

Plan Local d'Urbanisme



5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 - Zones AU de Biard

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

Modification M3-R5 approuvée le 23 septembre 2016

Modification simplifiée MS1-R5 approuvée le 27 septembre 2019

Modification M4-R5 approuvée le 27 septembre 2019



grandpoitiers.fr

Commune de Biard - sommaire

<i>Commune de Biard - sommaire</i>	2
<i>Zone AUm1 n° 02 – le bourg Est</i>	4
I. Contexte de la zone	4
I.A. Caractéristiques globales	4
I.B. Les questions liées à la RD910	4
II. Principes d’urbanisation	5
III. Voirie et réseaux divers	6
III.A. Accès et voirie	6
III.B. Réseaux divers :	6
IV. Espaces boisés, espaces verts :	7
V. Equipements publics :	7
<i>Zone AUm1 n° 03 – Le Vignaud</i>	9
I. Contexte de la zone	9
II. Principes d’urbanisation	9
III. Voirie et réseaux divers	11
III.A. Accès et voirie	11
III.B. Réseaux divers :	12
IV. Espaces boisés, espaces verts :	12
V. Equipements publics :	13
<i>Zone AUm1 n° 04 – Centre bourg Sud</i>	15
VI. Contexte de la zone	15
VII. Principes d’urbanisation	15
VII.A. Les objectifs principaux d’ores et déjà remplis	16
VII.B. Les éléments à réaliser sur le solde de la zone AUm	16
VIII. Voirie et réseaux divers	17
VIII.A. Accès et voirie	17
VIII.B. Réseaux divers :	17
IX. Espaces boisés, espaces verts :	17
X. Equipements publics :	18
<i>Zone à urbaniser AUm1 n° 05 – Rue des Cèdres</i>	20
I. Contexte de la zone	20
II. Principes d’urbanisation	21
III. Voirie et réseaux divers	21
III.A. Accès et voirie	21

III.B. Réseaux divers :	22
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	22
V. Equipements publics	23
<i>Zone à urbaniser AUm1 n° 06 – Les Bournalières.....</i>	<i>25</i>
I. Contexte de la zone.....	25
II. Principes d’urbanisation.....	25
III. Voirie et réseaux divers.....	26
III.A. Accès et voirie.	26
III.B. Réseaux divers :	27
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	27
V. Equipements publics :	28
<i>Zone à urbaniser AUm 1 n° 07 – Bourg Sud (M3-R5).....</i>	<i>30</i>
I. Contexte de la zone.....	30
II. Principes d’urbanisation (M3-R5)	30
III. Voirie et réseaux divers.....	31
III.A. Accès et voirie.	31
III.B. Réseaux divers :	32
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	32
V. Equipements publics :	32
<i>Zone à urbaniser AUe1 n°08 – Larnay-Tardiverie.....</i>	<i>34</i>
I. Contexte de la zone.....	34
II. Principes d’urbanisation.....	34
III. Voirie et réseaux divers.....	35
III.A. Accès et voirie.	35
III.B. Réseaux divers :	35
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	35
V. Equipements publics :	36
<i>Zone à urbaniser AUe1 n°09 – La Fenêtre Ouest.</i>	<i>38</i>
I. Contexte de la zone.....	38
II. Principes d’urbanisation.....	38
III. Voirie et réseaux divers.....	39
III.A. Accès et voirie.	39
III.B. Réseaux divers :	39
IV. Espaces boisés, espaces verts :.....	39
V. Equipements publics :	40

Zone AUm1 n° 02 – le bourg Est.

I. Contexte de la zone.

I.A. Caractéristiques globales.

La zone AUm1 n° 02 couvre une surface d'environ 1,5 ha en façade de la RD 910 qui borde ce secteur sur toute sa frange Est.

Cette zone est au coeur d'habitat à dominante pavillonnaire qui s'organise sur les franges Ouest et Sud de la zone. Au Nord, la zone borde quelques maisons avant de rejoindre la zone économique du Vignaud.

Il faut rappeler que la RD 910 devrait faire l'objet d'aménagements importants en matière de déplacements et de création de carrefour afin de faciliter et de sécuriser les échanges. Ces derniers ont une influence forte sur cette zone à urbaniser, soit directement en matière d'emprises, soit en accompagnement avec une vocation de la zone à adapter.

Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°02 (août 2008).



I.B. Les questions liées à la RD910.

Les études actuelles, conduites par le Conseil Général de la Vienne en coordination avec les communes de Biard, de Poitiers et Grand Poitiers, reposent sur les principes suivants :

- ◆ permettre des traversées adaptées et sécurisées pour tous les modes de déplacements, dont particulièrement les piétons et les cycles sur les carrefours au droit de la rue Nungesser / rue Guynemer et Avenue du Parc / Rue Santos Dumont ;
- ◆ coordonner les déplacements automobiles entre plusieurs infrastructures en tenant compte des liens avec la RD910 d'une part et la fonction d'entrée d'agglomération urbaine de la RD n°6 (avenue du Parc) d'autre part. Cette recherche de continuité d'axe ouvre plusieurs hypothèses :
 - regrouper tous les échanges motorisés sur le carrefour Rue Nungesser / Rue Guynemer, ce qui implique de donner une continuité de voie au sein de la zone AU aux dimensions et gabarits adéquats,
 - maintenir les deux points d'échanges actuels partiellement ou complètement tout en ayant modifiées les conditions pour traverser pour les piétons et les cycles. Cette option peut également avoir des répercussions sur la zone AUm et ses possibilités de connexion avec la rue Nungesser et l'avenue du Parc afin de

proposer des sorties qui garantissent une bonne insertion des riverains et toute sécurité par rapport aux carrefours à feux de la RD910.

II. Principes d'urbanisation.

L'objectif principal est d'offrir une mixité d'occupation mêlant habitat et activités non nuisantes. Ces dernières bénéficieraient de la façade routière et devront apporter un aménagement paysager de qualité qui permette une mise en valeur de l'agglomération par rapport à cet axe structurant en matière de déplacements.

