain varié.

L'insertion dans le tissu urbain actuel ou futur s'impose aux secteurs AUe (limites entre zone AUe et AUm ou U et parties économiques incluses dans les zones AUm).

Cette insertion implique :

- ◆ De garantir la conception de la zone d'activités de manière cohérente avec les actions locales en termes de :
 - réciprocité visuelle,
 - continuité de cheminements,
 - clôtures,
 - végétalisation...
- ◆ D'appréhender les implantations en termes d'échelles et de densité en fonction de l'usager riverain en complément de l'utilisateur du projet ;
- ◆ D'adapter les hauteurs et la volumétrie aux contextes de frontière pour éviter des effets de rupture brutale entre deux milieux différents ;
- ◆ De gérer les circulations propres à l'activité en évitant les trafics par des itinéraires alternatifs (l'influence de la zone d'activité doit être mise en perspective par rapport aux circulations générées).

Les aménagements des zones AUe peuvent être intégrés au fonctionnement urbain proche, en particulier lors des périodes de baisse d'activités. C'est pourquoi, les stationnements, les voiries, les cheminements, les espaces verts doivent être conçus pour être également utilisables par les riverains. La zone AUe ne doit pas être refermée sur elle-même mais bien considérée comme un élément de la ville ouvert à tous.

IV.B. Organisation des circulations

La hiérarchie des voies est un élément fondamental de la desserte des zones AUe. Elle doit permettre aux nombreux usagers ponctuels (clients, fournisseurs...) de définir clairement les possibilités d'entrée et de sortie de la zone.

Les nouvelles zones économiques et leur mode de gestion dans le temps sont communautaires ou s'inscrivent dans une dynamique de pôle communautaire. Les zones AUe doivent donc inclure dans leur trame d'ensemble les éléments d'identification et de repère d'un pôle de Grand Poitiers (totem, balisage).

Chaque terrain de la zone AUe doit être desservi et présenter un ou plusieurs accès possibles depuis le réseau viaire. Les accès et la voirie proposés doivent permettre une circulation en sécurité. Les points d'entrée et de sortie d'une même parcelle seront, dans la mesure du possible, mutualisés afin de limiter l'impact spatial et économique des accès (portes, sorties de secours, postes de livraison et d'export...).

Les voies doivent permettre aux véhicules lourds de manœuvrer sans gêner le reste du trafic, en particulier sur tous les axes considérés comme primaires. A l'opposé, les voies et cheminements qui débouchent sur un réseau viaire classique autre qu'économique doivent être dissuasifs pour les poids lourds.

Les conditions de stationnement des véhicules lourds, en attente d'ouverture d'entreprises doivent être mises en place afin d'éviter du stationnement sur des espaces non appropriés et clairement indiqués (trottoirs, espaces verts d'accompagnement...).

L'entrée de la zone doit être l'indicateur de la qualité des activités qu'elle accueille. Son traitement doit :

- ◆ être clairement identifiable à distance et de près,
- ◆ refléter l'image de la zone économique,
- ◆ informer l'utilisateur professionnel ou particulier,
- ◆ formaliser le changement de vitesse automobile.

L'organisation spatiale d'une zone AUe peut lui servir d'image de marque et la caractériser. Les espaces communs d'une zone ne représentent, généralement, qu'une faible part des emprises. Par contre, ils sont très visibles et participent à la qualité environnementale de travail pour ses usagers.

Les circulations douces doivent être intégrées dans une dimension de réseau structuré en particulier pour rejoindre les pôles de centralité ou les arrêts de transports en commun d'une part et permettre parfois les liens entre les quartiers et espaces urbains et le circuit ville-nature. Elles peuvent également jouer un rôle important au sein de la zone AUe pour permettre de rejoindre les lieux aux services des entreprises (restauration, services aux salariés...).

IV.C. Organisation des espaces

La structure et la forme des espaces publics futurs doivent répondre aux attentes des collectivités reprises dans le cahier des charges des aménagements de Grand Poitiers.

IV.C.1. A l'échelle de la zone AU

Pour l'utilisateur, la qualité paysagère se résume souvent à la parcelle qu'il utilise et aux espaces publics qu'il emprunte pour s'y rendre. Une qualité continue pour tous les espaces qui évoquent

un esprit d'ensemble est à rechercher (unité de traitement). Le choix ne se limite pas au simple végétal, il inclut la définition des espaces, des réseaux, du mobilier urbain et des équipements techniques.

- ◆ Les voies doivent être dotées d'aménagement paysager cohérent selon leur stature (végétaux, mobilier, luminaire, arbres...),
- ◆ Les parcelles devront proposer des surfaces modelées ou perméables permettant la gestion pour partie des eaux de ruissellement. Les eaux de toiture peuvent être récupérées, par la suite, pour être utilisées comme eaux de lavage afin de limiter les consommations d'eau potable,
- ◆ Les ouvrages d'assainissement et de gestion des eaux pluviales à la parcelle doivent éviter d'avoir une image trop technique (bâche, grillage, pente marquée) et s'approcher des normes attendues pour les ouvrages publics reprises dans le cahier des charges des aménagements. Les aménagements de cette nature doivent être si possible avec des pentes douces ou des paliers végétalisés. Ils apportent alors, au sein de l'entreprise une plus-value paysagère et écologique (secteur refuge ou participant à un corridor écologique) et peuvent être considérés comme des lieux extérieurs de respiration au bénéfice des usagers de l'entreprise.
- ◆ Les limites de zone doivent être impérativement aménagées pour garantir leur insertion dans un paysage d'ensemble et améliorer leurs perceptions éloignées, en particulier depuis les axes de circulation et les cheminements ou lieux publics.
- ◆ Des points de repère doivent être mis en place pour donner du sens dans l'espace. Leur forme peut être ponctuelle (espaces verts, mobilier urbain) ou linéaire (statut des voies et des entrées ...).

IV.C.2. A l'échelle de la parcelle.

Les éléments précédents s'appliquent également à cette échelle, ils sont complétés, dans un souci de précision par :

- ◆ la participation aux éléments d'accroche dans le paysage (clôtures, végétations, vues sur les corps bâtis...),
- ◆ la préservation ou la compensation des spécificités du terrain et de la végétation remarquable,
- ◆ les implantations en rapport avec les constructions voisines et les largeurs de voies,
- ◆ le nombre d'accès et les entrées optimisées des parcelles,
- ◆ la gestion à la parcelle des eaux pluviales et la coordination paysagère des ouvrages rendus nécessaires avec les exutoires, les ouvrages publics et le paysage d'ensemble de la zone,
- ◆ l'aménagement des aires techniques et de stockage avec comme objectif d'être le plus discret par rapport aux perceptions depuis le domaine public (effet masquant, report sur les sites les moins exposés au vue, espaces fermés dans des corps bâtis...),
- ◆ l'étude des stationnements des véhicules légers et des poids lourds aux abords de l'enceinte close en attente ou dans la parcelle,
- ◆ les plantations proposés sur tous les espaces libres en dehors des lieux de manœuvre, et les bâtiments. Les stationnements des usagers, fournisseurs et clients doivent être végétalisés.
- ◆ Les stationnements pour les cycles dans l'entreprise doivent être sécurisés et protégés des intempéries.

En complément, la qualité architecturale du bâti doit être suffisamment appréhendée pour proposer :

- ◆ une recherche de volume simple exprimant les différentes fonctions (accueil, production, stockage...) et dialoguant avec les contextes limitrophes dans un souci de cohérence de formes, de matériaux, de couleurs..., justifié au regard de la composition d'ensemble,
- ◆ un traitement coordonné des différentes façades sans se concentrer uniquement sur la façade

principale, mais avec une recherche complète, cohérente et soignée de toutes les perceptions,

- ◆ une intégration de toutes les installations techniques (caissons, cuves, antennes, container, déchets, silos) avec une recherche de discrétion dans les perceptions,
- ◆ un traitement paysager en accord avec les connexions sur les espaces publics, sur les notions de corridors biologiques et avec comme objectif une image positive de l'entreprise. La recherche d'accent paysager est intéressante pour rompre la monotonie d'implantation sur de vastes parcelles (création d'un bosquet, haies différenciées et apportant des notions de damiers, arbres remarquables, espaces verts de prestige...). Les critères de gestion économe ultérieure doivent être intégrés dès l'origine du projet.
- ◆ Les surfaces non affectées à l'évolution des véhicules et aux stationnements doivent être caractérisées par un traitement végétal fourni allant des éléments vitrines à des espaces en gestion écologiques apportant lieu de refuge ou de nourriture à la diversité d'essences et d'espèces locales.

En accompagnement des plans de composition, aussi divers soient-ils, les questions suivantes doivent être abordées :

- ◆ L'alignement de différents bâtiments sur voie avec comme objectif d'avoir une dimension homogène de l'ensemble obtenu par le rapport des dimensions avec la desserte. L'intérêt est d'avoir un ensemble homogène tout en proposant des bâtiments aux allures différentes,
- ◆ Les espaces entre les voies et les bâtiments doivent être traités avec soin (éléments végétaux, clôtures, entrées,...) dans un souci de cohérence avec ce qui est proposé par l'espace urbain projeté.
- ◆ L'architecture des bâtiments doit prendre en compte les effets de retournement de la façade principale des établissements qui souhaitent adresser un message commercial sur une voie routière importante ou à un angle de voie secondaire. Les façades arrières et latérales d'un bâtiment font face, soit à une autre implantation, soit à un milieu urbain différent, soit à des espaces agricoles ou naturels. Une égalité de confort visuel et spatial entre voisins doit être proposée, notamment pour les conditions de lumière d'une part et le traitement des interfaces urbaines ou des limites de la ville. Les toits doivent également proposer une attention forte afin de masquer tous les éléments disgracieux qui peuvent être perçus depuis des bâtiments plus hauts ou des représentations aériennes. Les éléments techniques doivent être plutôt rassemblés en un ou deux points de la toiture afin de garantir les modalités de leur insertion plutôt qu'éparpillés. Les toitures des bâtiments économiques doivent proposer un angle et une orientation compatibles avec la mise en place de panneaux solaires sur au moins 50% de leur surface.
- ◆ Les bâtiments doivent, dès le projet initial, imaginer des procédés d'extension pour permettre de facilement les intégrer (extensions accolées ou espaces de surélévation) afin de tenir compte des possibles évolutions de l'établissement et de ne pas remettre en cause le plan paysager initial.
- ◆ Les espaces ouverts sont également importants dans l'ambiance perçue d'une zone d'activité. Un projet paysager doit donc être conduit en parallèle des attentions architecturales. Il porte sur l'ensemble des espaces extérieurs et, en particulier les espaces de stationnement et de déplacements qui doivent être justement calibrés. La topographie de la parcelle et sa végétation initiale éventuelle participent énormément dans les fondements de base du plan paysager. Le but est d'agir en inter-action avec l'existant, avec les espaces publics projetés aux abords et non en rupture avec ceux-ci. Les activités sensibles telles que le BTP ou les établissements industriels ou artisanaux avec stockage proposent des paysages changeant au gré de l'activité. Le plan paysager devra prendre en compte l'activité de pointe en matière de stockage ou de besoin extérieur afin de garantir une insertion correcte dans le site toujours en adéquation avec l'environnement.

