

# Plan Local d'Urbanisme



## 2. Projet d'aménagement et de développement durable

Plan Local d'Urbanisme - Révision - R5

Approuvé par le Conseil de la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers le 1<sup>er</sup> avril 2011.

# Sommaire

|      |   |    |
|------|---|----|
| I.   | Charte des valeurs fondamentales portées par la collectivité.....                                 | 5  |
| II.  | Des ambitions pour le territoire. ....  | 6  |
| A.   | Relever les enjeux du climat et des ressources. ....  | 6  |
| B.   | Affirmer le rôle de capitale régionale au cœur du centre Ouest.....                               | 6  |
| 1.   | Le renforcement des fonctions métropolitaines .....   | 6  |
| 2.   | Le renforcement de l'axe centre Europe - côte Atlantique .....                                    | 7  |
| 3.   | Forger l'image d'une capitale du savoir. ....   | 8  |
| C.   | Fédérer les territoires de l'aire urbaine.....  | 9  |
| 1.   | Une organisation polycentrique du territoire .....  | 9  |
| 2.   | Un fort potentiel touristique à valoriser.....  | 10 |
| D.   | Accompagner les grands axes du développement économique.....                                      | 10 |
| E.   | Consolider les grands équilibres sociaux. ....  | 11 |
| III. | Les lignes directrices de l'aménagement et du développement. ....                                 | 12 |
| A.   | Satisfaire tous les besoins en logement de qualité. ....  | 12 |
| B.   | Faciliter l'implantation des entreprises. ....  | 13 |
| 1.   | Les grands secteurs de développement .....  | 13 |
| 2.   | Mixité des fonctions et renouvellement économique. ....   | 15 |
| C.   | Affirmer un droit à la mobilité pour tous.....  | 15 |
| D.   | Vivre dans un environnement de qualité articulant la nature et l'urbanité.....                    | 16 |
| 1.   | Renforcer la structure du Parc Naturel Urbain et le rendre plus accessible, plus utilisable. .... | 16 |
| 2.   | Favoriser et réintroduire une nature « ordinaire » dans les territoires urbains. ....             | 18 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 3.  | Accompagner les exploitations agricoles vers une multifonctionnalité adaptée au territoire.....  | 18 |
| E.  | Préserver et créer des paysages urbains et naturels de qualité. ....                             | 19 |
| IV. | L'organisation du territoire et son renouvellement .....   | 20 |
| A.  | L'intensité urbaine pour améliorer la qualité de vie de chacun .....                             | 20 |
| B.  | Des pôles de centralité à trois niveaux.....   | 21 |
| C.  | La poursuite de l'innovation au cœur de la mobilité. ....  | 23 |
| 1.  | Des déplacements de proximité via les modes doux.....  | 23 |
| 2.  | Un réseau de transport en commun structuré autour d'axes forts structurants et performants. .... | 23 |
| 3.  | Favoriser l'intermodalité et les nouveaux services à la mobilité. ....                           | 26 |
| 4.  | Le renforcement de l'étoile ferroviaire locale. ....   | 26 |
| D.  | La diversité commerciale et l'équilibre au profit des centralités. ....                          | 27 |
| 1.  | Une situation marquée par une forte présence du commerce de périphérie.....                      | 27 |
| 2.  | Renforcer l'équipement commercial dans sa diversité plus qu'en surface .....                     | 27 |
| 3.  | Organiser le commerce au travers d'une hiérarchisation des pôles commerciaux .....               | 28 |
| 4.  | Développer une alternative à la grande distribution.....   | 30 |
| E.  | Un renouvellement urbain prenant en compte l'identité du territoire.....                         | 30 |
| 1.  | La préservation du patrimoine et de l'identité des lieux .....                                   | 30 |
| 2.  | La nécessité d'un renouvellement urbain.....   | 30 |
| 3.  | Les modalités du renouvellement urbain .....   | 31 |
| F.  | Améliorer le lien social.....  | 33 |
| G.  | La gestion des déchets et des réseaux d'eau .....  | 33 |
| 1.  | Les orientations de gestion des déchets .....  | 33 |
| 2.  | Une gestion efficiente des réseaux d'eau. ....   | 34 |
| V.  | La qualité des projets urbains et des constructions .....  | 35 |
| A.  | Des droits intangibles pour tous : .....   | 35 |

|    |  |    |
|----|--|----|
| 1. | Accessibilité.....   | 35 |
| 2. | Intimité .....   | 35 |
| 3. | Droit à la lumière naturelle .....   | 35 |
| 4. | Des espaces de respiration extérieurs.....   | 35 |
| 5. | Des espaces collectifs de jeux et de détente en proximité immédiate .....          | 35 |
| 6. | La possibilité de choisir son mode de déplacement .....                            | 35 |
| B. | Les devoirs des constructeurs et des aménageurs.....                               | 35 |
| 1. | Mixités .....  | 35 |
| 2. | Efficacité énergétique.....  | 36 |
| 3. | La protection de la ressource en eau.....  | 36 |
| 4. | Des espaces publics ou collectifs de qualité et protégeant les plus fragiles ..... | 36 |
| 5. | La prise en compte des vestiges archéologiques et du patrimoine .....              | 37 |
| 6. | La prise en compte du contexte urbain .....  | 37 |

# I. Charte des valeurs fondamentales portées par la collectivité

## **Poitiers, métropole régionale à dimension humaine.**

L'agglomération poitevine doit comporter tous les avantages d'une métropole régionale : richesse de l'offre culturelle, commerciale, éducative, de formation, densité des centres administratifs, des dessertes régionales nationales et internationales, dynamisme de l'emploi, de l'économie et de la recherche, richesse du cadre de vie etc.

L'agglomération se caractérise par sa dimension humaine. Poitiers est riche des proximités qui le constituent. Cette chaleur, inscrite dans la dimension de la ville, doit perdurer. Elle contribue à la prise en compte de chaque individu dans l'histoire collective que nous écrivons.

## **Un patrimoine naturel et urbain au cœur de notre identité.**

Poitiers a plus de 2000 ans d'histoire urbaine. La richesse de son patrimoine bâti est un de ses principaux atouts. L'identité de l'agglomération est fortement liée à ses paysages de plateaux, sillonnés par des vallées humides et sèches. Le centre ville de Poitiers tire lui-même son identité de cette structure de paysage, qui ajoute à son charme historique.

La préservation, la mise en valeur et le développement de ce patrimoine doivent être au cœur des politiques d'aménagement.

## **Une agglomération intense.**

La ville est attractive parce qu'elle est riche en équipements, commerces et services. Elle est rassurante quand les habitants ont vraiment l'impression d'être en ville et de bien y vivre. Elle n'est pas une juxtaposition de lotissements, consommant toujours plus d'espaces naturels ou agricoles. La ville ne sera durable, pratique, rassurante, que si elle est intense. Plus le nombre d'habitants les fréquentant sera élevé, plus ces pôles seront riches et solides. Cela nécessite notamment un haut niveau de services publics.

## **Un territoire ouvert et accessible à tous.**

La ville est par nature un lieu de rencontre et de civilisation. Elle doit être ouverte à tous. Chacun doit pouvoir y trouver de quoi se loger, se cultiver, travailler et, plus largement, participer à la construction commune de la société. L'organisation urbaine, les aménagements, les constructions et les acteurs de la ville doivent participer à cette facilité d'accès pour tous.

## **Des solidarités humaines et territoriales.**

L'agglomération de Poitiers a une longue histoire de solidarités. Solidarité citoyenne autour d'un réseau associatif fort et soutenu et de services publics : chacun doit pouvoir accéder à l'éducation, à la culture et à tout ce qui nous construit en tant que citoyens. Solidarité avec les territoires périurbains, pour que le développement de l'agglomération profite à tous. Solidarités régionale et internationale, notamment à travers les actions de coopération.

## **Un futur durable.**

Le développement économique est indispensable et souhaitable. Il doit pourvoir aux besoins d'emplois, apporter aux collectivités les moyens de leur développement et assurer la satisfaction des besoins fondamentaux de tous. Le développement doit être durable. On ne peut sacrifier les générations futures à la satisfaction des besoins actuels. La protection des ressources et des milieux (la terre, l'eau, l'air), la préservation de la biodiversité, la limitation des déchets et des consommations énergétiques, le développement des énergies renouvelables doivent être au cœur de nos préoccupations.

## **Un territoire d'expérimentation et d'exemplarité.**

La capacité de recherche, d'innovation et d'expérimentation doit guider notre action. Elle contribue à faire de l'agglomération un territoire à la pointe du progrès dans tous les domaines (économie, environnement, social...) en développant l'innovation dans les services publics et en facilitant l'innovation et la recherche à l'Université comme dans les activités économiques.

## II. Des ambitions pour le territoire.

### A. Relever les enjeux du climat et des ressources.

A travers son Contrat Local Initiative Climat, Grand Poitiers s'est fixé une ambition : respecter les objectifs du protocole de Kyoto d'ici 2010 et atteindre le facteur 4 d'ici 2050, c'est-à-dire une division par quatre de la consommation énergétique. Les objectifs européens en matière de lutte contre le changement climatique, en cours de validation, semblent tendre vers des objectifs intermédiaires : à horizon 2020, il s'agirait de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, de réduire de 20 % les consommations énergétiques et de produire 20 % d'énergie à partir d'énergies renouvelables.

Sur la base de son Bilan Carbone® réalisé en 2005 et des textes réglementaires qui seront publiés en application du Grenelle de l'environnement, Grand Poitiers doit donc commencer à privilégier la sobriété énergétique en orientant l'efficacité énergétique des constructions existantes ou à venir et en organisant le territoire de façon à limiter les émissions de gaz à effet de serre résultant des déplacements (ce qui signifie éviter d'aménager à l'écart de ce qui existe et loin des services de base, et organiser une offre de déplacements alternatifs à la voiture actuelle). De même, la production locale et décentralisée d'énergie (d'origine photovoltaïque, éolienne,

biomasse...) mérite d'être développée, et les entreprises doivent être encouragées, dans le cadre des compétences communautaires, à s'orienter vers l'éco production et la production de valeur ajoutée basée sur une économie de l'environnement. De même, les circuits de production énergétique locaux doivent être encouragés comme pour la filière biomasse et la filière bois où la production de matière première énergétique doit être locale pour s'inscrire dans un développement durable.

De plus, les villes et les bourgs, par nature, concentrent la population sur de faibles surfaces : par conséquent, les milieux urbains concentrent aussi la consommation des ressources. Optimiser cette consommation et diminuer les nuisances constituent des préoccupations indispensables pour une agglomération responsabilisée envers les générations futures. De ce fait, le PLU doit favoriser clairement un urbanisme à haut rendement vis-à-vis des ressources naturelles : protection des eaux, protection des sites et des espaces, valorisation des paysages, préservation et développement de la biodiversité, maintien d'une bonne qualité de l'air et des milieux en général.

### B. Affirmer le rôle de capitale régionale au cœur du centre Ouest

#### 1. Le renforcement des fonctions métropolitaines

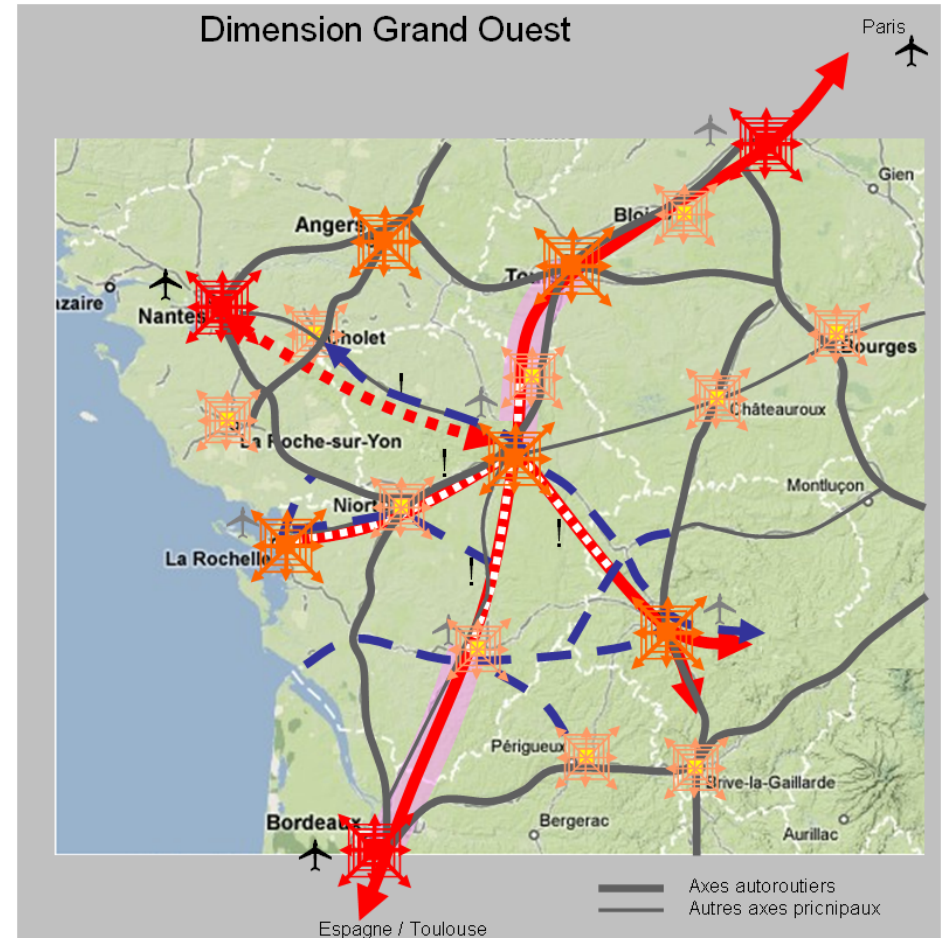
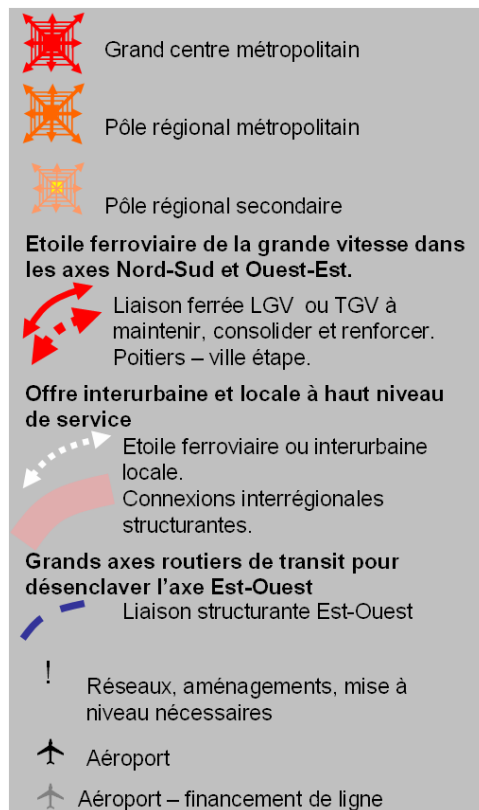
En limite des aires d'influence de Paris, de Nantes et de Bordeaux, l'agglomération de Poitiers se retrouve dans une position centrale favorable à son émergence en tant que Capitale Régionale. Toutefois, son positionnement géographique et sa desserte ne peuvent suffire à développer son attractivité, l'agglomération doit affirmer sa vocation de « ville étape » et pas uniquement de passage.