L'implantation préférentielle des activités est donc sur la partie Est de la zone. Elles doivent proposer deux façades de qualité justifiées par la présence de la RD910 et le contact avec l'habitat futur. Leur implantation et leur volume doivent permettre de protéger des nuisances de la RD910 les parties à vocation d'habitat plus à l'Ouest. Elles devront présenter une harmonie de traitement en matière d'architecture, de volume, de gestion des stationnements et d'espaces verts pour apporter un cadre harmonieux et discret (couleurs, enseignes...). Enfin, la nature des activités accueillies n'étant pas strictement définie, leurs besoins peuvent être variés. C'est pourquoi, la réflexion sur l'intégration paysagère de leurs annexes, de leurs éventuelles aires de stockage, de leurs livraisons, des stationnement doit présenter une forte qualité esthétique appuyée non seulement sur le projet, mais également sur la perception de l'ensemble (alignement, mutualisation d'espaces ou de fonctions...).

La nature des activités accueillies s'appuie également sur les orientations d'aménagement commerciales de l'agglomération reprise dans le PLU de la CAP. Leur vocation ne doit pas mettre en péril les pôles de proximité commerciaux proches que représentent le centre bourg de Biard et Montmidi.

Pour toute opération d'habitat, il sera important de minimiser au maximum les nuisances potentielles générées par les infrastructures de transports. Cette question doit être traitée au regard de l'exposition au bruit de la RD910 et de la voie structurante de la zone, au regard des trafics attendus. Toutes les conditions d'intimité et de calme relatif doivent être réunies pour chaque logement.

Le schéma d'organisation possible repose sur une quinzaine de lots qui devront se répartir entre habitat et activités. Les lots d'activités se situeront exclusivement en façade de la RD910 et ne pourront couvrir plus de 50 % des emprises de la zone AUm.

Les formes proposées par les lots dédiés à l'habitat peuvent être variées allant de logements collectifs superposés, aux maisons de ville, voire des lots individuels sur petites parcelles. La zone à urbaniser, compte tenu de la proximité d'axe générateur de nuisance devra comporter une offre en logement relativement limitée, soit une douzaines de lots proposant au maximum une quinzaine de logements (hors logements déjà présents).

Selon les résultats des études techniques liées à la voirie et aux déplacements, la forme et la nature du parcellaire attendu, et donc des logements et locaux qui s'y planteront, peut être extrêmement variée. Toutefois, les éléments suivants doivent alimenter les réflexions :

- ◆ Proposer un paysage urbain à dominante d'activités de qualité sur la RD910,
- ◆ Proposer les secteurs de logements dans les secteurs les plus préservés des nuisances et offrir à chaque logement proposé un secteur de calme relatif,
- ◆ Optimiser les conditions de sortie pour garantir une sécurité optimale dans les échanges pour les futurs résidents.

Certaines parties de la zone à urbaniser peuvent être sollicitées pour permettre la réalisation d'aménagement sur la RD910, en accompagnement directement de la mise en place de traversées Est-Ouest ou pour permettre les rétablissements viaires avec les rues Nungesser, rue du Vignaud, Avenue du Parc.

III. Voirie et réseaux divers

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes au Nord (rue Nungesser) et au Sud (Avenue du Parc – RD6). Ces deux voies devront être reliées en empruntant la zone au minimum pour les modes doux voire par une rue adaptée au contexte pouvant s'établir entre une voie tertiaire de desserte (cycles sur la voie) ou une voie structurante d'agglomération (séparation des flux cyclistes et intégration aux carrefours). Dans tous les cas, la voie devra permettre aux transports en commun de l'emprunter d'une part et les piétons devront avoir des conditions favorables pour cheminer.

La façade de la RD 910 ne présentera pas d'accès direct en dehors d'une opération d'aménagement de carrefour au bénéfice de l'axe structurant.

Il conviendra de prévoir un aménagement spécifique de la voirie, créée en articulation avec la rue Nungesser pour la circulation des véhicules lourds desservant les futures activités, si la jonction ne peut se faire à court terme avec l'Avenue du Parc.

III.A.2. Les aménagements internes

Quelle que soit l'hypothèse retenue pour la voie qui permet la jonction entre la rue Nungesser et l'Avenue du Parc, il convient de proposer une allure urbaine avec des échanges de part et d'autre (entrée et sortie de parcelle, emprunt par tous les modes de déplacements cycle et piétons inclus). Si cette portion de voie reprend les flux dédiés actuellement à l'avenue du Parc, les conditions de desserte des parcelles devront être optimisées pour garantir de bonne condition de sécurité. Si cette voie ne reprend pas la stature de l'avenue du Parc, la voie desservant la zone AU présentera également une allure plus urbaine, mais les conditions de sortie des parcelles seront plus souples compte tenu de sa vocation unique de desserte d'îlots et de maillage d'échelle communale.

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

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

La structure de la voie traversante de la zone AUm est dépendante des conclusions de l'étude conduite par le Conseil Général. Toutefois, un caractère urbain de voie en ville est à rechercher quel que soient les trafics attendus.

III.B. Réseaux divers :

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

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone et sous réserve d'une compatibilité avec les usages urbains provoqués le long de la voie (coupures trop fréquentes par les entrées de parcelle ou image urbaine plutôt minérale souhaitée...).

Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'offrir des lieux de gestion paysagés. Leur cadre, compte tenu de la proximité d'axes fortement empruntés, doit proposer une plus-value paysagère forte. *A contrario*, leur ouverture au public n'est pas une nécessité compte tenu des nuisances possibles aux abords d'une part et la faible taille de la zone à urbaniser.

IV. Espaces boisés, espaces verts :


























Les abords de la RD 910 devront être agrémentés par un aménagement paysagé de qualité qui pourra utiliser des parties engazonnées et des plantations d'alignement.