V. Les zones AU : Espaces publics et privés et les aménagements partiels

Les espaces publics proposeront une hiérarchisation spatiale, permettant de distinguer nettement les futurs espaces publics des espaces privés. Les catégories suivantes peuvent être retenues :

- ◆ l'espace public, ouvert au plus grand nombre qui structure l'ensemble de la zone AU,
- ◆ l'espace privé en contact ou de transition qui recouvre les espaces vus depuis l'espace public,
- ◆ l'espace strictement privatif non visible depuis l'espace public.

L'organisation spatiale de la zone AU doit proposer un enchaînement logique et progressif de ces espaces et apporter les éléments qui permettent de juger de sa pertinence lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme. La présence d'espaces de transition est un gage de bonne appropriation des logements par les habitants.

Dans le cadre d'aménagement partiel ou progressif d'une zone à urbaniser une vision d'ensemble doit être produite pour tenir compte de tous les éléments entre le projet, le reste de la zone AU et le contexte aux abords.

Les projets et aménagements partiels ne doivent pas remettre en cause l'équilibre économique, technique, environnemental de l'intégralité du secteur. Doivent être *a minima* proposés sur l'ensemble de la zone, un plan de circulation, de paysage et un programme cohérent de construction.

Dans le cas où des équipements collectifs seraient à réaliser dans la partie concernée mais au bénéfice de l'ensemble de la zone (ouvrage hydraulique, espace vert, poche de stationnement...), des réserves foncières au droit des équipements projetés seront préservées afin :

- ◆ de ne pas multiplier les équipements de même nature, mais bien de les mutualiser,
- ◆ de supporter le juste coût des équipements en lien avec le projet initial.

La conception des voies et des cheminements répond à la même logique avec comme conditions :

- ◆ de ne pas enclaver le reste de la zone AU et donc de garantir dans le temps et dans l'espace les conditions de desserte de l'intégralité de la zone concernée ou des espaces classés à urbaniser à plus long terme (AUe2 ou AUm2),
- ◆ d'apporter les conditions de desserte optimale en termes de fondations, de structures et de réseaux et dans des conditions économiques acceptables pour toutes les opérations concernant un même espace classé AU,
- ◆ d'annoncer clairement aux futurs habitants la fonction, à terme, des espaces qui bordent leur parcelle.

Plan Local d'Urbanisme



5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 - Zones AU de Migné-Auxances

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

Modification M3-R5 approuvée le 23 septembre 2016

Modification simplifiée MS1-R5 approuvée le 27 septembre 2019

Modification M4-R5 approuvée le 27 septembre 2019



grandpoitiers.fr

Commune de Migné-Auxances - sommaire

<i>Commune de Migné-Auxances - sommaire</i>	2
<i>Zone à urbaniser AUm1 n° 02 Sigon</i>	4
I. Contexte de la zone	4
II. Principes d'urbanisation	4
III. Voirie et réseaux divers	5
III.A. Accès et voirie.	5
III.B. Réseaux divers :	6
IV. Espaces boisés, espaces verts :	6
V. Equipements publics :	6
<i>Zone à urbaniser AUm1 n° 04 - Le Querreux.</i>	8
I. Contexte de la zone	8
II. Principes d'urbanisation	8
III. Voirie et réseaux divers	9
III.A. Accès et voirie.	9
III.B. Réseaux divers :	9
IV. Espaces boisés, espaces verts :	10
V. Equipements publics :	10
<i>Zone AUm1 n°05 – Rue de Poitiers</i>	12
I. Contexte de la zone	12
II. Principes d'urbanisation	13
III. Voirie et réseaux divers	13
III.A. Accès et voirie.	13
III.B. Réseaux divers :	14
IV. Espaces boisés, espaces verts :	14
V. Equipements publics :	14
<i>Zone à urbaniser AUm1 n°06 - Péninguette</i>	16
VI. Contexte de la zone	16
VII. Principes d'urbanisation	17
VIII. Voirie et réseaux divers	18
VIII.A. Accès et voirie.	18
VIII.B. Réseaux divers :	19
IX. Espaces boisés, espaces verts :	19
X. Equipements publics :	20

<i>Zone à urbaniser AUe1 n°10 - Actiparc</i>	22
I. Contexte de la zone	22
II. Principes d'urbanisation	23
III. Voirie et réseaux divers	23
III.A. Accès et voirie.	23
III.B. Réseaux divers :	24
IV. Espaces boisés, espaces verts :	24
V. Equipements publics :	24
<i>Zone à urbaniser AUe1 n°11 - Chardonchamp</i>	26
I. Contexte de la zone	26
II. Principes d'urbanisation	27
III. Voirie et réseaux divers	27
III.A. Accès et voirie.	27
III.B. Réseaux divers :	28
IV. Espaces boisés, espaces verts :	28
V. Equipements publics :	28
<i>Zone AUm1 n°12 – Derrière le Terrier.</i>	30
I. Contexte de la zone	30
II. Principes d'urbanisation	31
III. Voirie et réseaux divers	31
III.A. Accès et voirie.	31
III.B. Réseaux divers :	32
IV. Espaces boisés, espaces verts :	32
V. Equipements publics :	33
<i>Zone AUm1 n°13 – Sur Celle (M3-R5).</i>	35
I. Contexte de la zone (M3-R5)	35
II. Principes d'urbanisation (M3-R5)	36
III. Voirie et réseaux divers (M3-R5)	36
III.A. Accès et voirie.	36
III.B. Réseaux divers :	37
IV. Espaces boisés, espaces verts (M3-R5)	37
V. Equipements publics (M3-R5)	37
<i>Zone à urbaniser AUe1 n°15 – République IV (M2-R5)</i>	39

Zone à urbaniser AUm1 n° 02 Sigon

I. Contexte de la zone.

Ce secteur se situe au nord-ouest du centre bourg, au sein d'un tissu constitué de bâti pavillonnaire assez peu dense et d'un bâti traditionnel resserré au Sud. Il présente une topographie assez marquée du Nord vers le Sud.

Compte tenu de sa configuration dans un tissu urbain construit, cette zone constitue un îlot faiblement bâti sans enjeu agricole.



Zone AUm1 n°02– Photo aérienne 2017

II. Principes d'urbanisation.

Le développement de l'urbanisation de ce secteur doit prendre pleinement appui sur le pôle de proximité constitué par le centre bourg de la commune. Compte tenu de la faible distance avec les différentes composantes du pôle de proximité (commerces et services), les programmes d'habitat développés devront permettre de renforcer le nombre d'habitants pouvant bénéficier des services proposés.

Cette zone, d'une superficie d'1,1 hectare a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Elle pourrait comprendre entre 15 et 20 logements dont au minimum 20 % de logements sociaux.

Les principes généraux du PADD du PLU et les orientations d'aménagement de la commune de Migné-Auxances guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat, de logements et pour créer une structure permettant de faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

La présence de l'habitat ainsi que de la végétation remarquable existant aux abords des zones, seront également prises en compte dans les futurs projets.

Compte tenu de la topographie marquée et de la forte présence patrimoniale bâtie aux abords immédiats, il convient d'avoir une approche discrète et harmonieuse des futurs projets aussi bien dans la perception éloignée qu'aux abords directs du site.

L'implantation des futurs corps bâtis, les hauteurs doivent être, en particulier, finement étudiées pour éviter les effets de masse. Le rapport au végétal par l'ampleur et les teintes données à terme est également à prendre en considération.

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 possibles en un ou plusieurs points se feront au Nord par la rue du Docteur Daniel Mesmain.

Une continuité de cheminement pour les modes doux et éventuellement pour tous véhicules est à envisager en direction de la rue des Fardiens.

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.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable compte tenu de l'ampleur de la desserte qui ne propose pas de rue traversante. Les réflexions alternatives sur la gestion des stationnements est possible avec des poches de stationnement pour desservir des corps bâtis distants (dont les volumes correspondraient alors aux dimensions du patrimoine ancien apparenté aux corps de ferme et dépendance). Quelques places, en futur domaine public, pourraient être mises en place et mutualisées le long de la rue du Docteur Mesmain dans sa partie Sud afin d'organiser les lieux de stationnement pour les visiteurs.

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.

Le ou les points bas de la zone 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 qui pourront être paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Afin de préserver le caractère verdoyant de la commune et des abords de la vallée de l'Auxance, chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

Etant donné la faible superficie des zones, la réalisation d'espaces communs de détente n'y est pas indispensable. Toutefois, la mise en place d'un lieu de gestion des eaux pluviales devra permettre un accès pour le public et un traitement paysagé qui le mette en valeur, ce dernier peut être mutualisé entre les deux secteurs ou indépendant.

