

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'emport...).

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.