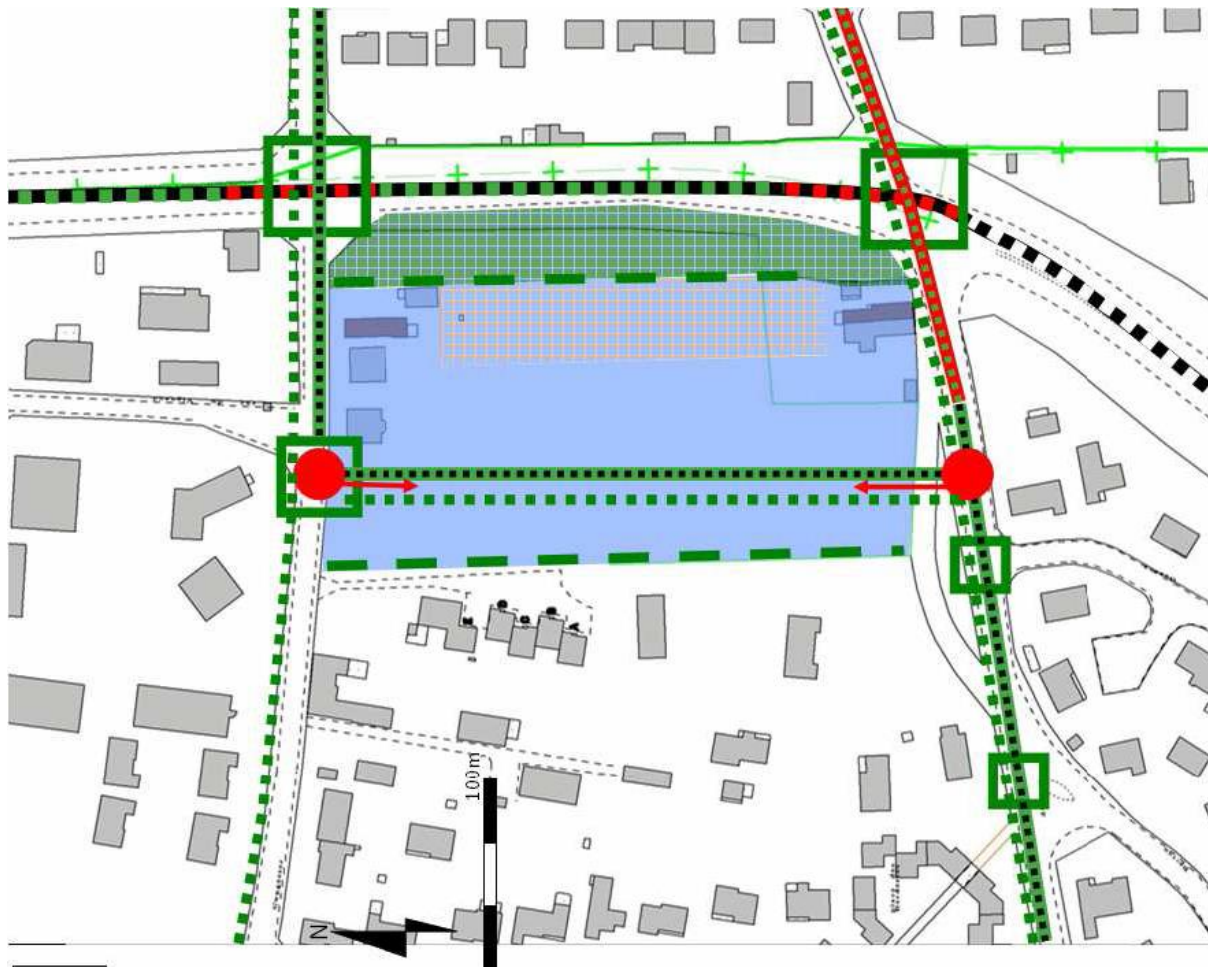
Chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

V. Equipements publics :

Sans objet

Commune de Biard - Zone à urbaniser AUm1 n°02 Centre-bourg Est - Schéma de principes

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



Zone AUm1 n° 03 – Le Vignaud

I. Contexte de la zone.

La zone à urbaniser se situe au Nord du centre bourg, à proximité immédiate de l'aéroport, de la RD 910 et du pôle de proximité de la commune. Le contexte environnant est hétérogène avec un milieu économique en frange de la RD 910 et en continuité des installations de l'aéroport pour les franges Est et Nord de la zone, un habitat implanté en linéaire de la rue Nungesser pour les franges Sud et Sud-Ouest. Cet habitat propose une grande diversité de structure en partie liée aux époques de construction.

Ce secteur constitue une enclave entre milieu urbanisé à vocation d'habitat ou économique et l'aéroport.

Son développement s'inscrit donc pleinement dans la logique de compacité et d'intensité urbaine puisqu'il ne vient pas empiéter sur des espaces ruraux ou naturels remarquables.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°03 (août 2008).

II. Principes d'urbanisation.

La superficie de cette zone est de l'ordre de 9 hectares.

Cette zone a vocation à accueillir de l'habitat et éventuellement des équipements et des espaces d'intérêt collectifs, voire des activités. La proportion dédiée aux activités est de l'ordre de 3

hectares. L'habitat se déploiera sur la majeure partie des espaces couverts par la zone à urbaniser qui pourrait accueillir entre 65 et 70 logements.

Pour les activités, leur localisation exclusive se situe aux abords des entreprises existantes sur le Vignaud et l'aéroport. Ces implantations doivent être motivées pour deux raisons principalement :

- ◆ Un besoin d'extension des entreprises riveraines d'ores et déjà présentes sur les abords du site,
- ◆ De nouvelles implantations en continuité des voies desservant les entreprises actuelles sur des emprises mesurées à l'échelle de la zone.

Les entreprises qui ne contribuent pas à valoriser l'image de ce secteur seront préférentiellement implantées ailleurs. De plus, la nature des activités accueillies ne doit mettre en péril le fonctionnement commercial du pôle de proximité de Biard. Enfin, les entreprises ne doivent générer de nuisances pour les futures parties bâties incluses dans la zone à urbaniser.