Les quatre principales agglomérations de la région ont développé, depuis plusieurs années, une logique de coopération territoriale (AIRE 198, Centre Ouest Atlantique...) afin de développer des complémentarités et des stratégies communes. Pour s'affirmer, Poitiers doit diversifier ses coopérations tant sur des rapprochements territoriaux locaux (Châtelleraut, aire urbaine) et métropolitains (Tours, Angers, Limoges...) que sur des rapprochements thématiques (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur, alliance économique...).

Le PLU doit contribuer au renforcement des fonctions métropolitaines.

## 2. Le renforcement de l'axe centre Europe - côte Atlantique

Si Poitiers bénéficie d'une desserte routière et ferroviaire sur l'axe Nord/Sud de qualité, elle constitue un axe majeur d'attractivité au potentiel en voie de renforcement du fait de la LGV Sud Europe Atlantique et des perspectives de trafic toujours à la hausse (fret et voyageurs). Ceci étant, Poitiers n'en demeure pas moins la dernière grande ville de l'Ouest à ne pas bénéficier de liaisons Est - Ouest modernes et sécurisées.



L'aménagement rapide de liaisons routières et ferroviaires Est - Ouest est un préalable à tout projet de développement reposant sur cet axe. L'axe routier et ferroviaire Nantes – Poitiers - Limoges représente une opportunité de développement qui lui fait défaut aujourd'hui. Il permettrait à Poitiers de conforter une position de carrefour du Centre Ouest Atlantique (entre 1h et 1h30 de Paris, Nantes, Bordeaux, Limoges et de La Rochelle).

Le projet de LGV Poitiers Limoges, dont la mise en œuvre est attendue pour 2016-2017, doit compléter cette offre. La vocation de l'agglomération de Poitiers comme un des grands nœuds ferrés (TGV, TER...) en cœur de ville est affirmé et les conditions de sa réussite guident les opérations proches de la gare actuelle et le cœur d'agglomération.

La priorité doit être donnée aux infrastructures ferroviaires de façon à ce que de nouvelles infrastructures routières ne viennent pas mécaniquement accroître le trafic routier. La mise en sécurité de l'axe routier Limoges Poitiers Nantes est également une priorité.

Le développement de ces infrastructures doit prendre en compte de manière plus affirmée le patrimoine naturel et son impact sur les espaces agricoles doit être minimisé.

Dans le domaine aéroportuaire, l'aéroport de Poitiers - Biard est situé à 1h30 environ de 4 autres aéroports de dimension régionale (Limoges, Tours, Angoulême et La Rochelle) et à 2h30 de deux aéroports de dimension nationale (Bordeaux et Nantes). Les aéroports internationaux de Paris sont à 2h00 de Poitiers.

### **3. Forger l'image d'une capitale du savoir.**

Face à la diversité de l'offre de formation (continue, tout au long de la vie, initiale, à distance...), il importe de cultiver cette spécificité autour de la formation dans toutes ses dimensions, de la production à la transmission du savoir.

Riche de la multiplicité des acteurs de la connaissance (Université, CNED, CNAM, AFPA, ESEN, « CNDP – SCEREN », Espace Mendès France...) présents sur son territoire, l'agglomération de Poitiers est un territoire où

l'économie de la connaissance est représentée dans presque toutes ses dimensions : recherche, formation, diffusion, valorisation et innovation. L'agglomération doit s'engager clairement dans le soutien des chaînes de formation/recherche/innovation. La réforme annoncée des Universités a une incidence directe sur la recherche locale. Le projet de concentration de la Recherche autour de grands pôles nationaux fragilise les équipes locales et leurs labellisations. Le maintien d'un pôle de formation fort et reconnu passe par la mise en œuvre d'une politique de structuration cohérente en matière de recherche. Celle-ci doit s'inscrire à deux niveaux :

- la structuration scientifique locale en privilégiant les relations entre la recherche fondamentale et ses applications, en déclinant trois axes thématiques forts (Sciences Physiques pour l'Ingénieur, Géosciences, Biologie/Santé). Les sciences humaines participent également à l'effort local de recherche, à la diffusion et à la valorisation en particulier dans la formation, l'édition,...
- la structuration interrégionale en privilégiant le rapprochement notamment avec les Universités de Limoges, La Rochelle au sein d'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) ainsi qu'en favorisant les relations avec le CHU de Poitiers et ceux de Nantes, Brest, Angers, Tours au sein du programme HUGO (Hôpitaux Universitaires du Grand Ouest).

Les principaux défis à relever par l'agglomération sont :

- accompagner la création d'entreprises et en attirer de nouvelles,
- identifier des champs d'études et de recherche transversaux innovants,
- mettre en œuvre des politiques de partenariats entre les collectivités locales et les opérateurs de la formation.



## C. Fédérer les territoires de l'aire urbaine

Grand Poitiers souhaite s'inscrire dans une dynamique complémentaire avec son aire urbaine (Schéma de Cohérence Territoriale -SCOT)

Le développement qui prévaut actuellement au niveau de l'aire urbaine est peu structuré.

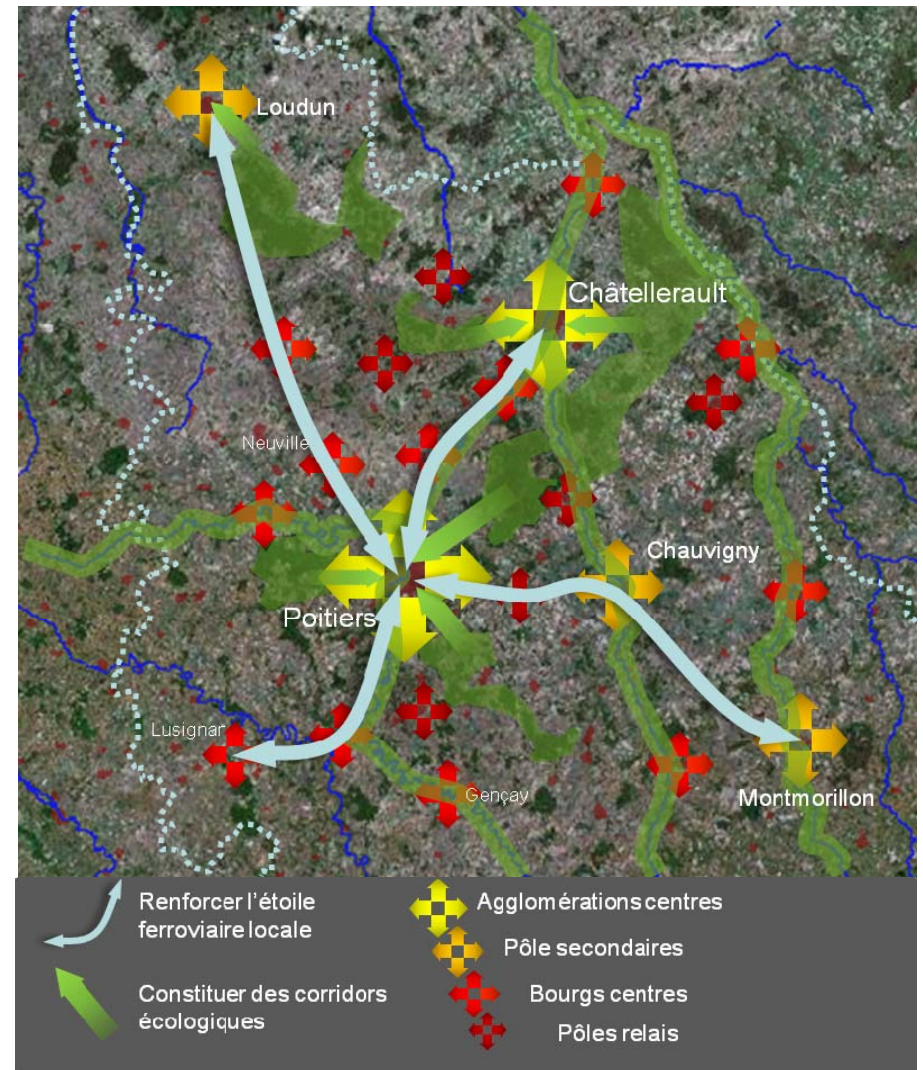
En matière de déplacements, envisager la mise en place de moyens de transports performants et plus respectueux de l'environnement exige de raisonner sur un réseau de taille significative et sur l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine. Chaque jour, 45% des personnes travaillant sur Grand Poitiers viennent puis repartent car elles n'habitent pas dans l'agglomération. Il est donc nécessaire d'articuler la mobilité entre Grand Poitiers et son aire urbaine avec la mobilité interne avec l'agglomération.

### 1. Une organisation polycentrique du territoire

Pour améliorer l'efficacité du développement de l'aire urbaine, Grand Poitiers souhaite s'inscrire dans un modèle de développement polycentrique de son aire urbaine. Ce qui nécessite une réflexion dans les domaines de l'offre de services, de l'offre commerciale et de l'offre de déplacements. Ces offres ne seront viables que si l'implantation de l'habitat obéit à des logiques cohérentes avec le modèle proposé. Le développement d'une offre de transport en commun à l'échelle de ces territoires nécessite une coordination des organisations et des services proposés par les différentes Autorités Organisatrices de Transport Public. La création d'un syndicat mixte de transport pourrait répondre à cet enjeu.

En matière environnementale, l'aire urbaine est la bonne échelle pour aborder un certain nombre d'enjeux : repérage et protection des grands espaces naturels d'intérêt écologique, mise en relation de ces espaces, gestion de l'eau.

En matière de développement économique, si l'agglomération contribue pour les deux tiers aux créations d'entreprises de l'aire urbaine, un tiers se fait en dehors. Il faut développer les complémentarités à cette échelle, en restant dans une logique de développement polycentrique.



## 2. Un fort potentiel touristique à valoriser

En matière de tourisme, l'agglomération présente une offre diversifiée appuyée sur le parc de loisirs du Futuroscope, les loisirs de proximité, les patrimoines urbains, architecturaux (églises, abbayes,...) et naturels, l'évènementiel culturel et festif.

La dimension touristique prendra sa pleine mesure en adoptant une synergie conséquente entre le parc de loisirs du Futuroscope et le réseau patrimonial et historique proposé par les différents territoires de Grand Poitiers et présents dans l'aire urbaine. Des complémentarités sont à rechercher.

L'agglomération, Ville et Pays d'Art et d'Histoire depuis 2003, doit poursuivre la connaissance, la mise en scène et la valorisation de son patrimoine historique, faire preuve de sa capacité d'innovation et soigner la qualité de ses espaces publics.

L'agglomération doit faciliter la création d'une offre hôtelière de qualité dans son centre.

## D. Accompagner les grands axes du développement économique

L'action économique de Grand Poitiers privilégie trois axes :

- Le développement de l'emploi,
- L'accroissement de la richesse et des ressources pour le territoire et ses collectivités,
- La satisfaction des besoins de consommation au quotidien.

Les politiques de réduction du chômage restent importantes dans la perspective d'une croissance équilibrée.

La conduite de politiques territorialisées en faveur de l'emploi doit s'accompagner d'une politique active en matière d'implantation d'entreprises garantissant au territoire un dynamisme de l'emploi, les ressources fiscales indispensables à son bon fonctionnement et une production nécessaire à la consommation de ses habitants.

La forte présence des administrations d'Etat, hospitalières et territoriale constitue la particularité de l'agglomération. Cela se traduit en matière d'emploi par une forte présence de cadres, professions intermédiaires et d'employés et par une dynamique importante liée à la commande publique.