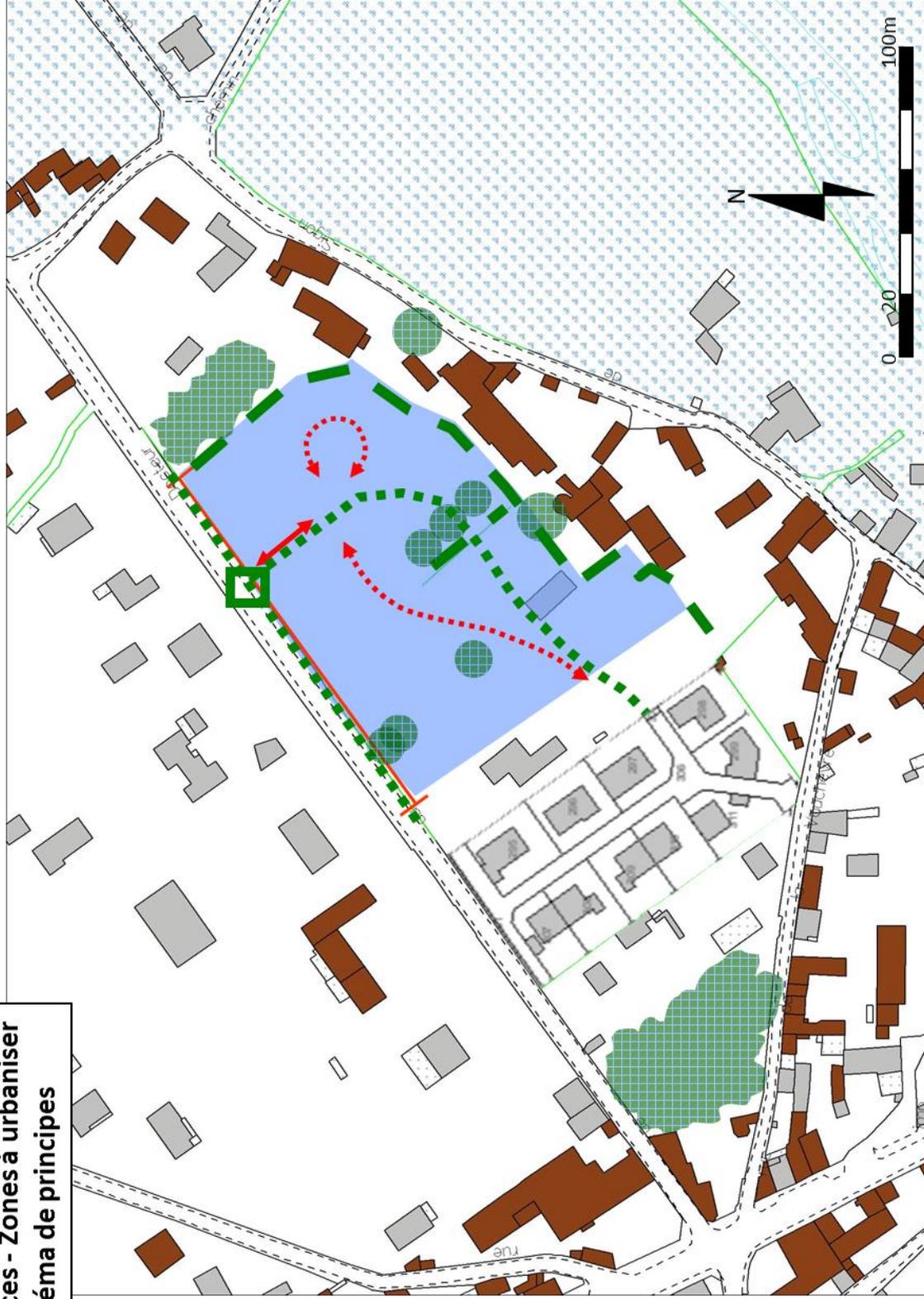
Enfin, les parcelles couvertes par la zone à urbaniser proposent des sujets arborés et arbustifs qui peuvent servir d'appui au futur plan de composition du projet. De plus, toute la frange Sud de la zone AU, en contact avec des éléments patrimoniaux de qualité devra apporter une transition de qualité où le végétal tient toute sa place dans la palette des clôtures de qualité.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Migné-Auxances - Zones à urbaniser AUM1 n°02 Sigon - 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.
-  Bâti patrimonial
-  Trame verte
-  Réseaux de haies



-  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

Zone à urbaniser AUm1 n° 04 - Le Querreux.

I. Contexte de la zone.

Ce secteur se situe au cœur du centre bourg, au sein d'un bâti traditionnel resserré organisé autour des rues de la République, du Querreux et de la Croix Baillon. Elle s'inscrit pleinement dans la dynamique d'urbanisation à proximité des pôles de commerces et de services afin d'offrir au futurs résidents une alternative à la voiture pour bénéficier de ceux-ci.

La zone à urbaniser répond pleinement à la logique de rapprocher les habitants des lieux de vie et des lieux communs, publics ou privés. Compte tenu de sa configuration dans un tissu urbain construit, elle prend la position d'un îlot faiblement bâti sans enjeu agricole.



Zone AUm1 n°04 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

La superficie de cette zone est de l'ordre de 1 hectare.

Le développement de l'urbanisation de ce secteur doit prendre pleinement appui sur le pôle de proximité constitué par le centre bourg de la commune et les écoles toutes proches.

Cette zone a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Elle pourrait comprendre une vingtaine de logements sous forme collective ou une dizaine de logements en maison de ville ou habitat groupé. La façade de la route de Poitiers peut accueillir des services en front de voie, dans une opération d'ensemble urbaine. La mixité sociale est à rechercher sur cette opération.

La présence de l'habitat ainsi que de la végétation remarquable existant sur la zone et aux alentours, sera également prise en compte dans les futurs projets, que ce soit en terme d'architecture, d'insertion dans le bâti, de choix des teintes et des volumes.

La façade sur la rue de Poitiers doit apporter un caractère urbain marquant et accompagnant le développement de la zone à urbaniser.

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. L'accès principal se fera par la rue de Poitiers.

Une continuité de cheminement pour les piétons et les cyclistes est à créer depuis l'accès à la zone, c'est à dire la rue de Poitiers, vers les rues du Querreux et de la République.

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.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour ne pas créer de voirie structurantes. La continuité des cheminements piétons et cyclistes demandés peut prendre la forme d'espaces dédiés ou d'adaptation de la voirie rendue nécessaire pour la desserte de la zone pour offrir des conditions confortables et sécurisées pour 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 points bas de la zone 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 qui pourront être paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

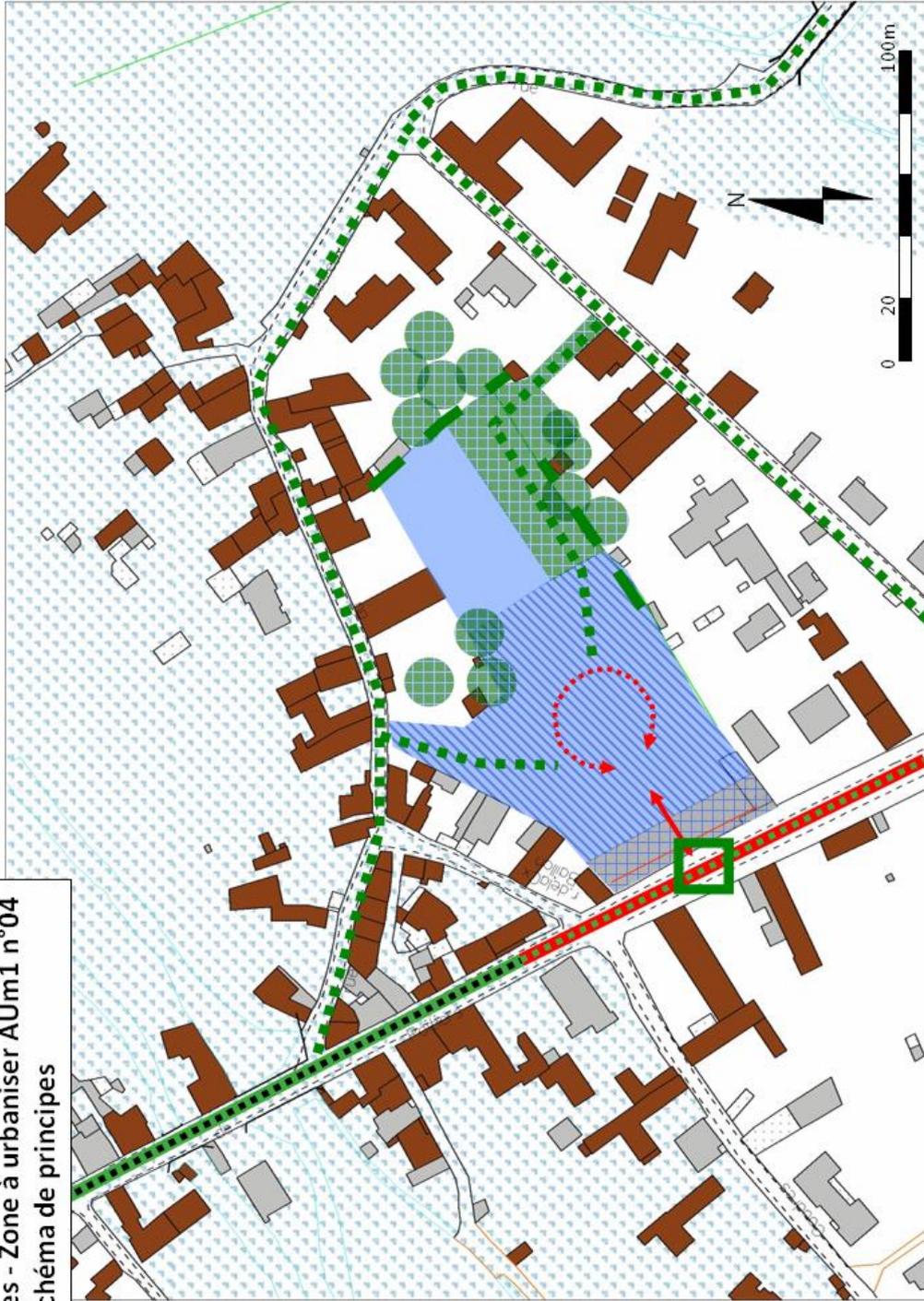
Afin de préserver le caractère verdoyant, chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

Etant donné la faible superficie de la zone, des espaces de détente communs n'y est pas indispensable. Toutefois, soit la réalisation d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales implique une dimension paysagère et si possible accessible du public, soit les cheminements piétons et cycles convergents vers la rue de la République peuvent être accompagnés par un espace vert de proximité qui pourrait prendre la forme d'un square ou d'un espace vert de détente à la dynamique naturelle. Les emprises de ces cheminements devront permettre l'intervention d'engins d'entretien.

V. Equipements publics :

En dehors des éléments de contexte décrits précédemment dans la présente notice, ce paragraphe est sans objet.

Commune de Migné-Auxances - Zone à urbaniser AUm1 n°04
Le Querreux - Schéma de principes



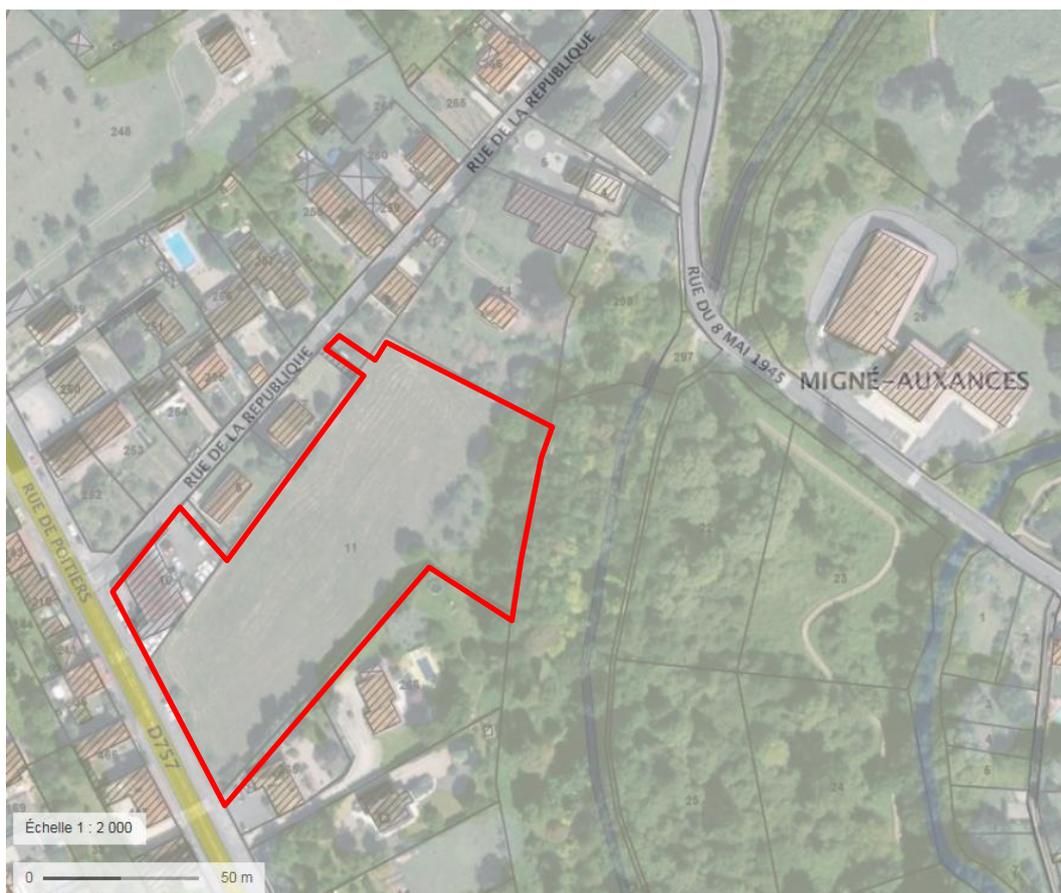
- Zone AUm1
- Zone AUm2
- Centralité et éléments de proximité souhaités
- Espace naturel structurant interne à la zone dont bassin d'orage
- Zone AUm1 Ville Nature
- Espace naturel ou paysagé à préserver ou à traiter ou franges paysagères d'ampleur
- Traitement paysagé de la frange urbaine ou des fonds 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.
- Bâti patrimonial
- Trame verte
- Réseaux de haies
- 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