Les clôtures des entreprises, en contact avec les parties futures d'habitat, doivent être particulièrement traitées pour limiter les réciprocity visuelles. Il convient donc d'éviter les clôtures constituées de grillages « simple torsion » ou de les reporter derrière une haie arbustive.

Des plantations seront réalisées afin de limiter l'impact visuel des stockages. L'architecture économique prédéfinie, importée par les grandes enseignes commerciales, est également à éviter.

Un effort particulier est demandé pour ce type d'implantation afin de reprendre les formes, les matériaux ou les couleurs qui dominent à proximité. Une évocation de l'architecture poitevine peut également être envisagée. Ces notions s'appliquent non seulement sur les parties restantes en façade de la RD910, mais également sur les secteurs en contact avec les parties dédiées à l'habitat de la zone AU.

Les parties économiques en frange de l'habitat doivent éviter des contrastes trop marqués entre deux natures d'occupation différente (toiture, formes architecturales, volume, clôtures,...) qu'il convient de faire cohabiter sans gêne réciproque. Dans la cas où des activités ne seraient pas envisageables pour des raisons à démontrer, cette interface est repoussée entre les parties actuellement vouées au domaine économique et les parties liées à l'habitat repoussées à l'Ouest.

Les secteurs d'habitat couvrent la majeure partie de la zone à urbaniser. Il convient de définir une structure urbaine cohérente tenant compte de plusieurs paramètres que sont :

- ◆ La relative proximité avec le centre bourg de la commune qui propose des équipements, commerces et services de première nécessité qui implique d'avoir une intensité urbaine en matière de logement relativement forte,
- ◆ Le contact immédiat de l'aéroport implique d'éviter des hauteurs fortes pour les corps bâtis afin de limiter les réciprocity visuelles en compléments des hauteurs réglementaires imposées par les servitudes liées à cette nature d'équipement. La position Nord de l'aéroport, combinée à la protection climatique naturelle des maisons, conduit à limiter les ouvertures sur ces façades Nord.
- ◆ La structure urbaine à construire s'inscrit dans un contexte urbain bâti au droit de la rue Nungesser. Un traitement de qualité de cette frange est une exigence forte pour garantir un voisinage de qualité.
- ◆ La zone à urbaniser propose également une grande frange en contact avec les limites de l'aéroport. La simple clôture grillagée actuelle ne saurait, à elle seule, faire une transition de

qualité. Cette dernière doit être étoffée en emprise et en diversité. Ce secteur de contact pourrait être le lieu d'un cheminement permettant de lier le centre bourg et l'aéroport, compléter sur la partie le long de l'aéroport par une haie arbustive et enherbée touffue et diversifiée d'ampleur. Sa fonction principale est de limiter les réciprocitys visuelles d'une part et d'apporter un traitement de qualité depuis une façade d'agglomération. Les clôtures des futures parcelles n'interviennent que par la suite dans une dimension mêlant végétal et éléments opaques dans un souci d'intimité et de continuité de l'aménagement de cet espace.

- ◆ Les parties situées les plus à l'Ouest pourrait, compte tenu de la configuration triangulaire du site, toujours difficile à aménager, proposer des espaces d'ampleur pour accueillir soit un équipement d'intérêt collectif, soit un espace vert de proximité, soit une trame urbaine adaptée au contexte pouvant proposer un espace collectif appuyé à une résidence collective. Dans tous les cas et quel que soit le mode d'aménagement, il convient de maintenir un espace ouvert où des cheminements peuvent être créés pour rejoindre le centre bourg de la commune et l'aéroport.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone

Les accès à la partie économique de la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes au Nord, à partir de la zone aéroportuaire (rue Hélène Boucher et rue François Coli) et au sud, à partir de la ZAE du Vignaud (rue du Vignaud). Ces accès, compte tenu de leur ambiance économique préalable, sont préférentiellement voués à desservir les parties économiques du Vignaud. Ils peuvent, pour les véhicules particuliers et les poids lourds, proposer une continuité d'itinéraire ou rester en impasses. Toutefois, la continuité pour les piétons et les cyclistes devra être garantie ainsi que l'éventuel maillage pour les réseaux sous domaine public.

Un accès principal nord/sud à la partie habitat de la zone seront réalisés à partir de la rue Nungesser dans les espaces qui proposent les meilleures conditions de sécurité. L'accès peut nécessiter la mise en place d'un élément repère au droit de la rue Nungesser (square, ampleur du carrefour, retrait des parties privatives, usage ponctuel du végétal...) afin de donner du sens et des repères dans cette rue.

Une ou plusieurs continuités piétonnes et cyclistes confortables seront mises en place pour lier via la rue Nungesser le pôle de services et de commerces de Biard et le secteur de l'aéroport. Elles ne prennent pas forcément la forme d'un cheminement dédié, mais peuvent très bien s'inscrire en accompagnement d'une ou plusieurs voies de desserte de la zone à urbaniser.

L'optimisation des conditions de desserte pour la zone AUm du Vignaud est également liée à l'aménagement en cours d'étude de la RD910 et aux conditions de restitution d'itinéraire décrites dans la zone AU. Cette étude devrait avoir des incidences sur la rue Nungesser et peut conduire à préconiser des mesures liées aux accès de la zone AUm du Vignaud.

III.A.2. Les aménagements internes.

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

Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes.

La prise en compte des déplacements piétons et cycliste, selon un ou plusieurs axes Nord / Sud, est impérative afin de permettre une connexion vers le centre bourg (pôle de proximité le plus proche) et ses zones d'habitat et ce secteur économique. Les percées non bâties entre les maisons qui bordent la rue Nungesser devront assurer, dans la mesure du possible, la continuité des cheminements entre la zone à urbaniser et le bourg centre de Biard. Cette continuité piétonne et cycliste ne prend pas uniquement la forme d'un cheminement dédié, mais peu tout à fait, emprunter une partie du réseau viaire créé si celui-ci apporte toutes les garanties d'usage et de confort.