Outre le secteur public, très présent sur l'agglomération et qui propose de forts effets induits sur le territoire, l'espace économique de Grand Poitiers se structure autour de 6 grands axes thématiques :

- Le commerce,
- l'économie de la connaissance et la formation continue,
- la santé - Médicaments, les essais cliniques, biotechnologies,
- les transports et les filières mécanique et aéronautique,
- les télécommunications
- les éco - industries,

Trois de ces activités sont affichées par des pôles de compétence, labellisés ou non (Mobilité Transport Avancés, Biopôle, Eco industries). Grand Poitiers doit donc proposer des solutions stratégiques afin de garantir le développement pérenne de ces activités, dans un souci de partenariat indispensable.

Dans la plupart des domaines d'activité, l'artisanat joue un rôle important. Souvent plus attaché au territoire, il offre des emplois moins délocalisables. L'économie sociale et solidaire joue un rôle de plus en plus important. Enfin, l'agriculture représente moins de 1% des emplois présents sur Grand Poitiers. Sa transformation pour faire émerger des circuits courts de consommation et diminuer son impact sur les milieux naturels est un enjeu fort (Cf. § III.D.3).

## E. Consolider les grands équilibres sociaux.

Les politiques de développement social et culturel entreprises depuis la fin des années 1970 ont apporté des résultats intéressants. Les centres socio culturels, les maisons de quartier, maisons pour tous (etc.) ont permis de tisser des liens sociaux forts malgré une présence toujours forte du chômage et de la pauvreté dans certains quartiers.

La présence des services publics ainsi que la politique en faveur du logement social ont permis à un grand nombre de ménages d'échapper aux phénomènes d'exclusion et, pour certains, de prendre une part active à la vie de l'agglomération. Cette politique sociale et culturelle doit être poursuivie avec pour ambition de permettre à chacun d'accéder à l'autonomie citoyenne.

La participation des habitants à la vie de l'agglomération est primordiale. A partir de l'autonomie d'analyse, de lecture de la cité évoquée ci-dessus, des lieux de rencontre et d'échange doivent permettre à chacun de s'impliquer dans la vie de son quartier, de sa commune ou de l'agglomération. Cette

appropriation des projets collectifs est vitale pour la durabilité des actions engagées aussi bien que pour conforter les liens sociaux.

La mixité sociale est une ambition qui contribue aux grands équilibres sociaux. Les liens entre générations sont à développer à travers une façon nouvelle d'envisager la ville et son évolution. L'efficience des équipements et services publics ou la vitalité des commerces sont meilleures quand la population est plus variée, quand elle se renouvelle en partie régulièrement. Cela implique notamment la mise en place d'une politique volontariste de renouvellement urbain et une politique affirmée d'occupation des logements, notamment sociaux.

Les politiques en faveur des publics spécifiques doivent également contribuer aux grands équilibres sociaux : politique d'accompagnement du vieillissement, prise en charge des handicaps, accueil de la petite enfance, etc.

### III. Les lignes directrices de l'aménagement et du développement.

#### A. Satisfaire tous les besoins en logement de qualité.

Le programme local de l'habitat (PLH) constitue la feuille de route de Grand Poitiers en matière de logement et d'hébergement.

A population constante, le nombre de logements augmente : la diminution du nombre moyen d'habitants par logement et la nécessité de renouveler les logements vétustes sont les causes principales de ce phénomène.

Par ailleurs, dans chaque commune et dans chaque quartier, le renouvellement d'une partie de la population est vital pour la vie de la collectivité : le renouvellement, et notamment le rajeunissement, permettent d'éviter la fermeture ou la moindre fréquentation des équipements publics (crèches, écoles...) et des difficultés pour les services et commerces de proximité.

Faute d'une croissance de son offre de logement au rythme de sa croissance économique, Grand Poitiers a connu une dilatation de son aire urbaine, provoquant plus de pollution par les déplacements. De nombreux ménages quittent ainsi l'agglomération faute d'y trouver un logement adapté à leurs ressources, leurs besoins ou leurs envies. Il s'agit de leur redonner le choix.

Les études en cours dans le cadre du Programme Local de l'Habitat montrent que globalement la satisfaction de ces besoins nécessiterait, en moyenne, la construction de 1 000 logements par an sur l'ensemble de Grand Poitiers.

Pour maintenir l'offre sociale à son niveau actuel, il faut que la proportion de logements sociaux produits soit significative. En effet, la demande en logements sociaux ne diminue pas. Elle tend au contraire à augmenter, le prix des logements sur le marché augmentant en moyenne plus vite que les revenus des habitants. Des ménages de plus en plus nombreux, auparavant propriétaires de leur logement, demandent également des logements locatifs, souvent sociaux : personnes âgées suffisamment indépendantes pour ne pas aller en institution, personnes concernées par des difficultés (maladie, accident, divorce...), salariés en mobilité professionnelle...

Les orientations d'aménagement préciseront la ventilation de la satisfaction de ces besoins sur le territoire. Il est important de pouvoir adapter le rythme de construction à d'éventuelles variations des besoins. Les mutations sociologiques en cours, auxquelles s'ajoutent les effets d'une crise conjoncturelle de forte ampleur, rendent particulièrement difficiles des prévisions précises.

Sur le plan qualitatif, il existe une demande spécifique, de faible intensité, pour des publics particuliers : personnes en reprise de parcours résidentiel (sortie de prison, d'institution psychiatrique etc.), gens du voyage etc. Des politiques d'accueil spécifiques sont à mettre en place. Le PLU ne doit pas faire obstacle à l'implantation des hébergements correspondants. Il s'agira de mettre en place un circuit d'accès au logement pour ces publics depuis le logement d'urgence jusqu'à un logement autonome.

## B. Faciliter l'implantation des entreprises.

### 1. Les grands secteurs de développement

La politique économique consiste entre autre à développer une offre foncière pour l'implantation d'entreprises, dans des domaines ciblés.

Le Cœur d'Agglomération est le premier pôle d'emploi de Grand Poitiers. Il assure la plupart des grandes fonctions métropolitaines. Le développement des autres sites ne doit pas se faire au détriment du pôle central. De nouvelles implantations doivent au contraire renforcer le Cœur d'Agglomération : direction nationale, régionale ou départementale des grandes entreprises et administrations présentes sur le territoire, sites universitaires, sites d'enseignement, établissements culturels, commerces à vocation touristique valorisant le patrimoine, etc.

L'aménagement du quartier de la gare doit contribuer au renouveau de ce quartier. Il doit être conçu comme un prolongement du Cœur d'Agglomération. C'est un espace propice à l'installation de moyennes surfaces commerciales, pour lesquelles le foncier n'existe pas au cœur du centre ville, ou de grands équipements culturels nécessitant un positionnement central. La proximité de la gare et du centre ville en fait un site très propice par exemple pour la formation professionnelle, pour la gestion logistique de proximité du centre-ville.

La spatialisation de la stratégie de développement économique consiste, depuis la mise en place de la taxe professionnelle unique, à proposer des zones à thèmes. L'offre foncière étant à moyen terme limitée, il convient de rechercher de nouveaux sites de développement. Plusieurs secteurs vont ainsi se développer.

La création ou la modification des zones d'activités économiques doit systématiquement s'accompagner d'une réflexion en amont sur les impacts et les besoins en matière de déplacements et de choix d'organisation rationalisant les circulations, favorisant l'accès aux entreprises par les modes doux, favorisant le transport en commun par la densification des activités, la

perméabilité piétonne pour l'accès aux arrêts. Des démarches de Plan de Déplacements interentreprises devront être engagées pour accompagner le développement de l'offre de transport public.

La zone de la République 4, prolongeant le pôle de la République au-delà de l'autoroute A10 est un site privilégié pour la production, la logistique, secteurs liés aux axes routiers structurants (A10, RN147 et D 910). La possibilité d'un embranchement ferré pour le fret, sur le secteur de la Folie, accroît l'intérêt de ce site. Une partie de ce secteur peut également être consacrée à l'accueil d'entreprises générant des nuisances ou des risques.

Le passage de la LGVSEA sur le site est un handicap en termes d'aménagement, mais un atout en termes d'acquisition foncière. Une restructuration de l'espace agricole étant engagée, elle devrait faciliter la réalisation de la zone tout en instaurant un dialogue constructif avec les exploitants agricoles concernés.

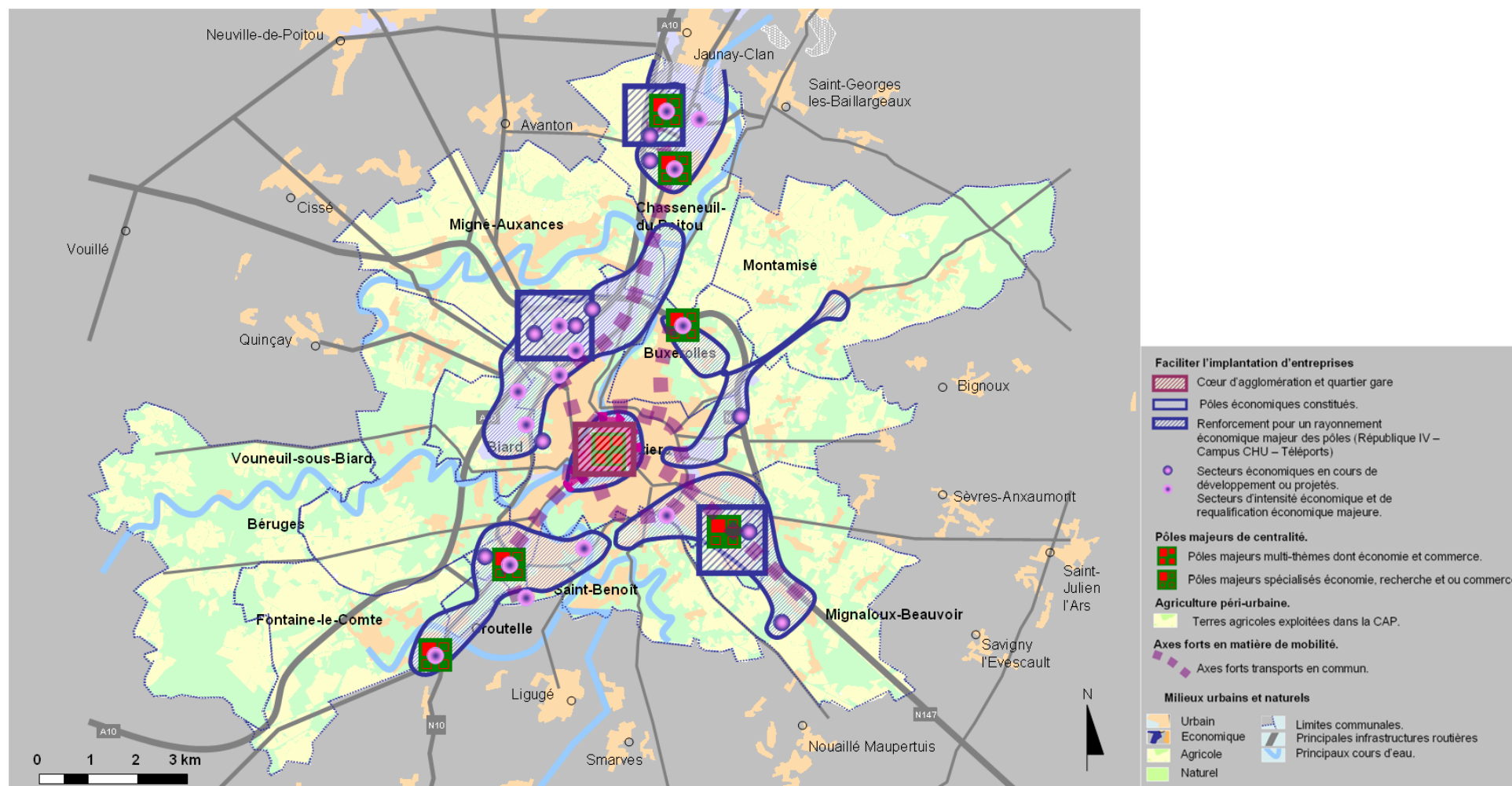
L'ensemble campus CHU constitue un espace de développement des biotechnologies et entreprises issues de la recherche.

La zone d'activités de Fontaine le Comte a souffert du départ de l'hypermarché Auchan et de ses satellites. Le site pourrait être réorienté vers l'économie des loisirs.

Le Futuroscope se spécialise dans l'économie de la connaissance et les TIC. De vastes emprises sont réservées à son développement à l'ouest de l'A10 et du fuseau de la LGVSEA. Le lien en transports en commun entre le Futuroscope et le reste de l'agglomération doit être amélioré et l'adossement réciproque entre Grand Poitiers et le Futuroscope doit être vecteur de synergie.

Les espaces actuellement bâtis doivent être renouvelés à l'occasion des ventes de locaux en recherchant d'une part à ne laisser aucune friche s'installer et d'autre part à économiser la consommation des espaces agricoles et naturels, notamment à travers des politiques de déplacement adaptées, prévoyant, dès que c'est possible, la mutualisation des stationnements.

Il s'agit de rechercher un équilibre et une complémentarité entre les zones géographiques : Cœur d'Agglo, grands pôles de l'agglomération et de l'aire urbaine, ...



## **2. Mixité des fonctions et renouvellement économique.**

Au-delà des activités qui ont besoin de trouver une implantation sur des secteurs clairement repérés, le tissu urbain diffus doit accueillir le plus possible d'activités économiques. Une bonne intégration des entreprises au tissu urbain favorise la mixité dans les quartiers et ainsi leur bon fonctionnement : plus de proximité entre les lieux de résidence et de travail,

moins d'à-coups dans le rythme de fonctionnement quotidien des quartiers etc. Les entreprises qui sont invitées à s'intégrer au tissu urbain diffus sont celles qui ne génèrent ni nuisances, ni risques incompatibles avec le voisinage de l'habitat.