Zone AUm1 n°05 – Rue de Poitiers

I. Contexte de la zone.

D'une superficie d'1 hectare, cette zone se situe à l'est de la rue de Poitiers et au sud de la rue de la République, au sud-ouest de la mairie, dont elle est séparée par le parc naturel urbain des rives de l'Auxances. Elle constitue une « dent creuse » à l'échelle de l'agglomération.

L'extrémité ouest de la zone est occupée par un bâtiment d'activité, sans qualité architecturale. Le reste de la zone est un pré de fauche, limité à l'est par un alignement d'arbres intéressant à préserver, faisant la transition avec la zone boisée du parc. La zone est en pente descendante orientée du sud vers le nord-est, en direction de la vallée de l'Auxances. Elle s'insère au sein d'un tissu pavillonnaire contemporain relativement dense et d'un bâti à l'architecture traditionnelle resserrée. La hauteur du bâti environnant ne dépasse par le R+2.



Zone AUm1 n°05 – Photo aérienne 2014

II. Principes d'urbanisation.

L'objectif de l'urbanisation de la zone est de participer à l'intensité du pôle de proximité du centre bourg de Migné-Auxances tout en préservant les espaces naturels, d'achever le développement urbain de l'îlot et de la lier aux différentes parties bâties existantes aux abords.

Le développement de l'urbanisation de ce secteur doit prendre pleinement appui sur le pôle de proximité constitué par le centre bourg de la commune. Il est stratégique que cet espace soit un lieu complémentaire du centre bourg de la commune, en proposant une intensité bâtie forte, des conditions de circulation et d'aménagement qui facilitent son désenclavement relatif et un traitement des cheminements complémentaires de la rue de la République.

Cette zone a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Elle pourrait comprendre entre 28 et 38 logements dans son ensemble, apporter également des stationnements d'intérêt public ou collectif en lien avec la rue de la République et enfin garantir des continuités viaires ou pour les modes doux afin de rejoindre les espaces proches de la mairie et l'école.

La forme urbaine préconisée est de l'habitat collectif en façade de la rue de Poitiers et de la maison de ville à l'intérieur de l'îlot. Elle s'organise autour d'une voie à créer à l'intérieur de la zone. L'architecture proposée sera en cohérence avec le bâti existant aux alentours, en particulier avec le patrimoine bâti traditionnel aux abords de la zone.

La façade de la rue de Poitiers est déterminante pour apporter une plus grande lisibilité à la rue de la République. Un traitement urbain permettra de sécuriser la traversée et de marquer le lieu dans le cadre de la traversée du bourg.

Les principes généraux du PADD du PLU et les orientations d'aménagement de la commune de Migné-Auxances guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat, de logements et pour créer un structure afin de faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

La présence de l'habitat ainsi que de la végétation remarquable existant sur la zone et aux pourtours, sera également prise en compte dans les futurs projets, en particulier pour les secteurs en contact avec la vallée de l'Auxance.

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 possibles se feront au Sud-Ouest depuis la rue de Poitiers ou la rue de la République. Un accès au nord depuis la rue du 8 mai est à mettre en place pour les piétons et les cyclistes.

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.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les voies non structurantes.

Une continuité de cheminements pour les piétons et les cyclistes doit être mise en place entre la rue de Poitiers, la rue de la République et la vallée de l'Auxance.

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.

Le ou les points bas de la zone 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 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.

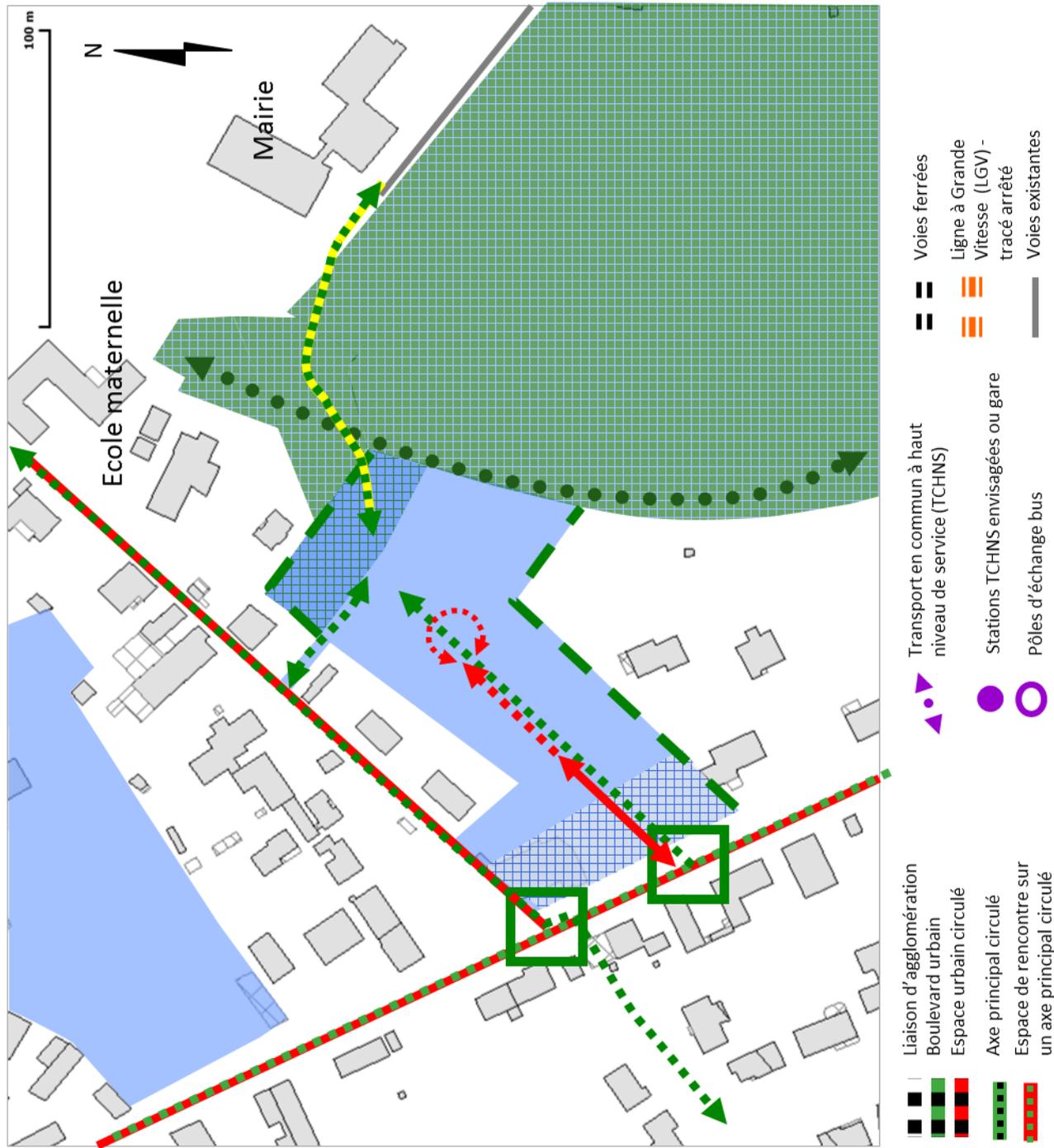
Etant donné la faible superficie de la zone, la réalisation d'espaces communs de détente n'y est pas indispensable. Toutefois, la mise en place d'un lieu de gestion des eaux pluviales devra permettre un accès pour le public et un traitement paysagé qui le mette en valeur.

Les cheminements pour les piétons et cyclistes peuvent emprunter pour une part la voirie de desserte de la zone, par contre pour les secteurs proches de la vallée, si le besoin d'un cheminement dédié est impératif, la mise en valeur de ce dernier devra permettre une transition douce entre espaces naturels et milieu bâti futur.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Migné-Auxances - Zone à urbaniser AUm1 n°05 - Rue de Poitiers - Schéma de principes



- Zone AUm1
- Zone AUm2
- Partie à vocation économique en zone AUm
- Caractère urbain à créer ou à affirmer
- Centralité et éléments de proximité souhaités
- Espace naturel structurant interne à la zone dont bassin d'orage
- Espace naturel ou paysagé à préserver ou à traiter ou franges paysagères d'ampleur
- Zone AUm1 Ville Nature
- Liaison verte écologique à rechercher
- Traitement paysagé de la frange urbaine ou des fonds de parcelles
- Ceinture verte
- Accès et cheminements internes possibles dans la zone AU
- Réseau de cheminements modes actifs
- Franchissement à sécuriser
- Liaison d'agglomération
- Boulevard urbain
- Espace urbain circulé
- Axe principal circulé
- Espace de rencontre sur un axe principal circulé
- Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS)
- Stations TCHNS envisagées ou gare
- Pôles d'échange bus
- Voies ferrées
- Ligne à Grande Vitesse (LGV) - tracé arrêté
- Voies existantes

Zone à urbaniser AUm1 n°06 - Péninguette

VI. Contexte de la zone.

D'une surface de 12,6 hectares, cette zone se situe au Sud de la commune de Migné-Auxances entre la RN 147 et l'Auxances, à proximité du pôle de commerces du Porteau (environ 600 m.). Elle correspond à l'îlot formé par la rue de Salvart au nord-ouest, le chemin Potet au nord-est, la route de Chardonchamp au sud-est et la rue de la Péninguette au sud-ouest, à l'exclusion des cinq parcelles bâties à l'angle occidental.