Une continuité entre les voies d'entrée liées aux secteurs économiques et les voies de la zone dévolue à l'habitat est impérative pour les déplacements en modes doux. Elle est possible pour les véhicules motorisés sous réserve :

- ◆ que soit insérée une possibilité de retournement pour les véhicules lourds en partie terminale des secteurs économiques afin de ne pas générer pour cette nature de véhicule des déplacements dans les secteurs dévolus à l'habitat.
- ◆ que ces conditions d'accès soient limitées et en correspondance avec les aménagements à créer sur la rue Nungesser dans la dynamique de structuration des liaisons entre la RD910 et la rue Nungesser et l'Avenue du Parc.

Pour les parties dédiées à l'habitat, sur certaines parties de la zone en fonction du futur plan masse, il est possible d'avoir une réflexion sur des stationnements distants et organisés en poches paysagères. Toutefois, les conditions de desserte pour les véhicules de service devront toujours être garanties.

Les cheminements pour les modes doux végétalisés ou les espaces publics et collectifs (ouvrage public, espaces verts de proximité,...) doivent avoir des conditions d'entretien garanties. Cette notion implique des dimensions hors emprises végétales suffisantes pour permettre aux véhicules de service ou d'entretien de passer.

III.B. Réseaux divers :

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

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'offrir des lieux de gestion paysagés. Le secteur du Vignaud étant relativement plat, la réflexion sur les eaux pluviales doit se faire en concordance avec les antennes de réseaux afin de trouver un exutoire facile.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Plusieurs espaces de transition doivent être mis en place.

- ◆ Entre les futures parcelles dédiées à l'activité et le bâti dédié à l'habitat à venir au sein de la zone à urbaniser ;
- ◆ Entre le bâti à construire et les éléments existants en linéaire de la rue Nungesser ;
- ◆ Entre le bâti à construire et les emprises de l'aéroport.

Ces espaces de transition seront paysagés et constitués par exemple :

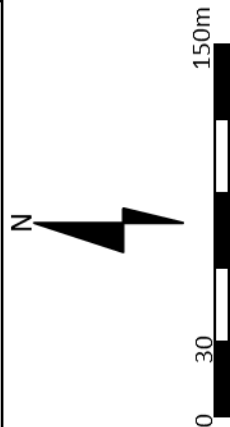
- ◆ des fonds de parcelles des futures activités qui feront l'objet d'un traitement de qualité,
- ◆ d'un espace libre en fonction des besoins publics qui pourrait être consacré à des cheminements confortables pour les piétons et les deux roues afin de rejoindre la rue Nungesser d'une part et longer les emprises de l'aéroport d'autre part. En fonction des projets sur cette zone à urbaniser, le choix pour les cheminements sera affiné car plusieurs possibilités existent à ce jour.

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

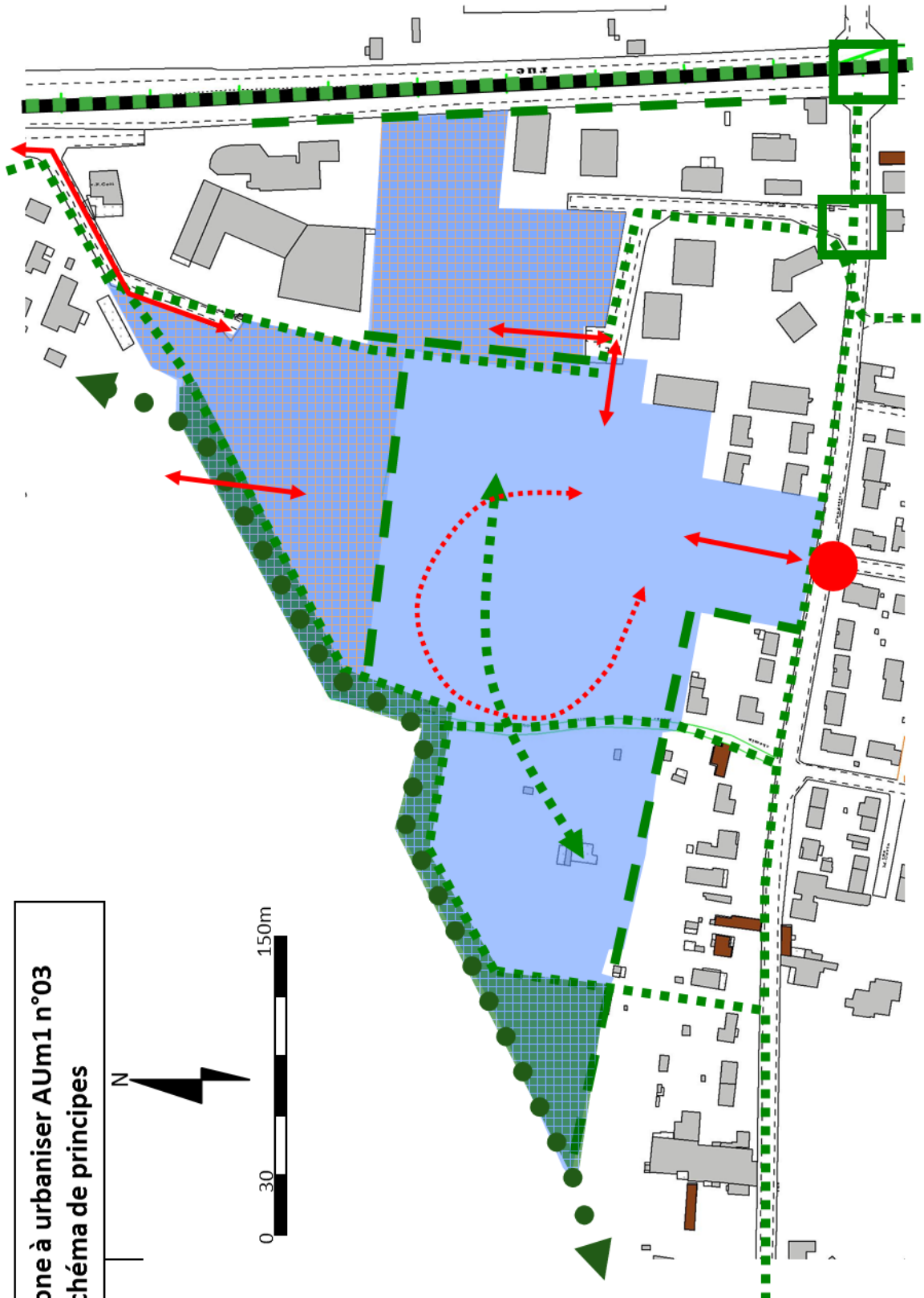
V. Equipements publics :