Le tissu des PME et TPE se prête particulièrement à ce type d'implantation.

## **C. Affirmer un droit à la mobilité pour tous.**

Au travers de son Plan de Déplacements Urbains, et dans un objectif de cohésions territoriales et sociales, la politique communautaire se doit d'affirmer un droit à la mobilité pour tous tant il est vrai que l'impossibilité de se déplacer est aujourd'hui facteur d'exclusion. Cette exclusion touche notamment les ménages et les personnes qui, du fait de la localisation excentrée de leur habitat, se trouvent en situation de forte dépendance à l'automobile et n'y ont pas ou plus accès (personnes ne conduisant plus, jeunes de moins de 18 ans, ménages non motorisés, ...). L'exercice de ce droit à la mobilité passe notamment par la possibilité d'accéder aux services et équipements de proximité par l'utilisation de modes doux.

Mais c'est également un droit à la mobilité choisie qu'il faut faire valoir. L'homme est nécessairement mobile. Il faut donc faire en sorte que ses déplacements ne soient pas subis mais choisis afin qu'il se déplace au regard de ses besoins en limitant les effets indésirables liés à ces déplacements..

Tous les modes de déplacements ne présentent pas les mêmes impacts. Certains comme la marche à pied ou le vélo, non polluants et peu coûteux, peuvent même contribuer de manière positive aux objectifs sanitaires en favorisant l'activité physique. En revanche, du fait de ses coûts économiques et écologiques très élevés ainsi que de sa forte occupation de l'espace, le mode de déplacement problématique à technologie constante est l'automobile utilisée de manière individuelle.

En proposant une offre de transport de qualité et diversifiée, Grand Poitiers doit donner la possibilité à chacun de choisir pour chaque trajet le mode de déplacement le plus adapté et rendre possible le recours à d'autres modes.

L'offre de transport structure la ville en contribuant à renforcer des pôles d'habitat et d'activité.

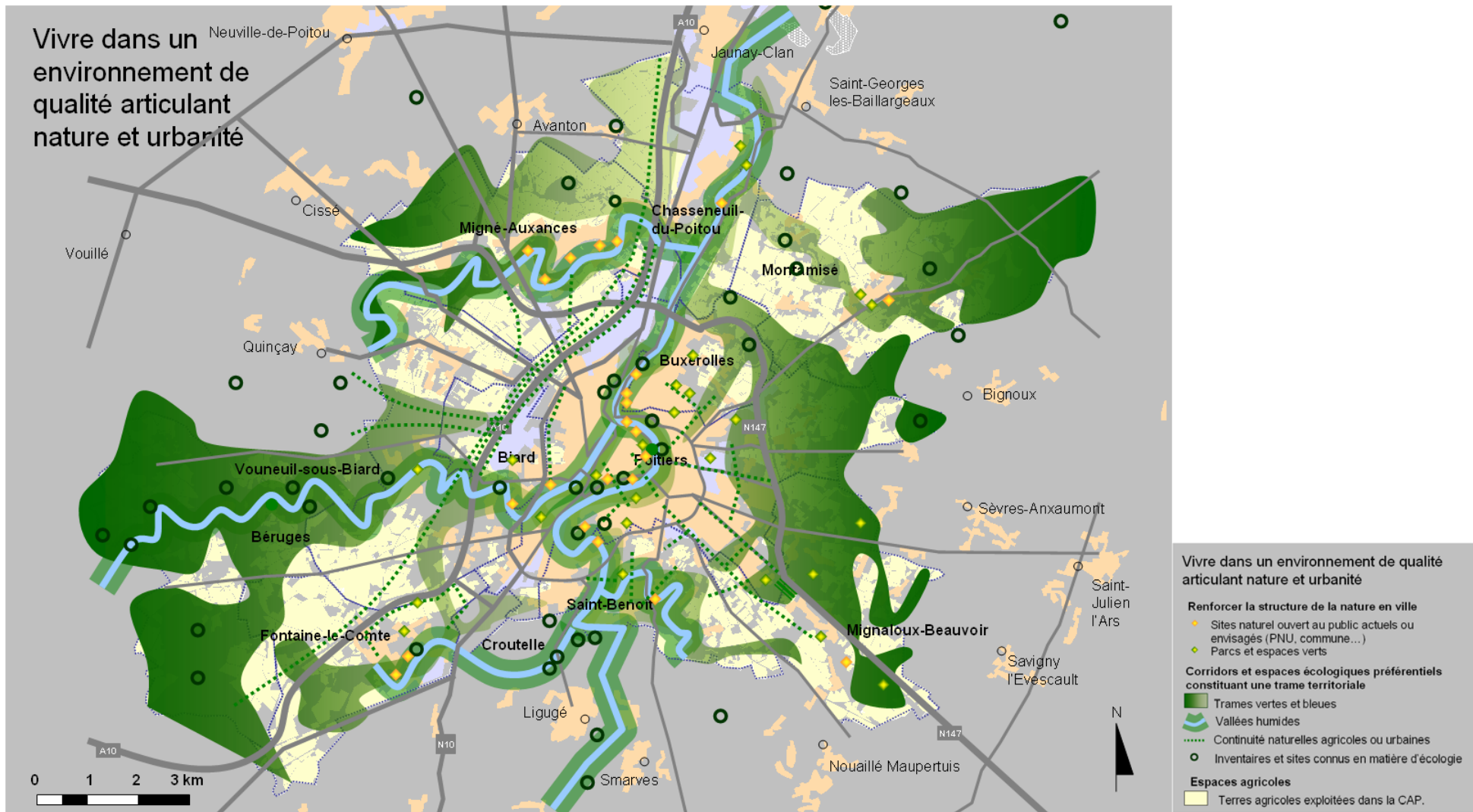
## **D. Vivre dans un environnement de qualité articulant la nature et l'urbanité.**

### **1. Renforcer la structure du Parc Naturel Urbain et le rendre plus accessible, plus utilisable.**

Dans tous les pays développés, les habitants des agglomérations expriment très nettement le souhait de bénéficier d'un environnement offrant à la fois les atouts de la ville et les atouts de la campagne (nature, calme, air sain, richesse du paysage, espace...). La variété des communes de Grand Poitiers et la topographie générale de l'agglomération, notamment dues à la présence de vallées humides et sèches découpant des zones de plateaux, permettent aisément à la nature d'être implantée et perceptible dans les périmètres urbanisés. La présence actuelle ou passée de l'eau (Clain, Boivre, Auxances, Feuillante, Miosson, vallées sèches de l'est de l'agglomération...) façonne les faciès géologiques et pédologiques et donc les paysages ; elle oriente aussi la mise en valeur de l'infrastructure naturelle que constitue la trame verte et bleue en tant qu'écosystème favorisant la biodiversité animale et végétale.

Créé dans le cadre de la Charte Districale pour l'Environnement (1994), le Parc Naturel Urbain (PNU) regroupe à ce jour 300 hectares d'espaces naturels préservés, en particulier le long des cours d'eau dont 110 km de berges sont accessibles. L'enjeu consiste maintenant à créer des corridors écologiques pour rétablir des liaisons naturelles fonctionnelles pour connecter ces coeurs de nature sur le territoire et ainsi permettre le maintien voire l'accroissement de la biodiversité. Simultanément, il est nécessaire de renforcer les « sentiers-nature », sur la base du Circuit Ville Nature et des sentiers existants. Ces liaisons douces permettent à la population de s'appropriier ces espaces et de bénéficier de lieux de respiration, de détente, de loisir et de découverte de la nature. Pour cela, les acquisitions foncières doivent se poursuivre et le rythme des aménagements d'accès doit être accentué dans l'objectif de concilier à la fois l'ouverture aux habitants et la protection des sites les plus fragiles.





## 2. Favoriser et réintroduire une nature « ordinaire » dans les territoires urbains.

Les parcs et espaces verts présents dans les communes constituent la première réponse anthropisée à la demande de nature en ville. Qu'il s'agisse de sites de surface et de diversité significatives (tels que le Parc de Blossac ou Parc Floral de Poitiers) ou d'îlots ponctuels aménagés en accompagnement d'infrastructures, ils présentent le triple caractère d'être entretenus par l'homme, d'héberger une faune et une flore particulières (relativement pauvres cependant) qui se sont adaptées aux conditions mises en place, et de constituer pour les habitants la nature de proximité. Les jardins privatifs et les espaces collectifs associés à l'habitat vertical complètent le maillage d'espaces verts ainsi organisé. On pourra également créer un réseau de mares à l'échelle de l'agglomération

Il est souhaitable, en prenant appui sur cette multitude de sites, d'enrichir la diversité des espèces végétales et animales rencontrées sur l'agglomération, et de favoriser les complémentarités et les continuités avec les sites identifiés et valorisés du PNU. Deux orientations peuvent être privilégiées. La première consiste à diminuer la pression anthropique sur les espaces verts publics en étendant les méthodes de gestion différenciée et écologique des espaces verts, et en sensibilisant les habitants afin qu'ils fassent de même sur les espaces privatifs. La deuxième consiste, à travers les aménagements et réaménagements urbains (continuités végétales enherbées ou arbustives par exemple), à permettre l'expansion (et parfois le retour) d'une nature plus « ordinaire » en ville, et qui a été amenée à se raréfier au cours des dernières décennies. Les plantes sauvages, spontanées et autochtones, les espèces dites communes d'invertébrés, de petits mammifères, d'oiseaux ou de batraciens, pourront ainsi trouver de meilleures conditions d'implantation et de vie et enrichiront la biodiversité urbaine. Un observatoire de la biodiversité en permettra la connaissance et la valorisation.

## 3. Accompagner les exploitations agricoles vers une multifonctionnalité adaptée au territoire

La Politique Agricole Commune et la mondialisation des échanges de produits agricoles ont eu tendance à uniformiser les types d'exploitation, les cultures implantées, les races élevées et les paysages en résultant. Localement, les principaux problèmes identifiés sont :

- une forte pression sur la ressource en eau en raison du développement des cultures irriguées ;
- la pollution des milieux (eaux superficielles, eaux souterraines, sols) ;
- l'appauvrissement de la biodiversité, même si certains espaces agricoles constituent encore des habitats remarquables ;
- la forte diminution des surfaces en herbe et des haies, et l'aménagement de grandes parcelles labourables gommant les particularités du paysage ;
- l'absence de lien entre les productions agricoles locales et les besoins locaux ;
- la disparition de nombreux sièges d'exploitation et la forte baisse de la population active agricole.

Simultanément, l'expansion urbaine a été obtenue en consommant de l'espace agricole.

Une étude réalisée au niveau de Grand Poitiers a permis :

- de repérer les espaces agricoles à fort potentiel en raison de leurs caractères pédologiques ;
- de travailler avec les professionnels de l'agriculture sur les espaces concernés par le développement de la ville et des infrastructures ;
- de réfléchir aux conditions de mise en oeuvre d'une agriculture orientée vers la recherche de circuits courts rapprochant les producteurs des consommateurs. Les achats publics doivent être une force de frappe pour réorienter la production agricole locale.

A travers le PLU, Grand Poitiers va donc s'efforcer de prévenir les conflits d'usage susceptibles de survenir entre agriculture et urbanité et d'accompagner la réorientation de l'agriculture vers des modes de production

plus respectueux de l'environnement (de préférence agriculture biologique) et susceptibles de trouver des débouchés locaux. Des initiatives seront engagées via des partenariats avec les agriculteurs pour favoriser la création et la gestion de la trame verte (réseau de haies dont un inventaire est en cours, bosquets,

mares, etc.), pour maintenir et reconstituer des paysages vernaculaires diversifiés et, conjointement aux actions de l'Etat, du Conseil Régional et du Conseil Général, pour inciter à des pratiques agricoles évitant la pollution des eaux.

## **E. Préserver et créer des paysages urbains et naturels de qualité.**

L'identité des territoires et des espaces qui les composent est fortement déterminée par ce qu'en perçoit l'oeil : l'originalité des paysages doit donc être préservée en tant que facteur de qualité du cadre de vie et en tant que lien identitaire au territoire communautaire. La mise en valeur des paysages contribue en outre à l'attractivité touristique, et autant par ses paysages urbains que par ses paysages périurbains et ruraux, Grand Poitiers possède un potentiel à valoriser.

La mise en valeur de ces paysages contribue aussi au sentiment d'appartenance pour ses habitants. A l'inverse, le parachutage d'architectures ou de paysagements étrangers au lieu à aménager nuit à l'identité du site et à son attractivité. Il dilue le sentiment d'appartenance et supprime les repères dans la ville. Chaque projet d'aménagement, dans l'acception la plus large de cette notion, doit d'une part contribuer à protéger les paysages de qualité et d'autre part à les mettre en valeur.

Les paysages aujourd'hui dégradés, comme certaines entrées d'agglomération, doivent faire l'objet de requalifications. Tout projet réalisé sur un espace dégradé doit contribuer à sa requalification.

Le bâti moyenâgeux, les édifices religieux, les hôtels et maisons remarquables édifiés entre le XVIème et le XIXème siècle, le bâti traditionnel, et les centres bourgs que l'on trouve dans les différentes communes de Grand

Poitiers doivent faire l'objet d'une recherche marquée de mise en valeur. Les requalifications et réaménagements doivent prendre appui sur ces témoignages de l'histoire pour marier l'ancien et le moderne. Les nouvelles constructions doivent pouvoir s'inscrire dans la volonté de construire le patrimoine de demain. Les entrées d'agglomération, les zones commerciales et les zones d'activité méritent davantage d'attention et le PLU, tout en faisant preuve de discernement, mettra en avant des principes de base d'une charte paysagère pour l'ensemble de ces points particuliers du territoire.