Le site est en pente du sud-ouest au nord ; le point bas se trouvant à l'angle de la rue de Salvart et du chemin du Potet. La topographie de la zone est complexe. Alors que la partie Ouest de la zone a un relief peu marqué (pentes de moins de 2%), la partie Est est beaucoup plus chahutée (avec des pentes jusqu'à 5%) ce qui est une contrainte majeure pour l'urbanisation du site. Enfin, de la partie Est à la partie centrale la pente approche les 3%, alors que de la partie centrale à la partie Ouest, les pentes sont quasiment nulles (environ 1,5%).



Photo aérienne de la zone AUm1 n°06 de Migné-Auxances (source : Géoportail – prise de vue : 2014)

La zone de la Péninguette est exclusivement occupée par de l'activité agricole (grande culture en champs ouverts). Par contre, ses franges proposent une occupation variée :

- ◆ sur la marge Ouest se succèdent quelques pavillons individuels, des lotissements et une urbanisation en linéaire le long de chemins transformés en voies. L'environnement immédiat est principalement constitué d'habitat pavillonnaire, soit sous forme de pavillons anciens sur sous-sols, construits de manière linéaire, soit de pavillons plus récents et souvent de plein pied dans des lotissements. Bien que souvent de formes simples, les constructions ont de plus en plus tendance à reprendre des motifs et des formes architecturales étrangères à notre région. Ces constructions, exclusivement implantées au milieu de parcelles, ont un impact important dans le paysage, parfois atténué par des clôtures végétales. Les bâtiments d'activité économique sont généralement peu soignés et sont très visibles dans le paysage.
- ◆ sur la marge Est et Sud, les espaces agricoles se poursuivent pour rejoindre un noyau urbain plus ancien en continuité de la rue de Chardonchamps d'une part et la RN 147 en remblai d'autre part.
- ◆ sur la partie Nord, se développe la propriété d'une congrégation religieuse constituée par du bâti ancien et plus récent (comme pour l'enseignement scolaire). Une partie importante de cet espace est cultivée et une autre repose sur des espaces verts privés. Toute cette propriété est ceinte d'un mur haut qui clôture physiquement et visuellement cet espace formant une rupture avec l'Auxance. Le bâtiment de la congrégation religieuse est monumental et est un repère mis en valeur par une allée plantée et un parc. Bien que leur taille ne corresponde pas aux standards actuels, ils s'intègrent assez bien au paysage. Le groupe scolaire de la congrégation religieuse a une architecture fonctionnaliste qui en fait un point noir paysager, peu intégré au site.

Le paysage agricole ouvert de ce vaste secteur favorise une perception lointaine et des vues de qualité notamment en direction du domaine de Salvert. Les éléments qui rompent sa monotonie sont rares. On relève quelques haies en accompagnement de chemins qui diversifient le paysage. Les arbres isolés restent rares mais constituent des repères visuels et se situent principalement sur le domaine de Salvert.

VII. Principes d'urbanisation.

L'objectif d'urbanisation de la zone est de continuer à structurer le développement urbain, en lien avec le tissu constitué en frange de la commune et en prenant appui sur le pôle de proximité du Porteau (commerces, équipements).

Le secteur de la Péninguette propose, en limite, de forts atouts paysagers sur lesquels doit s'appuyer un cadre de vie verdoyant et de qualité au bénéfice des futurs habitants. C'est pourquoi, des transitions paysagères adaptées doivent être mises en place pour accentuer les atouts des abords du site et masquer les points noirs paysagers et visuels (frange Ouest et arrières des parcelles bâties).

La zone à urbaniser pourrait accueillir à terme entre 250 et 300 logements. Une mixité sociale est à constituer sur ce site avec comme objectif d'atteindre au moins 30 % des logements sociaux.

Une cohérence d'ensemble est à mettre en œuvre dans cet îlot afin de permettre une certaine compacité bâtie en relation avec le pôle de proximité en mettant en valeur les éléments paysagers et patrimoniaux forts. Cela consiste en particulier à respecter la topographie du site, les perspectives et à intégrer la présence du domaine de Salvert et de la vallée de l'Auxance dans les principes de composition du projet. Les constructions devront s'insérer harmonieusement dans la

pente naturelle du site. La hauteur du bâti à l'est et au nord de la zone sera limitée dans un souci de préservation des vues sur le domaine de Salvert : des habitations de plain-pied peuvent être envisagées.

De plus, l'urbanisation de ce secteur doit s'inscrire pleinement dans les principes de « la ville nature » qui doit permettre de lier caractère bâti patrimonial de qualité et le respect et valorisation des éléments végétaux existant ou à créer.

Les emprises aux sols des constructions seront limitées afin de garantir la future présence végétale sur le site. De façon plus générale, les aménagements à réaliser laisseront une large place au végétal, afin de valoriser l'identité paysagère de la commune. Une attention particulière sera accordée aux futures franges urbaines qui délimitent le milieu bâti des espaces agricoles et naturels afin d'avoir une insertion paysagère de qualité.

VIII. Voirie et réseaux divers.

VIII.A. Accès et voirie.

VIII.A.1. Les accès à la zone.

De manière générale, les accès créés devront présenter toutes les garanties en matière de sécurité pour tous les usagers. Les abords de la zone à urbaniser présente un système viaire de type rural inadapté à des usages citadins. Des travaux de voirie, afin de rendre ce secteur accessible, fonctionnel et sécurisé seront nécessaires. Cela ne signifie pas que tous les chemins doivent devenir des rues utilisables par la voiture. Enfin, les accès agricoles et au domaine de Salvert devront être maintenus afin d'organiser les différents usages sans créer de conflits routiers supplémentaires. De plus, l'allure des voies transformées peut présenter une dynamique végétale appuyée par des réseaux éventuels de noues, des plantations d'alignement, des haies buissonnantes, gages d'un paysage de qualité et écologique.

Les accès seront réalisés depuis la route de Chardonchamps en plusieurs points. Son allure de voie en rase campagne dénuée de confort pour les modes doux doit évoluer en apportant une réponse aux cheminements.

- ◆ Elle sera complétée, dans la zone à urbaniser, par un cheminement confortable dédié ou en complément du réseau viaire à créer pour les piétons et les cycles. Le principe fondamental de ce cheminement et de rejoindre les éléments de centralité (commerces, services...) présents aux abords de la RN 147 (Sud-Ouest) avec des distances relativement courtes.
- ◆ Elle apportera les éléments plus urbains, sans pour autant modifier complètement son allure (éclairage public, transition paysagère, accompagnement des clôtures et traversées marquées).
- ◆ Sa morphologie rurale, avec bandes enherbées en bas côté, peut, sur certains tronçons, être maintenue sous réserve d'avoir réuni toutes les conditions pour faire transiter les réseaux éventuels, sécuriser les abords des accès et permis d'avoir une continuité de cheminements pour les modes doux.
- ◆ Les sorties directes des parcelles depuis la rue de Chardonchamp sont à éviter pour permettre la mise en œuvre de cheminement et d'espaces paysager non entrecoupés.

Une autre possibilité d'accès à la zone à urbaniser est envisageable depuis la rue des Péninguette, sous réserve de structurer le chemin empierré en voie urbaine avec tous les accessoires que cela comporte.

VIII.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus impérativement afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le réseau viaire interne à la zone peut proposer des connections entre les différents points d'entrées et de sorties afin d'optimiser les possibilités de se rendre en divers points de la commune ou de l'agglomération. Les relations majeures dans le domaine automobile à favoriser résident essentiellement dans

La prise en compte des déplacements piétons et cyclistes, selon un ou plusieurs axes :

- ◆ La liaison Nord / Sud, est impérative afin de permettre une connexion vers la vallée de l'Auxance. Les caractéristiques de ces cheminements doivent être adaptées en fonction du contexte avec tantôt une logique circuit ville nature comme dans la partie coulée verte, tantôt une logique fonctionnelle dans une sorte de grand itinéraire les Rochereaux / Vallée de l'Auxance / Porteau.
- ◆ La prise en compte des déplacements pour les modes doux est également à mettre en œuvre dans des orientations Est-Ouest pour lier les espaces de commerces et de services du Porteau avec cette zone à urbaniser et, par la suite, atteindre les secteurs de Chardonchamp.
- ◆ Le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes de la zone à urbaniser.

Des perméabilités pour tous les modes de déplacements doivent être proposées au travers de la coulée verte paysagère pour désenclaver à terme la zone à urbaniser considérée à plus long terme. Les structures devront être à minima garanties pour au moins permettre le déplacement d'engins agricoles ou techniques.

VIII.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.

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. La coulée verte paysagère à organiser à l'Est peut, pour partie, être utilisée à cette fin sans pour autant être exclusive en terme de localisation.

IX. Espaces boisés, espaces verts :

Afin de préserver le caractère verdoyant de la commune, la zone devra comporter des espaces verts de détente et de loisir permettant aux habitants de se détendre sur place. Les haies, alignements d'arbre et arbres isolés existants devront être conservés autant que possible dans les aménagements.

Un traitement paysagé soigné doit être apporté le long de la rue de Chardonchamp afin d'avoir une coupure paysagère de qualité perçue depuis la RN 147 et une transition avec les espaces agricoles limitrophes.

Une attention particulière doit également être portée au chemin rural Nord, qui fait partie du circuit « Ville-Nature », et le domaine qu'il dessert.

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

La qualité des espaces et des volumes au nord et à l'est de la zone devra prendre en compte la perception et la protection des vues sur l'institution de Salvert.

Une coulée verte doit être organisée sur la partie orientale de la zone AUm1. Cette dernière peut accueillir des éléments en lien avec la gestion des eaux pluviales et des espaces verts récréatifs au bénéfice des habitants du secteur.



Perceptions du domaine de Salvert depuis la RN147.