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

Commune de Biard - Zone à urbaniser AUm1 n°03 Le Vignaud - Schéma de principes



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



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

Zone AUm1 n° 04 – Centre bourg Sud

VI. Contexte de la zone.

Ce secteur se situe au coeur du bourg de Biard, à proximité du pôle de services autour de la Mairie et des parties commerces sur la rue des Ecoles au sud. Elle représente au total une superficie de 3,5 hectares. Une bonne partie de cette zone a été urbanisée sous la forme d'un lotissement. Les parcelles non bâties restantes dépendent pour une grande part des aménagements réalisés lors de cette opération de construction. La partie non bâtie à ce jour propose une taille de 0,7 ha

La zone est bordée au Nord par la RD n°6 (Avenue Charles de Gaulle) et la zone à urbaniser du centre bourg Nord. L'Est et le Sud de la zone sont limités par les rues Saint-Exupéry et Etienne Berton qui présentent de l'habitat en front de voie de l'autre côté.

Son implantation est stratégique car elle est à proximité des équipements publics de la commune, du pôle commercial actuel et celui en cours sur la zone à urbaniser centre bourg Nord.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°04 (août 2008).

VII. Principes d'urbanisation.

L'aménagement de la zone à urbaniser, ainsi que celle située au Nord de la RD n°6 est d'autant plus important qu'il aura des incidences sur le développement du centre bourg de Biard. La démarche suivie s'inscrit dans la logique d'un pôle de proximité à structurer et à renforcer.

L'objectif principal est une densification du bourg de la commune. Ce reste de zone AUm, située en son coeur, doit permettre de lier les différents pôles d'habitat légèrement plus éloignés au Sud avec les pôles de services existants et les commerces envisagés au Nord.

VII.A. Les objectifs principaux d'ores et déjà remplis.

Dans son ensemble, la zone à urbaniser avait vocation à accueillir entre 40 et 50 logements, dont 36 ont été réalisés au cours des dernières années.

Les liaisons internes permettent la mise en relation entre secteurs limitrophes. Elles ont été créées entre l'Avenue Charles de Gaulle au Nord et la rue Etienne Berton pour les modes doux et la circulation automobile en cohérence dans un réseau de cheminement de plus grande ampleur.

La requalification de l'avenue Charles de Gaulle, qui borde la zone au Nord, a permis un accès ou une sortie pour la zone AU par un carrefour sécurisé et des traversées piétonnes, les aménagements au droit des parties restantes prendront en compte cette dimension nouvelle.

Les parties restantes à urbaniser ont pour condition de desserte principale la voie créée au sein de la zone AU afin d'éviter des conditions de sortie délicates sur l'avenue Charles de Gaulles. Des sorties directes, sous réserve de compatibilité avec la sécurité des carrefours peuvent être proposées sur les rues Saint-Exupéry et Etienne Berton.

VII.B. Les éléments à réaliser sur le solde de la zone AUm.

En terme de logements, les 0,7 hectares pourraient accueillir une dizaine de logements.

Les objectifs liés à la partie restante de la zone AU sont :

- ◆ Structurer la desserte des éléments à construire au droit de l'Avenue Charles de Gaulle à partir des voies internes à la zone AU.
- ◆ Proposer pour ces corps bâtis une implantation permettant de ménager des jardins et des stationnements sur le Sud tout en proposant une animation de la façade sur l'Avenue Charles de Gaulle. Affirmer un caractère urbain pour l'Avenue Charles de Gaulle ne veut pas dire de continuer à l'identique la structure bâtie construite à ce jour. La ville et un centre bourg se nourrissent de la diversité des corps bâtis aussi bien selon les volumes, les toitures et leur agencement, les projets devront s'inscrire dans une logique de cohérence et de complémentarité avec ce qui est proposé.
- ◆ Sécuriser les sorties, directes ou non, des habitations sur les rues Saint-Exupéry et Etienne Berton,
- ◆ Proposer une architecture cohérente avec le bâti implanté rue Etienne Berton dans ses volumes et dans son ambiance en particulier avec le patrimoine bâti traditionnel aux abords.

Les angles avec les rues existantes doivent être particulièrement bien traités afin de garantir des conditions d'insertion optimale et des espaces de clôtures de qualité (Avenue Charles de Gaulle / Rue Saint Exupéry et Rue Saint Exupéry / Rue Etienne Berton) .

- ◆ Conserver un cadre de vie de qualité pour les nouveaux habitants en s'appuyant sur les éléments végétaux de qualité,
- ◆ Permettre, voire renforcer l'amorce de cheminements piétons sécurisés entre le bourg et la vallée de la Boivre, en particulier par les cheminements qui traversent la zone (voie nouvelle / ruelle de la Motte) et l'aménagement des abords de la rue Etienne Berton pour les piétons et les cycles.

VIII. Voirie et réseaux divers.

VIII.A. Accès et voirie.

VIII.A.1. Les accès à la zone.

Des accès ont été créés à partir de la RD n°6 et depuis la rue Etienne Berton. La requalification de la RD n°6 a été mise en place afin de permettre aux piétons et aux cyclistes de cheminer et de traverser dans les meilleures conditions.