Les orientations d'aménagement préciseront la localisation de certains paysages de qualité ou sensibles, ainsi que certains paysages actuellement dégradés.

## IV. L'organisation du territoire et son renouvellement

### A. L'intensité urbaine pour améliorer la qualité de vie de chacun

Être en ville, c'est être dans un milieu humain dense, c'est trouver près de chez soi des commerces et services : ils facilitent notre vie et limitent les déplacements inutiles. Pour faire vivre ces services, il faut un certain nombre d'habitants. Plus ce nombre est élevé, dans une certaine mesure évidemment, et plus la qualité et la variété des commerces et des services le seront également.

L'intensité urbaine, c'est ce rapport vital, primordial, entre la ville et ses habitants.

Construire une ville vivable, rassurante, c'est donc faire de l'intensité urbaine, adaptée à chaque lieu. Trouver partout le bon rapport entre le nombre d'habitants et les services offerts est un des objectifs principaux du PLU.

Cela implique une réflexion et des actions en termes d'offre de services publics et privés, de commerces, mais aussi d'organisation des réseaux, des transports en commun, etc. Cela nécessite également un autre regard sur la façon de construire les logements, de leur donner des qualités qu'ils n'ont pas aujourd'hui, de les concevoir autrement. Faire de l'intensité urbaine c'est aussi apporter plus d'espaces collectifs de proximité, d'espaces naturels, de détente, de loisir etc. C'est donner une place accrue aux piétons et aux cyclistes, qui doivent pouvoir se déplacer dans des espaces sécurisés,

notamment en développant le partage de l'espace commun à tous les usages, dès que c'est possible, plutôt que la séparation des espaces. C'est globalement faire preuve d'exigence quant à la qualité (structures et agencement) des espaces publics.

Le renouvellement de certains logements, inadaptés à la demande actuelle, et de certains espaces urbains est donc nécessaire à l'émergence d'une ville plus proche, plus sécurisante, plus agréable.

Pour que l'intensité urbaine soit un atout pour tous, il est toutefois nécessaire d'encadrer ce renouvellement et plus généralement le développement de l'urbanisation.

C'est pourquoi les orientations d'aménagement et le règlement indiqueront la densité souhaitée par secteur. Celle-ci sera plus élevée à proximité des pôles de services et de commerces et la constructibilité devra être maîtrisée dans les écarts. Des coefficients d'occupation des sols, des hauteurs maximales, des prospects et tout autre moyen viendront préciser les conditions de régulation de la densité

## B. Des pôles de centralité à trois niveaux

L'intensité urbaine ne peut pas être la même partout. Il est surtout important de regrouper les commerces et services et d'organiser la ville pour la rendre plus pratique, plus accessible à tous sans devoir utiliser la voiture. L'organisation urbaine doit également contribuer à la convivialité qui est un facteur essentiel de cohésion sociale. Il est prévu une organisation en trois niveaux :

- Quelques pôles majeurs offrent des services rayonnant sur l'ensemble de l'aire urbaine et parfois au-delà. Le plus important de ces pôles est le centre ville de Poitiers. Cœur d'Agglomération, il doit faire l'objet d'une attention particulière. Il contribue au rayonnement de l'ensemble d'agglomération, concentre de nombreux services métropolitains etc. Il joue un rôle particulier dans la structure du réseau de transports en commun. Le renouvellement du quartier de la gare est un atout pour le Cœur d'Agglomération. On doit notamment y trouver une offre foncière qui n'existe pas en centre ville. D'autres pôles d'agglomération sont spécialisés : le pôle CHU Campus pour la santé, l'enseignement supérieur et la recherche, le Futuroscope pour la formation, l'enseignement supérieur et le tourisme, les pôles Portes Sud et Portes du Futur pour le commerce, le Pas de Saint Jacques et Fontaine le Comte pour l'économie des loisirs, la Pépinière pour le sport...
- Des pôles secondaires, où l'on trouvera les services présents sur les pôles de proximité complétés par des services un peu plus rares. Les centres socio culturels font partie de l'offre complémentaire que l'on y trouve. Chaque quartier ou commune ne comporte pas nécessairement un pôle secondaire.

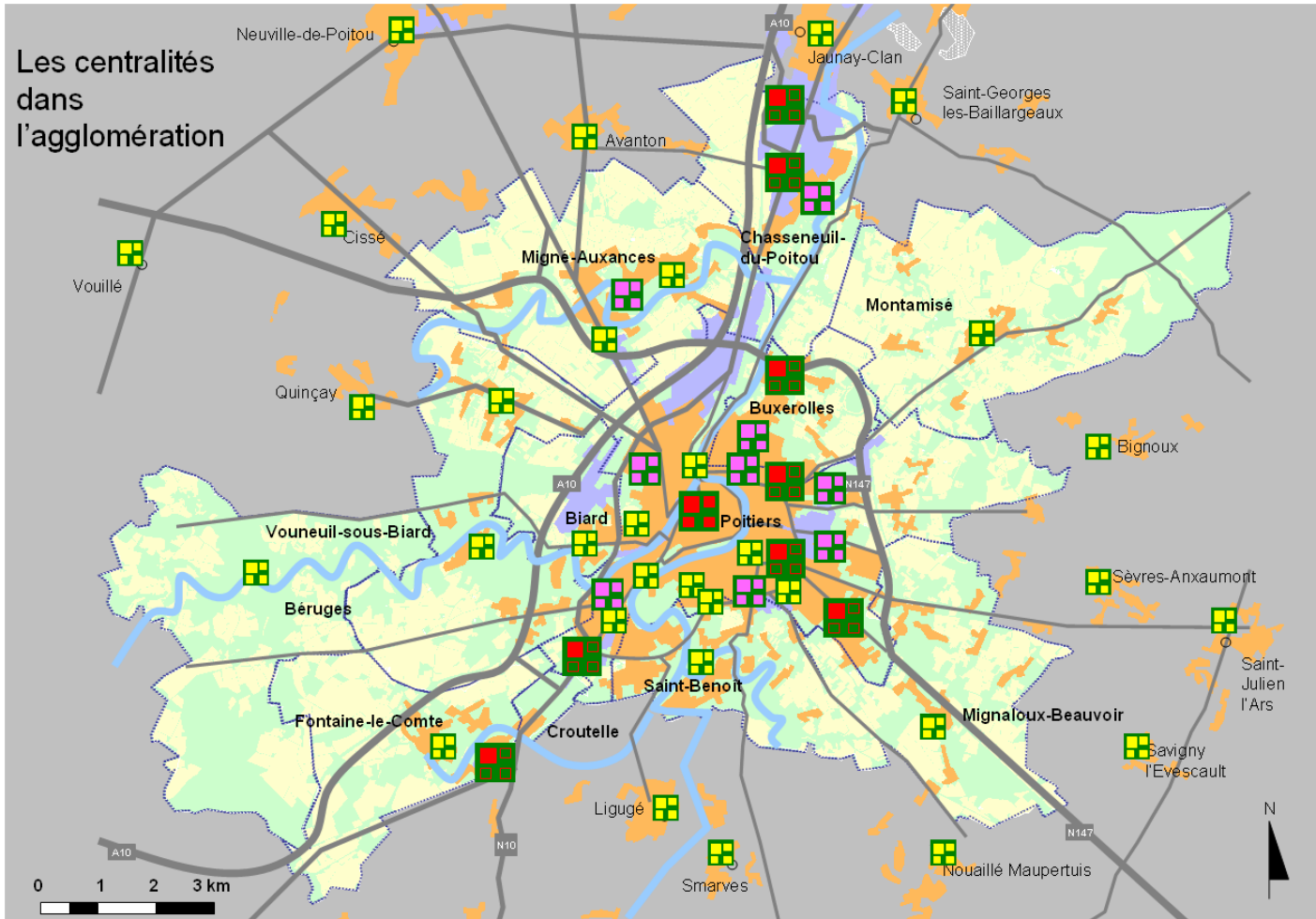
- Un pôle de proximité structure chaque commune et, sur les plus importantes, chaque quartier. Il comprend commerces et services de première nécessité. On devrait pouvoir y trouver les écoles, un commerce d'alimentation générale, une boulangerie, un distributeur de billets, un point poste, des professions de santé, un bistrot, un marchand de journaux, une salle conviviale, etc. C'est un lieu de vie et d'animation essentiel dans le quartier. Il contribue à la convivialité et constitue un repère important dans le quartier. Certains pôles de proximité ne présentent pas tous les équipements ou services ; dans ce cas, on cherchera à les compléter soit en apportant des éléments nouveaux, soit en regroupant des éléments isolés au sein du quartier. Le renforcement d'un pôle de proximité constitue une augmentation de l'intensité urbaine ; sans population supplémentaire dans le quartier, elle est impossible, pour des raisons économiques.

Ce mode d'organisation de l'agglomération permet :

- de contribuer à la réduction des déplacements en voiture tout en augmentant le droit à la mobilité,
- de rationaliser le réseau de transports en commun, qui relie prioritairement les pôles les plus importants entre eux, et plus largement, l'ensemble des réseaux (canalisations, voirie, réseaux souples...)
- de favoriser une certaine compacité urbaine autour des pôles de proximité.

Il permet donc à la fois d'offrir les meilleures conditions de vie et de garantir une plus grande durabilité du développement de la ville : la consommation énergétique y est minimale, la préservation des espaces agricoles et naturels est optimisée, la vie locale y est dynamisée.

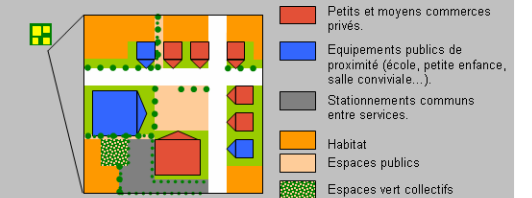
# Les centralités dans l'agglomération



## Les centralités dans l'agglomération.

### Pôles de centralité

- Pôles majeurs et pôles majeurs spécialisés
- Pôles secondaires
- Pôles de proximité



### Milieux urbains et naturels

- Urbain
- Economique
- Agricole
- Naturel
- Principales infrastructures routières
- Principaux cours d'eau.
- Limites communales.

## **C. La poursuite de l'innovation au cœur de la mobilité.**

La politique d'agglomération doit faciliter l'accès au déplacement tant sur le point pratique que sur le point économique à tous les habitants (politique tarifaire volontariste, accessibilité,...)

### **1. Des déplacements de proximité via les modes doux.**

L'organisation de l'agglomération autour de pôles de proximité offrant les services de première nécessité implique un renforcement des itinéraires piétons et cyclistes vers ces pôles pour que les déplacements les plus courts soient réalisables autrement qu'en voiture quand cela est possible. C'est aussi autour de ces pôles que l'on doit trouver l'essentiel de l'offre de transport en commun, articulée avec les autres modes de transport.

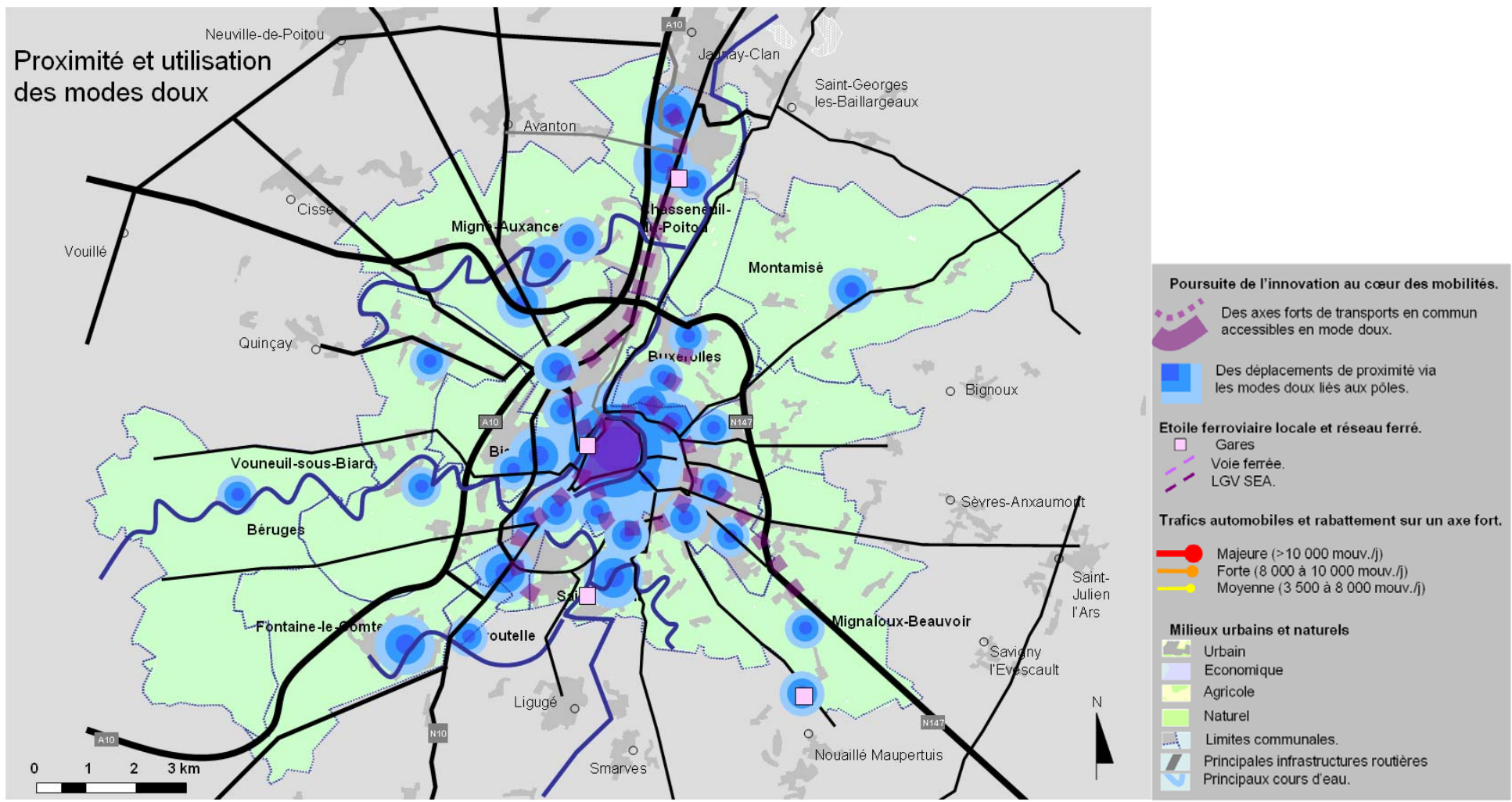
Les orientations d'aménagement fixeront par secteur les itinéraires piétons et cyclistes à mettre en place, renforcer ou sécuriser, en s'attachant particulièrement à traiter les points singuliers : carrefours mal organisés, traversées de voies, discontinuités d'itinéraires, etc.