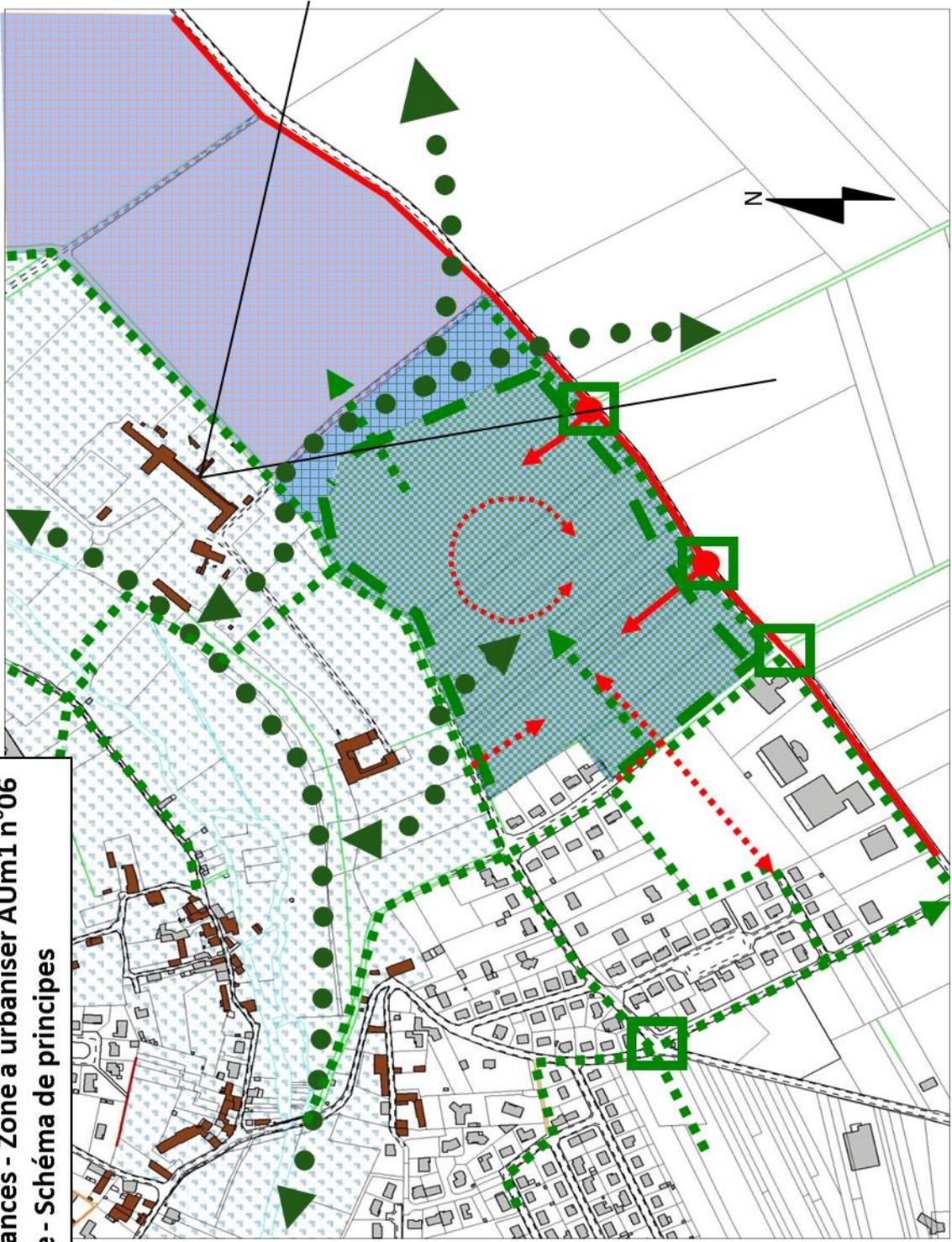
Cette coulée verte conséquente doit être aménagée dans une perspective paysagère de qualité localement (haies, ouvrages hydrauliques paysagés...), mais également dans la notion de grand paysage avec comme points focaux les bâtiments patrimoniaux de Salvert et ou les arbres remarquables présents dans le parc.

X. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Migné-Auxances - Zone à urbaniser AUm1 n°06 Pénninguette - 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

Zone à urbaniser AUe1 n°10 - Actiparc

I. Contexte de la zone.

Cette zone à urbaniser, à l'origine d'une plus vaste ampleur, se situait sur deux communes : Vouneuil-sous-Biard et Migné-Auxances. La partie, aujourd'hui couverte par des principes d'urbanisation à venir, constitue l'extension du lotissement d'Actiparc de Vouneuil-sous-Biard qui propose une mixité entre activités économiques et habitat.

La zone AUe1 n°10 se situe donc au Nord-Est de Vouneuil-sous-Biard et au Sud-Est de Migné-Auxances. Elle est bordée :

- ◆ au Nord par la RD30 (Route de Partenay),
- ◆ à l'Est par le secteur économique de Larnay- La Tardiverie sur la commune de Biard, et au Sud par le lotissement d'Actiparc.
- ◆ à l'Ouest par un milieu agricole constitués de grandes cultures et donc principalement ouvert.

La zone à urbaniser initiale couvrait une superficie de 9,6 hectares, la partie actuellement dédiée à une urbanisation future à vocation économique s'appuie sur 2,5 ha.



Zone AUe1 n°10 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

La zone à urbaniser doit proposer vise à accueillir des activités qui devront être compatibles avec le voisinage de l'habitat présent sur toute la frange sud de la zone à urbaniser. L'implantation de ces dernières doit permettre de limiter les nuisances pour l'habitat présent.

La RD 30 présente une restriction d'accès sur tout le linéaire de la zone à urbaniser. Les accès s'organiseront donc principalement depuis la RD12 qui borde ce secteur à l'Est et les voies développées sur le lotissement d'Actiparc.

La frange Nord, en bordure de la route départementale, participe pleinement à l'entrée d'agglomération. Elle devra faire l'objet d'un traitement paysager et patrimonial de qualité afin de valoriser cet espace.

Les secteurs en contact avec les espaces ruraux et le bâti existant devront également avoir une qualité paysagère importante afin d'une part de venir se greffer naturellement au milieu bâti existant et d'autre part assurer une transition douce entre espaces ruraux et urbains futurs. La recherche d'une composition végétale harmonieuse, masquant le contraste lié à l'urbanisation est une priorité.

La nature préférentielle des activités accueillies, selon les différentes catégories proposées par thème dans Grand Poitiers est la suivante :

- ◆ activités économiques non génératrices de nuisances (artisanat, PME et PMI),
- ◆ établissements tertiaires.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone seront réalisés à partir des voies existantes aux pourtours sous condition de présenter toutes les conditions de sécurité, en particulier depuis la RD12, en tenant compte de l'emplacement réservé qui est matérialisé le long de la voie et depuis les allées Lavoisier et Jacquard.

Aucun accès ne sera réalisé directement depuis la RD 30.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes de la zone.

La prise en compte des déplacements piétons et cyclistes est impérative pour toutes les voies créées afin d'offrir des conditions confortables pour favoriser ces modes de déplacements. Seuls des passages praticables par les modes doux doivent être mise en place entre les lotissements construits sur Vouneuil-sous-Biard et la zone à urbaniser.

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 point bas de la zone a vocation à être utilisée pour la gestion des eaux pluviales afin de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant.

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. Une attention particulière doit être portée sur les espaces en continuité avec le milieu agricole où des essences locales pourraient être employées afin d'avoir une transition douce entre ces espaces ruraux et cette zone urbaine future (franges Ouest de la zone).

Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassin de stockage,...) seront également plantés et accessibles. Compte tenu de la topographie de cette zone, ces aménagements se situent certainement en bordure de RD 30, ils devront donc pleinement améliorer l'ambiance paysagère de l'entrée d'agglomération.

V. Equipements publics :

Sans objet.



Zone à urbaniser AUe1 n°11 - Chardonchamp

I. Contexte de la zone.

Cette zone à urbaniser se situe au Sud-Est de la commune. La partie aujourd'hui couverte par des principes d'urbanisation à venir constitue demain un secteur enclavé dans la commune entre la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique au Nord et à l'Ouest, la RN 147 et ses liens avec l'A10 au Sud et au Sud-Est et enfin le site de Chardonchamp qui a accueilli pendant de nombreuses années le déchets de la ville de Poitiers et qui fait, à ce jour, l'objet d'un traitement paysagé conséquent.

La zone AUe1 n°11 est bordée, en terme de paysage par un vaste espace agricole ouvert en plusieurs plateaux successifs qui ondulent et présentent une structure ouverte et perçue nettement de manière éloignée. Cet état devrait être profondément modifié dans les années à venir :

- ◆ par le passage de la LGV et son aménagement paysagé d'accompagnement qui créera une onde verte plantée et parcourue de cheminements ;
- ◆ par le développement de République IV sur les espaces inclus entre les deux infrastructures RN147 et A10.

La zone à urbaniser propose une superficie de 3,5 hectares, avec des parties inconstructibles le long des infrastructures de transport actuelles ou à venir



Zone AUe1 n°11 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

La zone à urbaniser vise à accueillir exclusivement des activités qui devront être compatibles avec le voisinage d'infrastructures de transport majeures sur toutes les franges Sud et Ouest de ses espaces. L'implantation des activités proposées ne doit pas générer de nuisances paysagères et donc garantir une insertion remarquable et exemplaire dans le site.

La RN 147 présente une restriction d'accès sur tout le linéaire de la zone à urbaniser. Les accès s'organiseront donc principalement depuis la voie qui borde ce secteur à l'Est en cohérence avec les implantations économiques situées de l'autre côté de cette voie. Pour les besoins de l'accueil d'entreprises, la nature de la voie devra être modifiée et adaptée en conséquence, en incluant par exemple des insertions pour les tourne-à-gauche afin de ne pas gêner la circulation.

Les franges Nord, Ouest et Sud, en bordure des façades majeures d'agglomération, participe pleinement à l'entrée et l'image de l'agglomération et de la commune de Migné-Auxances. Elles devront faire l'objet d'un traitement paysager et écologique de qualité afin de pleinement valoriser cet espace.

La recherche d'une composition végétale harmonieuse, épaisse et diversifiée, masquant le contraste lié à l'urbanisation économique est une priorité. Les différentes strates arborées, arbustives et enherbées doivent être mises en place pour permettre un effet masquant par toute saison, une vocation de brise-vent et créer un écrin végétal de qualité.

La nature préférentielle des activités accueillies, selon les différentes catégories proposées par thème dans Grand Poitiers est la suivante :

- ◆ activités artisanales et industrielles éventuellement génératrices de nuisances sous réserve de leur respect avec la législation sur l'environnement et de leur intégration paysagère,
- ◆ activités ne nécessitant pas de constructions imposantes en volume et occupant donc, par leur corps bâtis, une faible emprise de cet espace AUe afin de limiter leur emprise dans le paysage,
- ◆ activités ne proposant pas également un flux important de véhicules (particuliers et clients) car son isolement ne permet pas de diversifier les moyens de s'y rendre,
- ◆ activités ne générant pas d'important affouillement ou exhaussement de sols compte tenu de la position haute proposée par le site et donc de sa forte prédisposition à être perçue dans le paysage.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone seront réalisés à partir des voies existantes aux pourtours sous condition de présenter toutes les conditions de sécurité. Une modification de la structure viaire actuelle est certainement à envisager en cohérence avec la desserte des activités situées de l'autre côté de la voie.

Aucun accès ne sera réalisé directement depuis la RN 147.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes de la zone.

La prise en compte des déplacements piétons et cyclistes est impérative pour toutes les voies créées afin d'offrir des conditions confortables pour favoriser ces modes de déplacements. Les franges Ouest et Sud, en accompagnement des limites de la zone et des infrastructures existantes pourront accueillir des cheminements pour les modes doux afin de restituer les possibilités offertes aujourd'hui pour lier Chardonchamp et le chemin de la Garde à partir des chemins ruraux et d'exploitation.

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.

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 et ouverts au public.

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. Une attention particulière doit être portée sur les espaces en continuité avec le milieu agricole et les espaces de façade d'agglomération où des essences locales pourraient être employées afin d'avoir une transition qui masque les activités accueillies.