Les accès au coeur de la partie restante en zone AU devront être réalisés à partir des voies et des carrefours créés (Rue des Chenevières et des Métairies). Des sorties directes sur les rues Saint-Exupéry et Etienne Berton peuvent être envisagées si les conditions de sortie en toute sécurité sont garanties.

VIII.A.2. Les aménagements internes

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

La prise en compte des déplacements piétons et cycliste, selon un ou plusieurs axes Nord / Sud, est impérative afin de permettre une connexion vers les pôles d'habitat au sud et au nord de cette zone AU. La rue des Métairies assure une première continuité qu'il convient de compléter en empruntant la rue des Chenevières et d'aboutir au droit de la Ruelle de la Motte, rue Etienne Berton.

Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes. Elles s'appuieront dans leur forme et leur traitement sur les rues réalisées dans les parties construites de la zone AUm.

VIII.B. Réseaux divers :

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

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval pour les parcelles. Toutefois, compte tenu de la recherche d'un tissu urbain du centre bourg peut conduire à utiliser des techniques plus traditionnelles pour la gestion des eaux pluviales.

IX. Espaces boisés, espaces verts :

Les futures opérations de constructions devront, dans la mesure du possible, accompagner les aménagements structurants des espaces publics aux abords. Les façades sur le tissu viaire existant devront proposer une qualité et une esthétique urbaine qui n'exclut pas forcément la présence végétale.

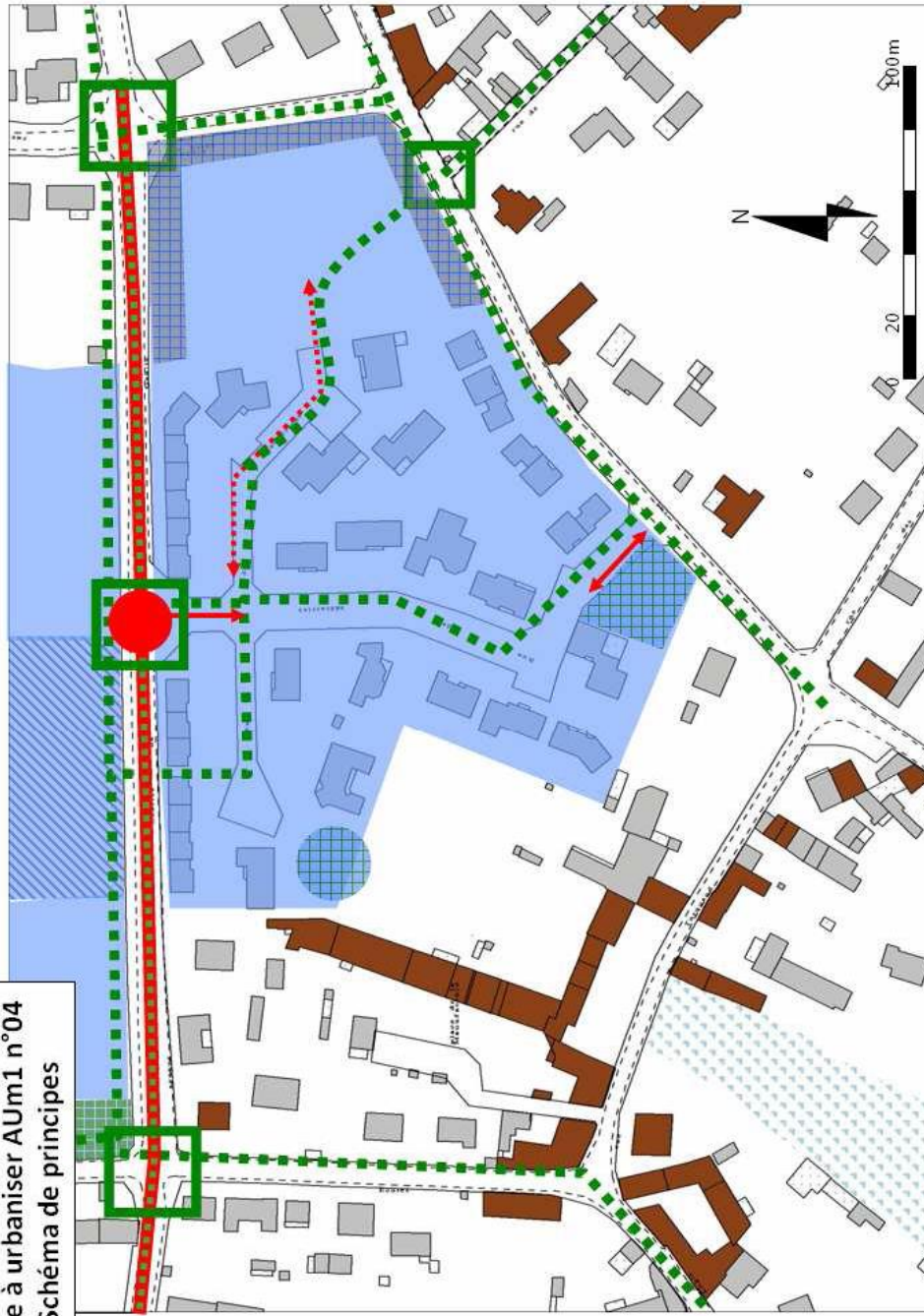
Chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements véhicules et piétons. Les futures parcelles au droit de l'Avenue Charles de Gaulle doivent préférentiellement apporter une sensation habitée au droit de l'Avenue

et des jardins bien exposés sur le Sud.

X. Equipements publics :

Sans objet.