### **2. Un réseau de transport en commun structuré autour d'axes forts structurants et performants.**

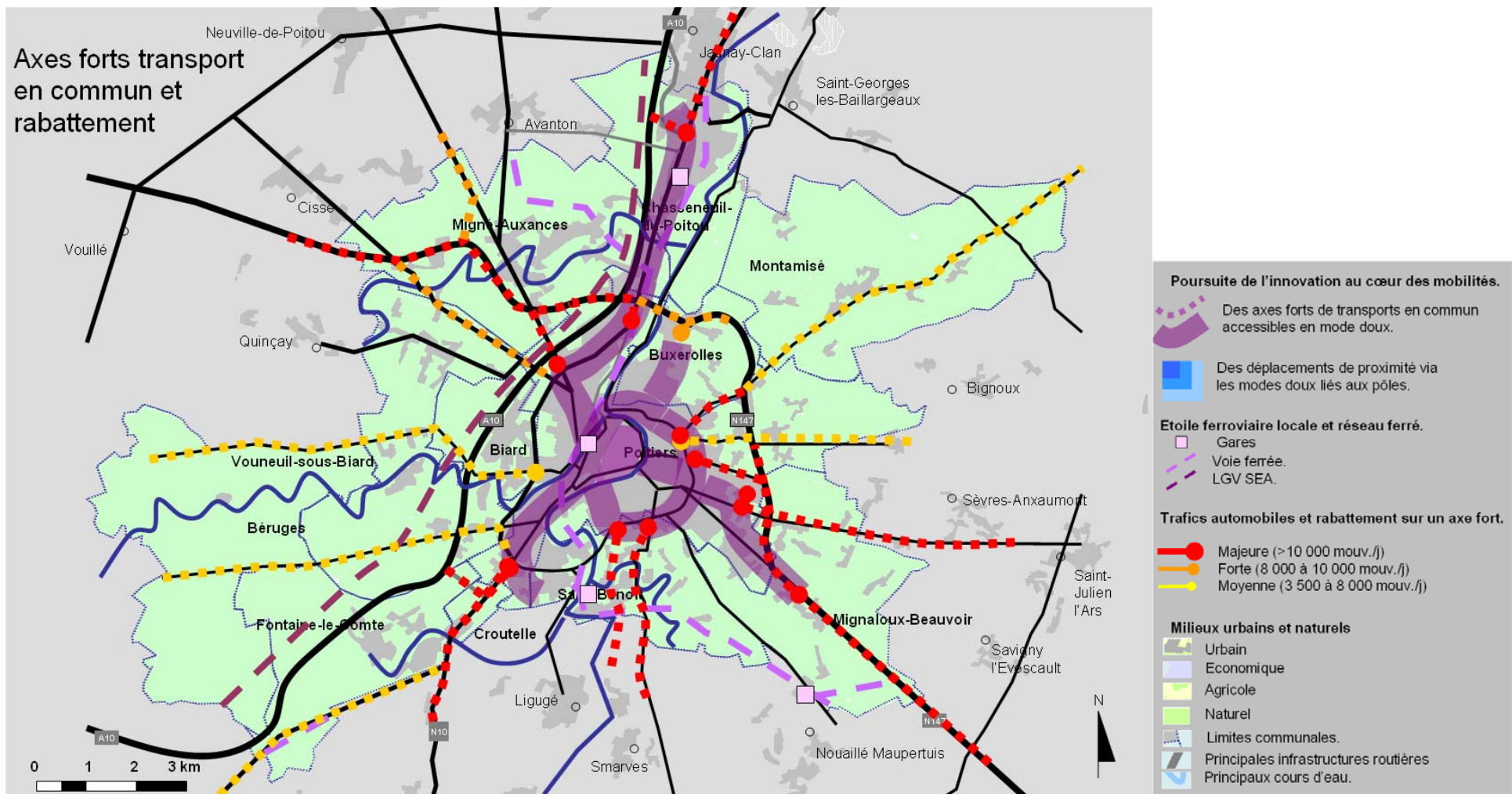
La possibilité de choisir son mode de déplacement et d'avoir la capacité de recourir à des modes autres que l'automobile oriente une organisation de la ville favorisant l'offre de commerces et services de proximité. C'est le sens de la politique en faveur de l'intensité urbaine et des pôles de centralité.

Pour être encore plus attractif, le réseau de transport en commun doit être structuré autour d'axes forts performants ; c'est-à-dire un transport en commun à fréquence de desserte élevée, dont la circulation est assurée en dehors des aléas de la circulation automobile (site dédié ou propre chaque fois que c'est possible) et présentant un haut niveau de confort et d'accessibilité.

Ce réseau ne peut pas passer partout. Il doit d'abord desservir les sites qui présentent la plus haute intensité urbaine : plus d'habitants, plus d'emplois, plus de services et de commerces (dont la zone du Futuroscope).







Il doit lui-même contribuer à accroître l'intensité urbaine des espaces qu'il dessert. C'est donc un outil essentiel de structuration de l'agglomération. C'est un formidable atout qui doit conduire au renouvellement du tissu urbain existant tout au long de son parcours.

Un des schémas du PADD présente la structure visée par le schéma directeur du transport en commun en site propre.

Autour de ces axes forts performants, une offre de transport en commun classique doit être structurée pour mailler le territoire de l'agglomération et ainsi permettre la desserte des autres espaces denses. Les axes forts et les autres lignes du réseau de bus seront donc articulés de manière à offrir un réseau attractif et permettant les logiques de rabattement.

Ces pratiques de rabattement seront favorisées par le biais d'aménagements piétons et cyclables assurant des connexions vers l'arrêt de transport en commun le plus proche. Afin de favoriser l'accès aux transports en commun des habitants de l'agglomération mais également de toute l'aire urbaine, des parcs relais (voiture, vélos) bien équipés et situés à proximité des pôles de proximité, sur le réseau de Transport en Commun en Site Propre, seront implantés. Les orientations d'aménagement par secteur les définiront.

### **3. Favoriser l'intermodalité et les nouveaux services à la mobilité.**

Il est nécessaire de favoriser l'intermodalité. L'idéal serait de pouvoir emprunter un train, un bus, un vélo, voire une voiture avec la même carte de transport, le même abonnement. Cette interopérabilité des différents modes est donc essentielle. En coordination avec les autres Autorités d'Organisation de Transport, elle constitue un des objectifs de la collectivité.

Dans un objectif de valorisation de l'écomobilité et de diversification de son offre de transport, Grand Poitiers propose une offre de nouveaux services à la mobilité. Ainsi, les services de covoiturage et d'autopartage seront promus dans leur complémentarité avec l'offre en transports collectifs proposée par l'agglomération, et un nouveau souffle sera donné au dispositif de location de vélos existant.

Afin d'encourager les changements de comportements et de pratiques pour un usage rationnel de la voiture et une utilisation accrue des modes de déplacement alternatifs, il convient d'accompagner et de sensibiliser la population. Ces démarches de soutien auprès des habitants et des entreprises (plans de déplacements d'établissement, soutien à l'écomobilité, code de la rue,...) seront précisées dans le Plan de Déplacements Urbains.

### **4. Le renforcement de l'étoile ferroviaire locale.**

A l'échelle de l'aire urbaine et au-delà, le renforcement de l'étoile ferroviaire locale est un objectif important. Il doit contribuer à limiter le nombre de voitures entrant quotidiennement dans l'agglomération (environ 80 000 actuellement). Il doit également améliorer la qualité de vie des périurbains, en leur permettant facilement de se déplacer sans devoir systématiquement emprunter la voiture et en les reliant aux grands axes ferroviaires transrégionaux et transnationaux.

Cela passe inévitablement par une évolution des infrastructures ferroviaires, dont certaines sont aujourd'hui saturées.

## **D. La diversité commerciale et l'équilibre au profit des centralités.**

### **1. Une situation marquée par une forte présence des grandes surfaces commerciales de périphérie**

La forte attractivité commerciale du territoire est liée à une large zone de chalandise qui couvre 418 000 habitants mais qui atteint ses limites du fait de la concurrence de Tours et de Niort et de la croissance des achats par internet.

La multipolarité rend peu lisible aux yeux des consommateurs l'offre commerciale de l'agglomération (8 pôles commerciaux structurants). Au sein de ces huit pôles, la part de marché du Cœur d'Agglo (13,7% actuellement) doit être confortée, notamment sur sa spécificité, l'équipement de la personne.

La structuration de l'équipement commercial de l'agglomération correspond à celle d'une agglomération de 250 000 habitants, alors que l'agglomération comprend seulement 150 000 habitants avec un indice de consommation inférieur de 12 points à la moyenne nationale.

L'équipement commercial de l'agglomération est sous la pression de deux menaces :

- Une tendance naturelle à l'éclatement de l'offre dans l'agglomération,
- Une perte d'attractivité dans un contexte de renforcement des offres commerciales en besoins courants dans la seconde couronne d'urbanisation autour de l'agglomération et de vieillissement de la population de la zone de chalandise

### **2. Renforcer l'équipement commercial dans sa diversité plus qu'en surface**

L'équipement commercial de l'agglomération a besoin d'être renforcé dans sa diversité plus qu'en surface. Cependant, les évolutions démographiques projetées jusqu'en 2015 permettent de dégager une capacité de développement du commerce dans l'agglomération.

Quatre axes principaux composent le schéma commercial d'agglomération :

- Ne pas créer de nouveau pôle commercial mais conforter les pôles existants par des programmes de requalification ou d'extension adaptés à chaque catégorie de pôle commercial.
- Développer le plancher commercial en focalisant prioritairement les évolutions sur les pôles commerciaux du Cœur d'Agglo, de Poitiers Sud et des Portes du Futur.
- Diversifier l'offre commerciale de l'agglomération par la recherche d'enseignes et de gammes complémentaires à l'offre existante, notamment dans le cadre du projet de redynamisation du commerce de Cœur d'Agglo.
- Conforter les pôles de proximité, c'est-à-dire les centralités urbaines, à partir d'aménagements et d'interventions sur des pôles ciblés, à recomposer commercialement.

### **3. Organiser le commerce au travers d'une hiérarchisation des pôles commerciaux**

La mise en place d'une organisation hiérarchisée du commerce en quatre catégories permettra de rendre l'équipement commercial plus lisible pour les consommateurs ainsi que pour les développeurs et les investisseurs.

#### **Les pôles de rayonnement commercial de l'agglomération :**

- Cœur d'Agglo
- Les Portes du Futur
- Poitiers Porte Sud

Ils ont vocation à accueillir les enseignes attirant une clientèle à plus d'une demi heure du centre de l'agglomération. Leur zone de chalandise est supérieure à 300 000 habitants.

Ils sont dotés de programmes de développement et d'aménagement d'ensemble permettant de nouvelles implantations commerciales dans le cadre respectif du projet cœur d'agglo, des programmes engagés sur la zone des Philambins au nord et sur celle de Chaumont au sud.

#### **Les pôles majeurs**

- Grand Large
- Beaulieu
- Auchan Chasseneuil
- Buxerolles Centre
- Demi Lune

Ils sont organisés autour d'un hypermarché avec une forte captation des dépenses courantes, notamment alimentaires, sur les territoires de l'agglomération et limitrophes.

Les deux derniers pôles, Buxerolles et la Demi Lune, doivent renforcer leurs fonctions de centralités urbaines au sein de l'agglomération.