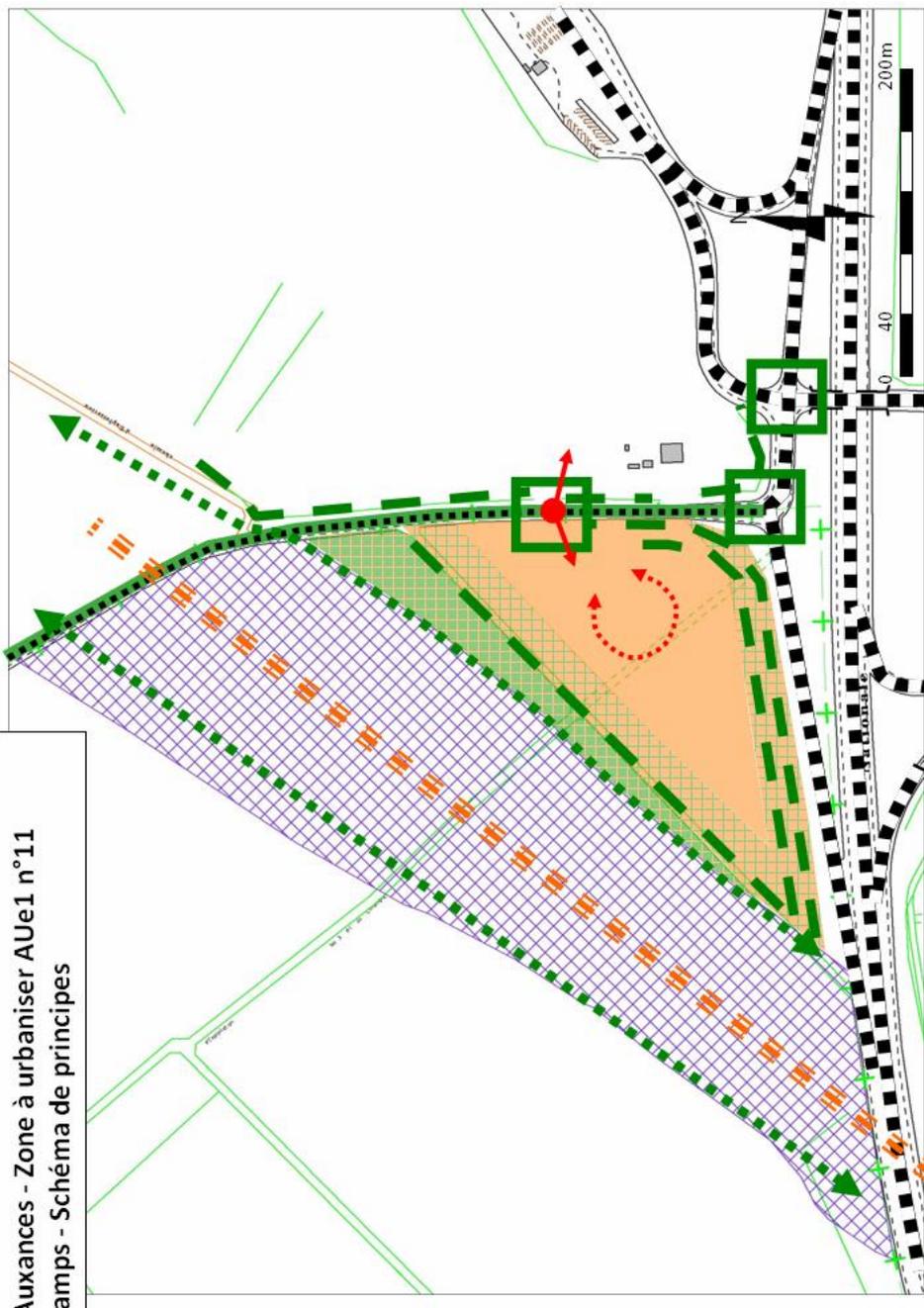
Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassin de stockage,...) seront également plantés et accessibles. Compte tenu de la topographie de cette zone, ces aménagements devront pleinement améliorer l'ambiance paysagère de l'entrée d'agglomération.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Migné-Auxances - Zone à urbaniser AUe1 n°11 Chardonchamps - Schéma de principes

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



- 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

Zone AUm1 n°12 – Derrière le Terrier.

I. Contexte de la zone.

Cette zone à urbaniser se situe à l'Ouest de la commune. La zone AUm1 n°12 est bordée, en terme de paysage par un vaste espace agricole ouvert au Nord et qui présente une structure ouverte interrompue par les constructions et les infrastructures. Ces parcelles constituent une enclave non bâtie dans un tissu urbain développé en étoile. Elle ne propose pas d'enjeux majeurs pour l'agriculture. Les éléments contextuels aux abords sont :

- ♦ Au Nord des espaces agricoles rapidement atteints après une rangée de bâti implantée le long de la RD87,
- ♦ Sur les franges Est, Sud et Ouest, différents corps bâti à vocation d'habitat. A noter la présence de la vallée de l'Auxance au Sud qui amorce une ambiance paysagère marquée.

La zone à urbaniser propose une superficie de 1,8 hectares et une topographie orientée du Nord vers le Sud.



Zone AUm1 n°12 – Photo aérienne 2008.

II. Principes d'urbanisation.

Le développement de l'urbanisation de ce secteur doit prendre pleinement appui sur les éléments de proximité (groupes scolaires) situés au Sud-Est. Le site de Limbre ne peut pas être considéré comme un espace diversifié en matière d'équipements et de services, c'est pourquoi, le programme de construction ne pourra pas atteindre une ampleur inconsidérée.

Ces parcelles sont toutefois enserrées dans un tissu urbain existant et le développement de ce secteur ne peut donc pas s'apparenter à de l'extension urbaine, mais plutôt à une dynamique d'urbanisation en cœur d'îlot.

La taille de la zone approchant les 2 hectares, elle pourrait accueillir une vingtaine de constructions qui peuvent prendre différentes allures en rapport avec le bâti traditionnel aux abords. Il est en effet tout à fait concevable de retrouver des logements collectifs, sous réserve de présenter des proportions en volume et en hauteur qui s'apparentent aux corps de ferme (collectif superposé possible, cour et entrée communes...), des maisons accolées s'approchant des parties anciennes aux abords de la rivière... Le pavillon, posé au milieu de la parcelle et sans rapport avec l'histoire et le patrimoine du lieu est à éviter.

Les principes généraux du PADD du PLU et les orientations d'aménagement de la commune de Migné-Auxances guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat, de logements et pour créer un structure afin de faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

La présence de l'habitat ainsi que de la végétation remarquable existant sur la zone et aux pourtours, sera également prise en compte dans les futurs projets.

Compte tenu de la topographie marquée et de la forte présence patrimoniale bâtie aux abords immédiat, il convient d'avoir une approche discrète et harmonieuse du futur projet aussi bien dans la perception éloignée qu'aux abords directs du site. L'implantation des futurs corps bâtis, les hauteurs doivent être en particulier finement étudiée pour éviter les effets de masse. Le rapport au végétal par l'ampleur et les teintes données à terme est également à prendre en considération.

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 possibles en un ou plusieurs points se feront par la rue Maury à l'Ouest. Pour garantir les conditions de sécurité, il est fort possible que le carrefour avec la RD87 soit à reprendre afin de faciliter les sorties.

Les sorties directes sur la RD87 des parcelles sont à éviter et les flux sont donc à concentrer en un ou deux points. Les liens avec le tissu viaire existant sont à privilégier pour mettre en place des carrefours structurés.

Une continuité de cheminement est à créer entre le Nord et le Sud de la zone à urbaniser pour les modes doux.

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.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable compte tenu de l'ampleur de la desserte qui ne propose pas de rue traversante, en dehors d'un éventuel lien entre la rue Maury et la RD87.

Les aménagements des voies en interne doivent permettre éventuellement de modifier le statut de la partie terminale de la Rue Maury pour permettre de reprendre les parcelles qu'elle dessert au travers de l'opération et ainsi supprimer le carrefour en fourche avec la RD87. La structure viaire future devra tenir compte de ce paramètre.

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'absence de collecteur ou de dispositif collectif d'assainissement, les constructions devront être gérées en assainissement autonome.

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 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 qui pourront être paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Afin de préserver le caractère verdoyant de la commune et des abords de la vallée de l'Auxance, chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

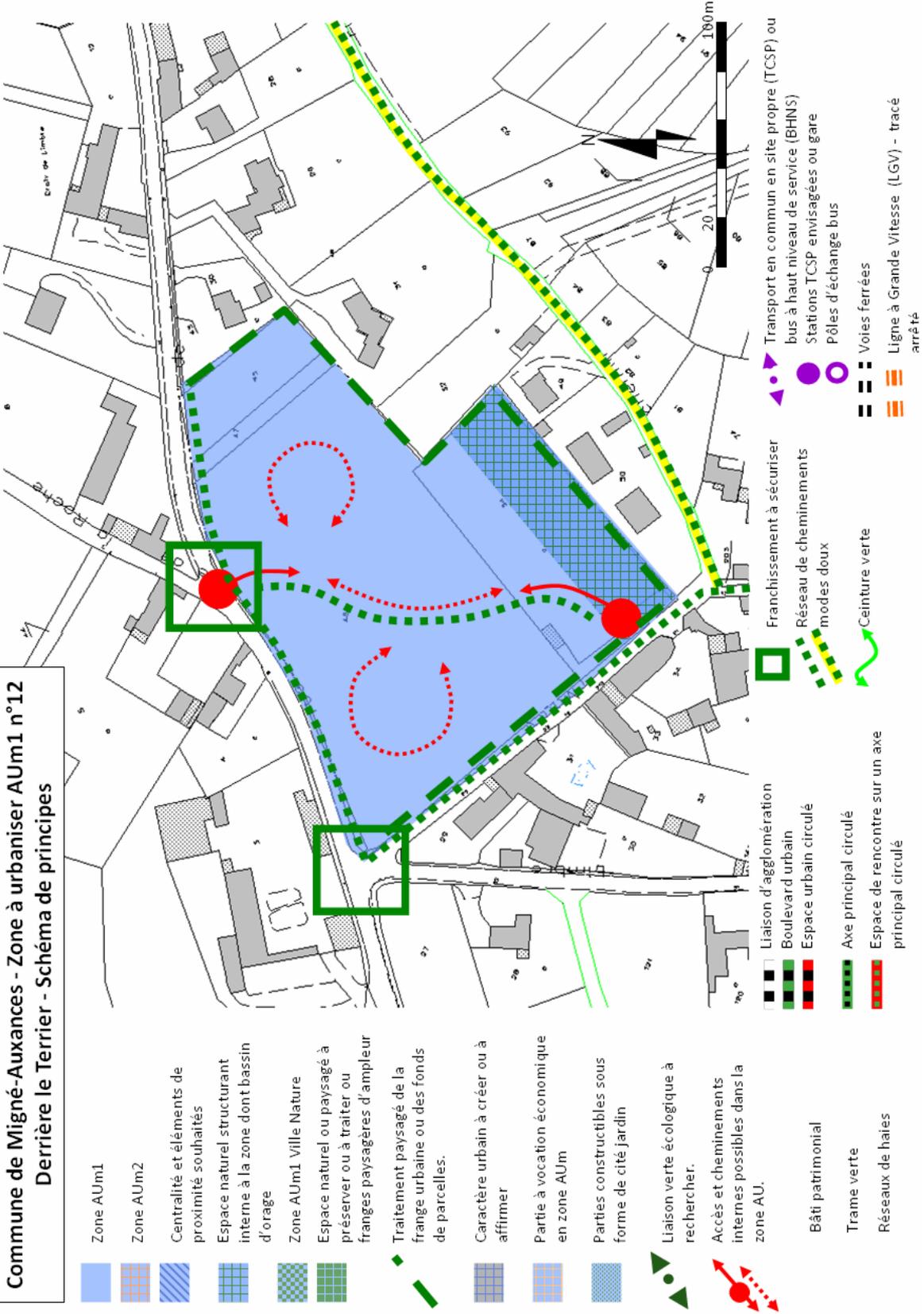
Etant donné la faible superficie de la zone, la réalisation d'espaces communs de détente n'y est pas indispensable. Toutefois, la mise en place d'un lieu de gestion des eaux pluviales devra permettre un accès pour le public et un traitement paysagé qui le mette en valeur.