#### **Les pôles spécifiques**

- Porte d'Aquitaine (loisirs)
- Zone de la Loge (bricolage, BTP)
- Zac des Montgorges (auto et moto)
- Futuroscope (hôtellerie et services)

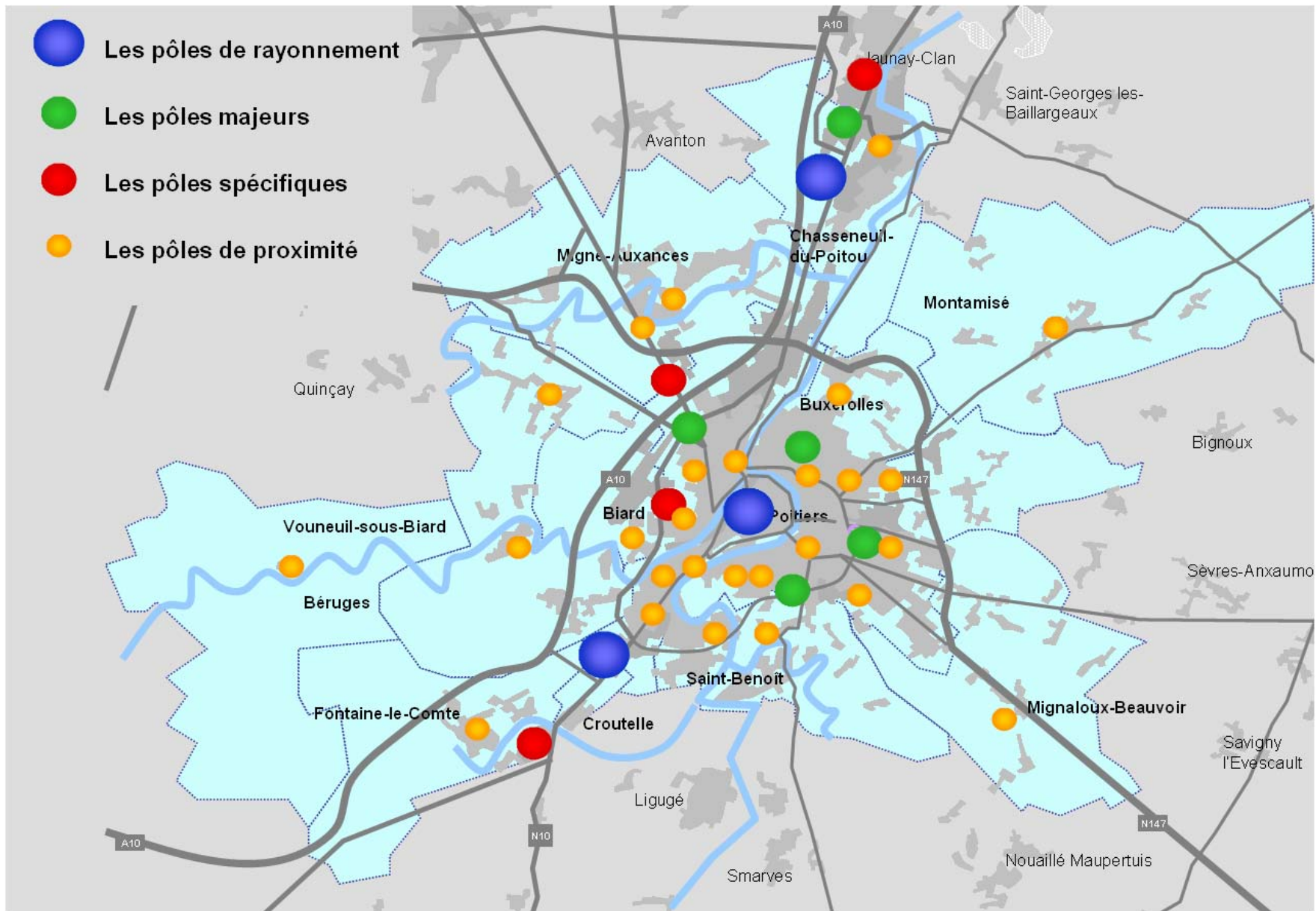
Ils sont spécialisés dans un domaine d'activité. Même si aujourd'hui ils n'ont pas une activité commerciale exclusive, les projets devront répondre aux orientations données pour renforcer cette thématique.

Les extensions ou créations seront examinées au regard de la thématique du site et de l'équilibre économique global du tissu commercial de l'agglomération. Les activités proposées devront être en cohérence avec la spécificité de chaque pôle.

#### **Le maillage du territoire en commerces de proximité**

Ces Pôles commerciaux fournissent un service de proximité aux habitants de l'agglomération en produits et services d'usages courants.

L'objectif est d'inciter les investisseurs à développer du commerce dans les centralités et pas de façon diffuse dans le tissu urbain.



#### **4. Développer une alternative à la grande distribution.**

L'offre commerciale, notamment celle de proximité, doit favoriser un approvisionnement local. La structuration de filières courtes avec les producteurs de la Vienne et le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement et des emplois sur le territoire de l'agglomération doivent permettre de répondre aux nouvelles attentes des consommateurs.

Il convient de soutenir :

- la création de groupes de consommateurs qu'elle met en relation avec des producteurs locaux,

- l'instauration de points de livraison dans les quartiers au sein des pôles commerciaux de proximité afin d'associer les commerçants à la démarche des circuits courts et de garantir une continuité d'approvisionnement aux consommateurs,
- le développement des marchés dans les quartiers et en centre-ville dont l'originalité de l'offre repose sur la vente directe de produits du producteur au consommateur de produits locaux.

### **E. Un renouvellement urbain prenant en compte l'identité du territoire**

#### **1. La préservation du patrimoine et de l'identité des lieux**

Le patrimoine bâti contribue à l'identité du territoire. C'est un atout important pour le développement touristique. Il faut donc le protéger et le mettre en valeur. Mais il faut faire évoluer les logements concernés pour être plus sobres sur le plan énergétique.

Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du secteur sauvegardé de Poitiers doit permettre de mettre en œuvre ces objectifs sur l'ensemble du centre ville. Il lui appartient donc, quand il sera établi, de donner les recommandations, de fixer les règles que le PLU ne peut pas donner dans ce périmètre. En attendant son approbation, le PLU fixera les orientations d'aménagement de ce secteur.

Mais le patrimoine bâti s'étend aussi aux faubourgs, aux bourgs et au-delà. C'est l'ensemble de ce patrimoine qui doit être protégé et mis en valeur.

Les programmes de renouvellement urbain, qu'ils soient réalisés dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine ou dans le tissu urbain diffus, doivent prendre en compte le patrimoine, de façon à ne pas dénaturer l'identité du territoire.

Des orientations d'aménagement :

- définiront les éléments de patrimoine bâti les plus fréquemment rencontrés,
- préciseront les conditions de leur préservation et les modalités de leur extension, quand c'est possible, ou leur rénovation, notamment pour améliorer leur efficacité énergétique.

#### **2. La nécessité d'un renouvellement urbain**

Le renouvellement urbain a plusieurs fonctions :

- Réhabiliter les logements, les locaux d'activité, les équipements pour les adapter aux besoins, aux normes ou aux exigences nouvelles,
- Reconstruire ces éléments quand leur réhabilitation n'est pas envisageable,
- Remplacer ces éléments par d'autres en réorganisant un quartier ou un îlot.

La ville s'est toujours en partie renouvelée sur elle-même. A ce titre, les cinquante dernières années, qui ont vu la ville s'étendre très rapidement plutôt que de se renouveler, constituent une exception historique dont les moyens de transport modernes constituent sans nul doute le déterminant. Le renouvellement de la ville redevient une nécessité pour le bien de tous.

Au-delà d'une meilleure organisation de la ville en faveur de l'intensité urbaine (plus de services et de commerces de proximité, plus de dessertes par les transports en commun, plus d'espaces verts de proximité, des aménagements urbains plus protecteurs pour les piétons et les cyclistes, etc...) il permet également d'offrir des logements mieux conçus, plus intimes, plus économes en énergie, plus lumineux, etc. Ce sont donc le confort intérieur et le confort du quartier qui peuvent être améliorés à l'occasion du renouvellement urbain.

Enfin, le renouvellement du bâti existant doit nous permettre de construire le patrimoine de demain.

### **3. Les modalités du renouvellement urbain**

Sont particulièrement visés par la politique de renouvellement urbain les secteurs disposant ou qui disposeront d'une offre de transports en commun de haut niveau ainsi que d'une offre de commerces et de services de proximité.

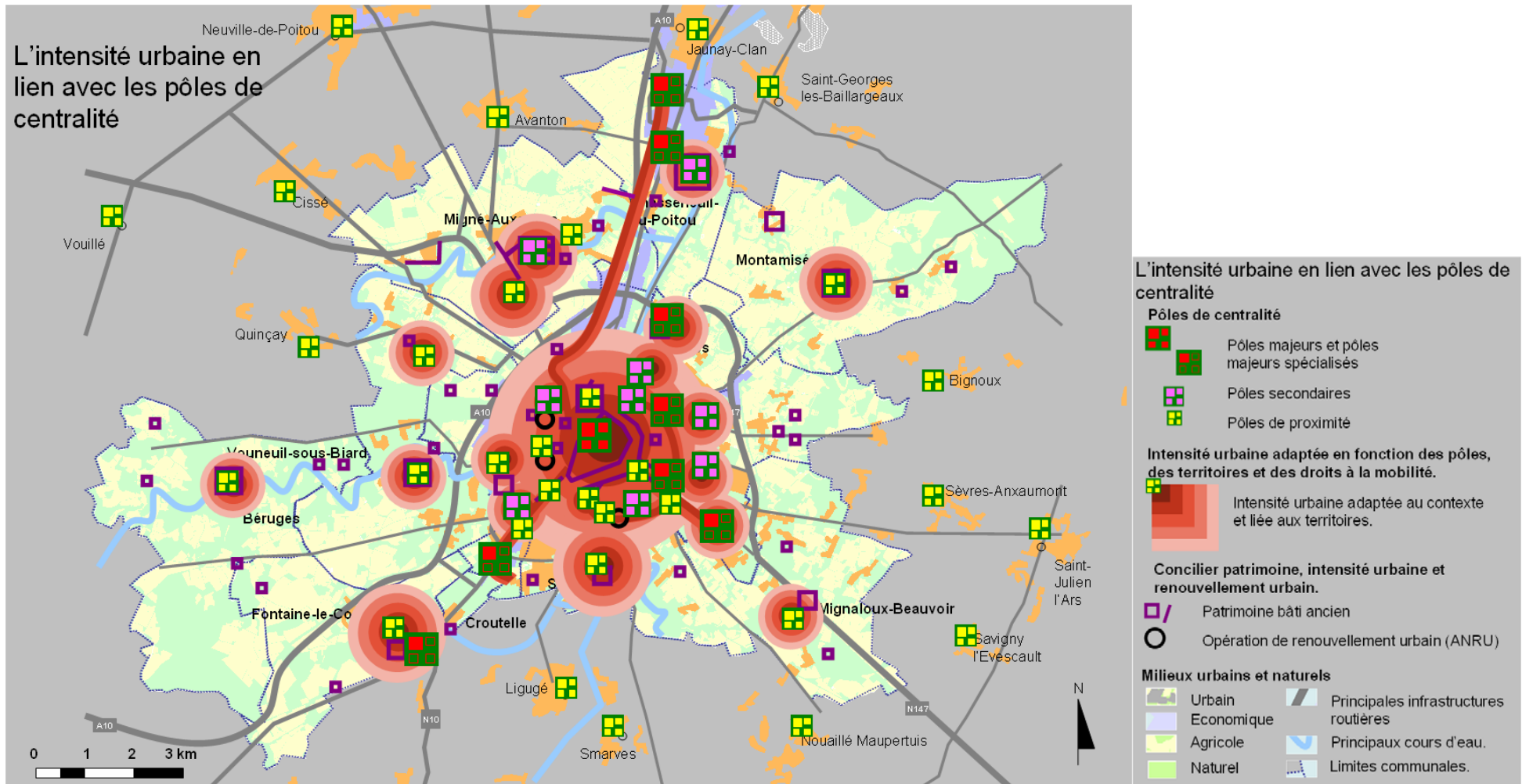
Le renouvellement doit permettre de compléter et moderniser l'offre de logements, conforter l'offre de commerces, de services et d'équipements en prenant en compte l'organisation du territoire en trois niveaux.

La nécessité de renouveler ou d'étendre certains réseaux structurants (chaleur, assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, adduction d'eau potable) doit être prise en compte dans les priorités d'aménagement, dans le choix des sites à renouveler car la dimension financière, autant en investissement qu'en fonctionnement, pèse de plus en plus sur les budgets des collectivités. L'évolution des modes de chauffage et des performances thermiques des enveloppes des bâtiments doit conduire à une réorientation des stratégies énergétiques. Dans ce contexte, les énergies renouvelables et les réseaux de chaleur doivent faire l'objet d'études systématiques.

La réutilisation d'espaces précédemment urbanisés doit prendre en compte l'identité des lieux.

Le renouvellement n'est pas une spécificité de Poitiers. C'est une nécessité dans toutes les communes, même si cela ne prend pas partout la même forme, si les besoins à couvrir sont différents. Les projets de construction peu denses, éloignés des éléments de vie qui composent la proximité, doivent être

remis en question au profit d'une offre nouvelle en renouvellement de certains îlots existants, ou d'une offre moins éloignée conçue différemment où densité et lieux de vie vont de pair. Les projets de renouvellement des espaces bâtis doivent être conçus de façon à minimiser l'impact des travaux.





## F. Améliorer le lien social

La présence de différents types de ménages, notamment d'âges différents, permet une meilleure pérennité des services, des équipements et des commerces. La mixité inter âges est donc essentielle. Les logements, leur environnement et la ville sont à adapter à tous les âges. Ce doit être un des axes du renouvellement et de la rénovation, pour une plus grande proximité intergénérationnelle.

La présence de logements sociaux permet de mieux organiser la ville, d'apporter des solutions architecturales nouvelles, de faire évoluer les modes d'habiter. Ils accompagnent souvent une vie sociale plus riche.

La demande de logements sociaux est importante. La crise accroît cette demande. Il faut offrir des logements adaptés à tous les revenus.

Les opérations importantes doivent comporter un minimum de logements sociaux à déterminer en fonction notamment de la proximité d'un pôle de centralité (Cf. IV.A) et de la desserte par les transports en commun.

Les structures socio-culturelles, par l'offre associative et culturelle qu'elles présentent, contribuent largement au lien social. L'émergence de telles structures est souhaitable au côté des services publics qui participent eux aussi pleinement à la qualité du lien social pour la population.

## G. La gestion des déchets et des réseaux d'eau

### 1. Les orientations de gestion des déchets

Le Grenelle de l'Environnement a mis en avant les principes de tri à la source, de recyclage, de valorisation et de limitation des impacts des dispositifs de traitement des déchets. L'agglomération s'est inscrite depuis plusieurs décennies dans ces orientations, mais devra certainement mettre l'accent à l'avenir sur la gestion de la fraction fermentescible des ordures ménagères (la part d'origine biologique des ordures ménagères, propice à une valorisation renforcée). Ceci signifie qu'en amont de la collecte, le tri des déchets ménagers devra être encore plus poussé, le compostage domestique devra continuer à être encouragé, des tests de compostage collectif dans certaines zones d'habitat pourront être menés, des collectes spécifiques pourront être mises en place (cantines et restauration collective, restaurants...). L'étude

d'implantation d'une unité de compostage ou de méthanisation, articulée avec le devenir de l'usine de valorisation énergétique actuelle, sera à mener.

Les aménagements nouveaux doivent intégrer la nécessité de privilégier le rassemblement des points de collecte, de façon à minimiser l'impact écologique et économique du stockage, de la présentation et de la collecte. Des principes basiques d'intégration paysagère doivent être respectés, et les dispositifs pratiques et esthétiques doivent être testés et implantés (conteneurs enterrés par exemple, en différents concepts et modèles).

D'ores et déjà, le concept et l'organisation des déchetteries doivent évoluer pour améliorer le taux de recyclage, accroître l'offre de recyclage (réutilisation), améliorer la sécurité et la qualité des installations, et permettre un meilleur accueil des déposants tout en maîtrisant les coûts correspondants. La réalisation d'une ressourcerie est envisagée, en

complément du travail réalisé par Emmaüs, pour améliorer le taux de réutilisation du mobilier, du matériel électroménager, etc.

La pérennisation du réseau de chauffage urbain par une alimentation « multi énergies » (ordures ménagères résiduelles, cogénération électrique, biomasse) limite la dépendance énergétique envers les énergies fossiles tout en valorisant les déchets du territoire.

## **2. Une gestion efficiente des réseaux d'eau.**

En règle générale, la gestion des réseaux d'eau potable, d'eau usée et d'eau pluviale doit notamment répondre aux objectifs suivants :

- faire face aux besoins nouveaux liés à l'accroissement de population et à l'expansion des zones urbanisées ;
- renouveler les éléments de réseau qui sont vétustes et dégradés ;
- améliorer la performance des réseaux : capacité, limitation des fuites, diminution des nuisances et des impacts sur les milieux ;
- améliorer les performances énergétiques et diminuer les coûts d'exploitation et de maintenance.
- préserver la ressource en eau et une gestion des eaux. (SAGE).

Pour y parvenir, la ligne directrice prioritaire à appliquer consiste à éviter la dispersion de l'habitat et à favoriser l'intensité urbaine : autant en investissement qu'en fonctionnement, les coûts ne seront supportables que si les ratios linéaires de réseaux/nombres de branchements sont minimisés. Ceci signifie donc qu'il est nécessaire de densifier les zones d'habitat lorsqu'on les renouvelle et d'étendre les zones habitées ou aménagées en continuité directe de l'existant. De plus, les effets de seuil doivent aussi être pris en compte lorsque les capacités des réseaux sont insuffisantes par rapport aux conséquences des aménagements projetés.

En matière d'eau potable, l'orientation principale porte sur l'incitation à la limitation des besoins. Pour ce faire, récupérer les eaux pluviales pour les usages extérieurs et domestiques dans le cadre réglementaire existant doit devenir la norme dans les nouvelles zones aménagées. La communication et la pédagogie en faveur du raisonnement des consommations d'eau demeurent incontournables par ailleurs. Et, parallèlement, Grand Poitiers va

continuer son programme de recherche en eau et améliorer les capacités de traitement de ses installations de production et de distribution.

En matière d'eaux usées, l'obligation de résultat au niveau des dispositifs de traitement est une nécessité très encadrée. A partir de 2010, il demeurera sur Grand Poitiers une seule station d'épuration de taille significative (site de la Folie). A long terme, il sera nécessaire de l'agrandir ou d'envisager une deuxième station d'épuration au sud de l'agglomération. Une évolution des processus de traitement sera à envisager (sur le séchage notamment), en visant toujours la meilleure valorisation possible des boues. Cependant, il demeure sur Grand Poitiers des habitations isolées et des hameaux qui ne pourront raisonnablement pas être raccordés au réseau d'assainissement pour des raisons de coût trop élevé. C'est pourquoi, en fonction des situations, des petites unités collectives de traitement et des dispositifs d'assainissement individuel pourront être implantés, avec obligation de résultat sur les performances. De tels dispositifs, s'ils sont bien élaborés et entretenus, s'avèrent tout à fait satisfaisants. Le zonage d'assainissement précisera la cartographie de l'assainissement collectif et de l'assainissement individuel.

En matière d'eaux pluviales, les options déjà prises par l'agglomération en faveur des méthodes alternatives au seul réseau sont à poursuivre. Les épisodes pluvieux intenses observés au cours de ces dernières années ont rappelé que les capacités d'écoulement des réseaux ont des limites et que, si l'on n'organise pas des stockages en amont et à des points stratégiques des réseaux, les débordements, les ruissellements et les inondations peuvent avoir de graves conséquences sur le bâti et sur les espaces aménagés (privés et publics). C'est pourquoi, afin d'éviter la course au surdimensionnement coûteux des réseaux, le stockage amont (avec infiltration sur place si le sol le permet, ou réutilisation à des fins domestiques ou « industrielles »), le ralentissement et la temporisation des écoulements et l'optimisation des modelés de surface des zones aménagées sont indispensables (en limitant autant que possible leur imperméabilisation). De plus, à la lumière des expériences déjà réalisées, prêter attention à la qualité des ouvrages tels que les bassins d'orages et les noues répond aux attentes des habitants puisqu'ils participent à l'aménagement urbain et offrent des espaces de détente, de loisir, de cheminement tout en jouant leur rôle dans la trame verte urbaine au bénéfice de la biodiversité.

## V. La qualité des projets urbains et des constructions

### A. Des droits intangibles pour tous :

Toute opération de construction ou d'aménagement doit respecter un certain nombre de droits destinés à garantir à chacun des conditions de vie agréables et justes.

#### 1. Accessibilité

La loi est exigeante en matière d'accessibilité des logements, des locaux et des espaces ouverts au public. Cette exigence est partagée depuis longtemps par la collectivité qui considère que chaque citoyen doit disposer d'un droit égal à la mobilité et d'accès aux logements, commerces, espaces collectifs et de façon générale à tout espace ou bâtiment ouvert au public.

#### 2. Intimité

Chaque ménage doit bénéficier d'un droit à l'intimité à l'intérieur de son logement. Les espaces intérieurs des logements doivent donc être suffisamment isolés sur le plan acoustique pour être protégés des bruits du voisinage et les constructions agencées pour préserver cette intimité.

#### 3. Droit à la lumière naturelle

Chaque logement a droit à un éclairage naturel garantissant notamment un usage optimisé des éclairages artificiels. L'agencement des constructions et l'organisation interne des logements doivent contribuer à cet objectif.

### B. Les devoirs des constructeurs et des aménageurs.

#### 1. Mixités

Les projets doivent prendre en compte les objectifs de mixité de fonction dans les quartiers.

#### 4. Des espaces de respiration extérieurs

Chaque logement doit pouvoir s'articuler avec un espace de respiration extérieur.

#### 5. Des espaces collectifs de jeux et de détente en proximité immédiate

Les bâtiments collectifs ou semi collectifs de logement, ainsi que toute opération présentant une certaine densité, doivent disposer d'un espace collectif de jeux et de détente à proximité. L'articulation entre constructions, espaces privés et collectifs doivent contribuer à la trame verte et sera précisée dans les orientations d'aménagement relatives à la biodiversité.

#### 6. La possibilité de choisir son mode de déplacement

La réduction de l'usage de la voiture passe par le développement d'une offre alternative attractive. Chaque opération doit donc être conçue pour faciliter l'accès aux transports en commun à pied ou en vélo.

Ainsi, les opérations situées dans le périmètre rapproché d'un pôle de proximité doit pouvoir accueillir des éléments manquant à l'intérieur de ce pôle : commerces, équipements ou services. De plus, le cas échéant, une part de logements sociaux pourra être exigée dans certains secteurs en

cohérence avec les objectifs du Programme Local de l'Habitat en cours d'élaboration.

## **2. Efficacité énergétique**

La collectivité entend bien encourager les acteurs à réaliser des projets d'aménagement et de construction qui, du point de vue efficacité énergétique et utilisation des énergies renouvelables relèvent d'une ambition atteignant, voire dépassant le cadre national.

En particulier, tous les dispositifs permettant une bonne efficacité énergétique des bâtiments devront être étudiés : efficacité de l'enveloppe de construction, exposition, modes de production d'énergies, etc...

Les projets d'opérations d'aménagement devront faire l'objet d'une analyse sur le choix des énergies et modes de chauffage retenus et apporter une justification de ce choix.

## **3. La protection de la ressource en eau.**

Tout projet de construction ou d'aménagement doit protéger la ressource en eau. Cela implique d'abord que tout doit être fait pour économiser la consommation d'eau potable ou non potable : adaptation des procédés de fabrication dans l'artisanat ou l'industrie, mise en place de limiteurs de débit dans les habitations, récupération des eaux pluviales pour usages extérieurs...

Les rejets d'eaux usées doivent également être limités et les effluents souillés doivent être séparés des autres de façon à ne pas surcharger les réseaux d'assainissement des eaux usées et les dispositifs d'épuration. Les dispositifs d'épuration doivent privilégier les procédés biologiques et faiblement énergivores.

Les projets d'aménagement ou de construction ne doivent pas augmenter la quantité d'eaux de ruissellement rejetées à l'aval, par rapport à la situation antérieure. Quand c'est possible, les eaux doivent être infiltrées sur place.

## **4. Des espaces publics ou collectifs de qualité et protégeant les plus fragiles**

Des infrastructures collectives de qualité

Les infrastructures constituant les espaces collectifs des opérations d'aménagement ou de construction doivent respecter les normes définies par la collectivité.

Des aménagements adaptés aux contextes urbains

Les espaces collectifs ou publics des opérations d'aménagement ou de construction doivent être adaptés aux contextes urbains existants ou projetés. Ils doivent donner priorité aux piétons et cyclistes, notamment sur les circulations qui relient la construction aux pôles structurants.

Le cas échéant, ils doivent comporter des abris à voyageurs pour les transports en commun, ainsi que tous les équipements nécessaires (quais, bornes d'information etc.).

L'interface entre les espaces publics et privés doit permettre une utilisation des locaux et des espaces sans gêne, notamment pour la circulation des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Les espaces publics et collectifs doivent disposer d'un éclairage nocturne adapté aux usages, privilégiant les matériels à basse consommation d'énergie et la possibilité de piloter aisément les horaires d'éclairage.

De la végétation doit être prévue dès que c'est possible, en évitant de multiplier les espaces verts publics de dimensions réduites. Des arbres de haute tige accompagneront les rues les plus importantes et, autant que possible, les autres également. Les arbres seront choisis en fonction des caractéristiques des voies.

Le recours à la végétation doit contribuer à la climatisation des espaces publics et collectifs en fonction de leurs usages. En général, les arbres seront implantés de manière à apporter de l'ombrage aux cheminements et aux trottoirs.

Les végétaux seront choisis parmi les espèces vernaculaires ou adaptées au climat et au sol.

Des espaces verts adaptés aux fonctions

Les espaces verts doivent être adaptés aux fonctions attendues sur chaque opération : repos, détente, loisirs, jeux pour enfants, découverte de la nature etc., en prenant en compte le caractère multifonctionnel de certains lieux. Des espaces intermédiaires productifs (maraîchage...), espaces de mixité, pourront être créés.

Les espaces verts de chaque opération doivent contribuer au maillage du territoire par les espaces naturels. Ils contribueront ainsi au bien être des habitants et à la biodiversité.

## **5. La prise en compte des vestiges archéologiques et du patrimoine**

Le sous-sol de l'agglomération est riche de nombreux vestiges archéologiques. Leur prise en compte dès l'amont est indispensable à la réalisation de projets les respectant.

Par ailleurs, les éléments de patrimoine, notamment bâti, doivent être pris en compte et, sauf exception acceptée par la collectivité et l'architecte des Bâtiments de France, conservés et mis en valeur par les projets.

## **6. La prise en compte du contexte urbain**

Chaque quartier, chaque îlot, chaque site est porteur d'une identité qui se caractérise par des modalités d'implantation du bâti, des caractéristiques architecturales particulières, une présence plus ou moins forte de la végétation, des clôtures particulières, etc. La prise en compte de cette identité dans la conception du projet est importante.

La structure du foncier est également à prendre en compte. L'ampleur du projet doit être adaptée à la morphologie du foncier.

La proximité d'une station de transport en commun en site propre doit justifier une ambition particulière.

Les entrées de ville sont des espaces particulièrement sensibles. Les projets doivent contribuer à leur requalification, pour celles qui sont dégradées. Ils doivent contribuer à porter les ambitions et l'image de l'agglomération.