Enfin, ce secteur présentant une transition entre deux entités paysagères contrastées, la recherche d'une densité végétale structurée au Sud en lien avec la vallée est à proposer, accompagnée de remontée vers le Nord. La partie au Nord peut s'appuyer sur une dynamique d'aménagements végétaux plus ponctuelle avec la recherche d'une composition sur de beaux sujets arborés, futurs éléments de repère le long de la RD87.

V. Equipements publics :

Sans objet.

**Commune de Migné-Auxances - Zone à urbaniser AUm1 n°12
Derrière le Terrier - Schéma de principes**



Zone AUm1 n°13 – Sur Celle (M3-R5).

I. Contexte de la zone (M3-R5)

Cette zone à urbaniser de 3 ha se situe au nord-ouest du bourg de la commune. Elle est bordée :

- ◆ à l'ouest par un espace agricole en champs ouverts avant d'atteindre rapidement la RN147 qui marque une rupture forte dans le grand paysage
- ◆ au nord, à l'est et au sud par un tissu urbain ancien développé en étoile le long des voies.

Les parcelles classées en zone AUm1 constituent principalement une enclave non bâtie dans un tissu urbain relativement développé. L'habitat environnant se compose de constructions anciennes (au caractère patrimonial marqué) et de constructions plus récentes de type pavillonnaire. La topographie du site est plane, cet ensemble s'inscrivant dans un plateau qui domine la vallée de l'Auxance sans pour autant avoir de vues portées dessus.

Les équipements et services de la commune sont proches de la zone, notamment le pôle de proximité du centre-bourg qui regroupe les fonctions administratives, les équipements publics et d'intérêt collectif. Les fonctions commerciales de proximité sont diffuses le long d'un axe routier départemental d'entrée de ville et d'agglomération constitué par la route de Saumur et la route de Poitiers. Les transports en commun urbains (ligne 11) disposent d'un arrêt situé à moins de 100 mètres de la zone AUm1.



Zone AUm1 n°13 – Photo aérienne 2013.

II. Principes d'urbanisation (M3-R5)

Le développement de l'urbanisation de ce secteur doit prendre pleinement appui sur les éléments de proximité plus ou moins distants (équipements, commerces et services, transports en commun).

Les principes d'urbanisation de la zone AUm1, enserrée dans le tissu urbain existant, doivent s'inscrire dans une dynamique d'urbanisation en cœur d'îlot en veillant à préserver notamment l'intimité des habitants des secteurs bâtis adjacents et mettre en place un traitement paysager de qualité de la future frange urbaine en contact avec les espaces agricoles exploitées classés en zone AUm2.

Le programme envisagé pourrait accueillir de l'ordre de 40 à 50 logements. Une proportion de l'ordre de 30 % de logements sociaux est attendue.

Les formes urbaines peuvent être variées. Les formes, les volumes et les hauteurs du bâti traditionnel présent aux abords peuvent servir de référence afin d'adapter la typologie des constructions au contexte urbain environnant. Les principes d'urbanisation peuvent conduire à intégrer dans une opération d'ensemble :

- ◆ quelques logements en collectifs dont les proportions s'apparenteraient aux corps de ferme et aux maisons de faubourg qui occupent notamment les espaces en façade de la route de Saumur et de la rue de Poitiers...)
- ◆ des maisons groupées avec petits jardins reproduisant également les caractéristiques d'implantation existantes aux abords
- ◆ des pavillons en essayant d'inscrire cette forme urbaine en rapport avec l'histoire et le patrimoine du lieu.

Les principes généraux du PADD du PLU et les orientations d'aménagement de la commune de Migné-Auxances guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat, de logements et pour créer un structure qui facilite les déplacements piétons et cyclistes.

III. Voirie et réseaux divers (M3-R5)

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. L'accès est à mettre en place depuis la rue de Limbre en empruntant la rue Sur Celle au nord-ouest.

Pour les modes doux, un accès dédié depuis la rue du Martouret à l'ouest est à envisager pour rejoindre rapidement les différents équipements et commerces du centre-bourg d'une part et les transports en commun d'autre part.

Une continuité de cheminements pour les modes doux est à créer entre ces deux accès.

La ou les voies à créer doivent permettre de préserver la desserte éventuelle de la zone AUm2 adjacente.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes.

Le recours à de la voirie mixte et un traitement cohérent de type zone 30 ou voie partagée est souhaitable compte tenu du nombre de constructions attendues et du statut des futures voies qui supporteront uniquement le trafic généré par les habitants de ce secteur.

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 ou les points bas de la zone 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 offrir des lieux de gestion qui pourront être paysagés et ouverts au bénéfice des futurs habitants.

IV. Espaces boisés, espaces verts (M3-R5)

Afin de préserver le caractère verdoyant de la commune et des abords de la vallée de l'Auxance, chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

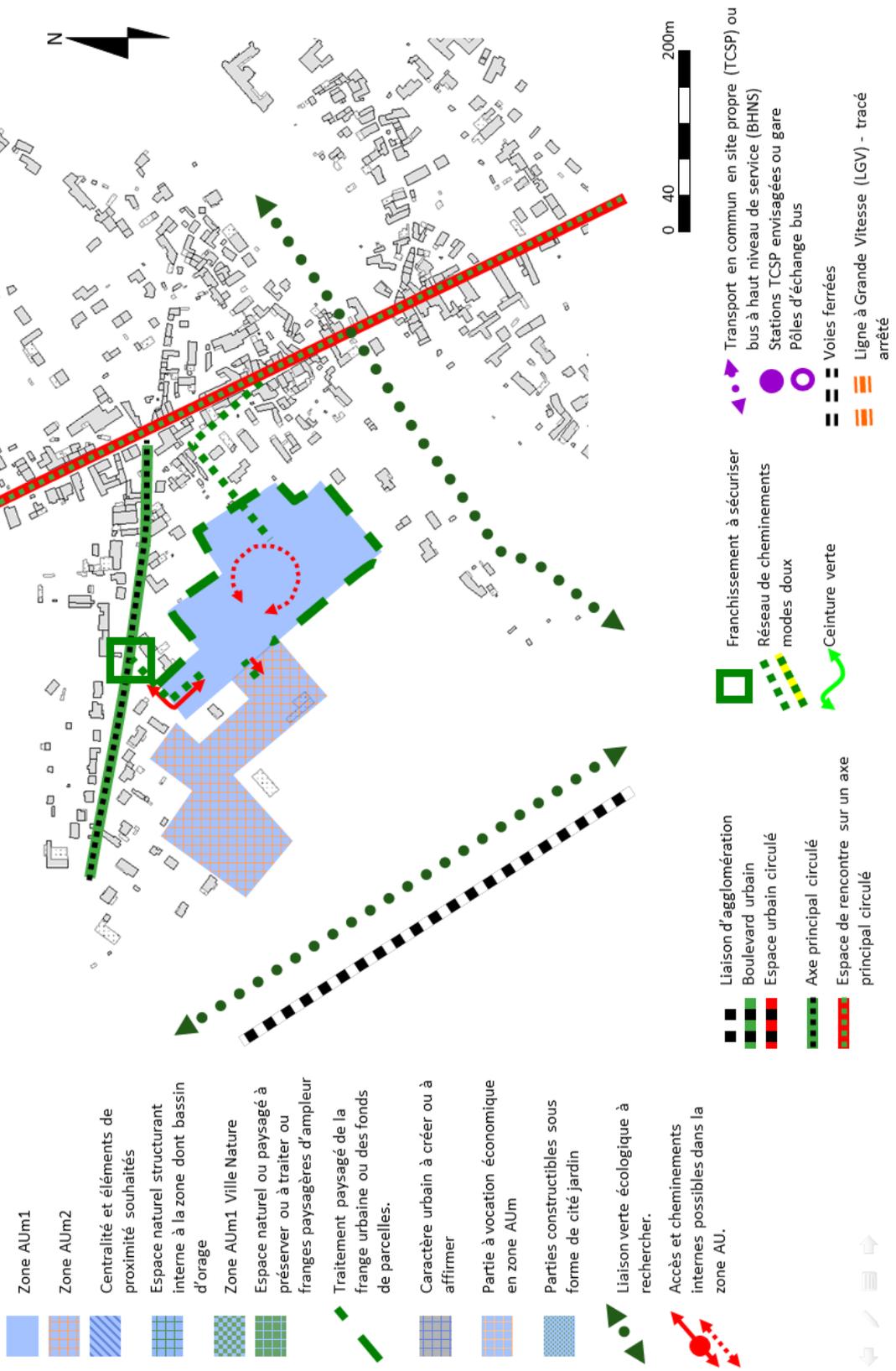
Etant donné la faible superficie de la zone, la réalisation d'espaces communs de détente n'y est pas indispensable. Toutefois, la mise en place d'un lieu de gestion des eaux pluviales, doté d'un traitement paysager qui le mette en valeur, pourra avoir une fonction de jardin, au-delà de sa fonction hydraulique.

Enfin, ce secteur constituant une transition entre deux entités paysagères contrastées (urbaine et agricole), la recherche d'une densité végétale adaptée et structurée au sud et à l'ouest est à proposer. L'emploi approprié du végétal peut également permettre de traiter l'interface avec les parties bâties existantes.

V. Equipements publics (M3-R5)

Sans objet.

**Commune de Migné-Auxances - Zone à urbaniser AUm1 n°13
Sur Celle - Schéma de principes**



Zone à urbaniser AUe1 n°15 – République IV (M2-R5)

La notice et les schémas de la zone à urbaniser AUe1 n°15 ont été intégrés dans le document :

5. Orientations d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 – Zones AU de Poitiers

Chapitre Zone à urbaniser AUe1 n°15 – République IV