**Commune de Biard - Zone à urbaniser AUm1 n°04
Centre-bourg Sud - Schéma de principes**



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

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

Zone à urbaniser AUm1 n° 05 – Rue des Cèdres

I. Contexte de la zone.

La zone AUm1 n°05 couvre une surface d'environ 2,3 ha, en surplomb de la Vallée de la Boivre et de la RD910. Ce secteur est enclavé par les rues en impasse des Cèdres au Sud-Ouest, des Hauts-Gazons au Nord-Est et la ruelle de la Mothe au Nord-Ouest. Elle est d'ailleurs difficilement accessible depuis cette ruelle.

Cette zone est au coeur d'habitat varié qui correspond au lotissement pavillonnaire de la rue des Hauts-Gazons, au bâti ancien patrimonial de la ruelle de la Motte et au secteur résidentiel de la rue des Cèdres.

Par ailleurs, elle est relativement protégée des nuisances de la RD910 par la présence de hautes falaises à l'Est et offre des vues intéressantes sur la Vallée de la Boivre et sur la ville de Poitiers.

Un parc d'agrément privé occupe environ un tiers de la zone. Les deux autres tiers sont constitués de chaumes, limités par une végétation arbustive issue du plateau calcaire.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°05 (août 2008).

II. Principes d'urbanisation.

L'objectif principal de l'aménagement est l'accueil de nouvelles constructions à usage d'habitation et la liaison des différentes parties bâties existantes aux abords. On pourrait retrouver sur ce secteur de l'habitat locatif un pu plus compact à proximité du village ancien sur les parties planes, de l'habitat résidentiel en surplomb de la vallée.

Les autres objectifs de l'aménagement de ce secteur concernent en particulier son désenclavement et le respect d'un site escarpé.

- ◆ en matière de déplacement, il apparaît nécessaire de relier les rues des Cèdres et des Hauts-Gazons, d'améliorer la desserte par la ruelle de la Motte, en particulier pour rejoindre le centre bourg par des cheminements confortables et directs.
- ◆ développer les espaces verts et mettre en valeur le paysage ressenti en lien avec la vallée et pour profiter des pentes.

Cette zone à urbaniser met en évidence la possibilité de créer une quarantaine de logements qui seront développés en intégrant des espaces publics agréables, en maintenant au mieux et en densifiant la végétation existante, en intégrant une ou plusieurs continuités de cheminement piéton vers la vallée, et en prévoyant des parcelles plus grandes à proximité de la Vallée.

Le développement de l'urbanisation sur ce secteur doit se nourrir des éléments présents sur le site qui en font ses particularités. En particulier, aux abords de la ruelle de la Motte, des restes de murs et murets peuvent apporter des éléments singuliers réutilisables soit dans le plan masse, soit en étant déplacé pour être accommodés avec les nouvelles configuration viaire ou en appui de l'interface entre espaces privatifs futurs et espaces publics.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes au Sud-Ouest par la rue des Cèdres et au Nord-Est par la rue des Hauts Gazons.

Un accès complémentaire peut être mis en place depuis la ruelle de la Mothe. Compte tenu de la configuration de la ruelle, son utilisation doit être limitée aux interventions techniques et aux modes doux. Toutefois, ce cheminement, dont le tracé n'est pas figé, doit être restitué avec toutes les conditions de pratique confortable pour les modes doux par tout temps. De plus, comme il crée un lien avec la vallée, il convient d'avoir un accompagnement en matière d'ambiance et de végétaux appropriés.

Les voies internes à la zone prendront en compte l'ensemble des usagers, en particulier les piétons et les cyclistes. Le profil de la voie traversante entre la rue des Haut Gazon et la rue des Cèdres doit approcher les ambiances de ces deux rues en retenant ses qualités (dimensions, confort des trottoirs, éclairage public...). Cette voie est résolument urbaine et s'inscrit dans une dynamique de centre bourg. Les matériaux et l'ambiance qui la composeront seront donc en parfaite adéquation avec un milieu urbain et tous les modes de déplacements devront cohabiter.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes, cette orientation peut conduire à séparer les modes de déplacements si les conditions de sécurité ne sont pas garanties.

De plus, les cheminements qui croisent le réseau viaire doivent être clairement annoncés pour apporter des conditions optimales de rencontre.

Le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes de cette opération. La continuité des cheminements doit être assurée :

- ◆ entre la rue des Cèdres et la rue des Hauts Gazons,
- ◆ entre la ruelle de la Motte et la voie nouvelle créée ;
- ◆ entre la voie nouvelle créée et la vallée de la Boivre en continuité de cheminements possibles le long de la RD910 pour rejoindre la rue de la Cassette en contrebas et en profitant des espaces verts à aménager en surplomb de la vallée.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant. Compte tenu des pentes marquées et selon le déploiement du réseau d'eaux usées, l'usage d'assainissement autonome est possible pour une part mineure des constructions, sous réserve d'avoir un sol et des dimensions aptes à cette nature de dispositif. Le rapport environnement et conditions économiques de raccordement doivent justifier le choix retenu.

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

Les points bas de la zone devront être, en priorité, utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'offrir des lieux de gestion paysagés. Compte tenu des pentes marquées et des ruissellements possibles, les conditions d'évacuation des eaux pluviales doivent être finement analysées pour permettre de garantir de rejoindre un exutoire sans mettre en péril les maisons situées en contrebas.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

Un espace de transition est à mettre en place entre les futures parcelles bâties et le surplomb de la vallée de la Boivre. Il participe à l'agrément de ce secteur pour les futurs résidents, et également pour les habitants de Biard. De plus, il contribue à l'image de l'agglomération perçue depuis la RD910 et doit donc être un espace de qualité.

Cet espace doit permettre de dégager des points de vue, mais également de participer à des cheminements piétons et enfin d'optimiser la gestion des eaux pluviales de manière paysagère si une autre solution technique n'est pas employée. Cet espace de transition avec la vallée doit s'inscrire dans une dynamique d'ouverture à la population, d'aménagement naturel avec un niveau

d'entretien faible et une variété d'espèce adaptée. Il doit également être accessible par des cheminements traversants, des conditions d'entretien optimisées, voire des possibilités de cheminements en boucle.

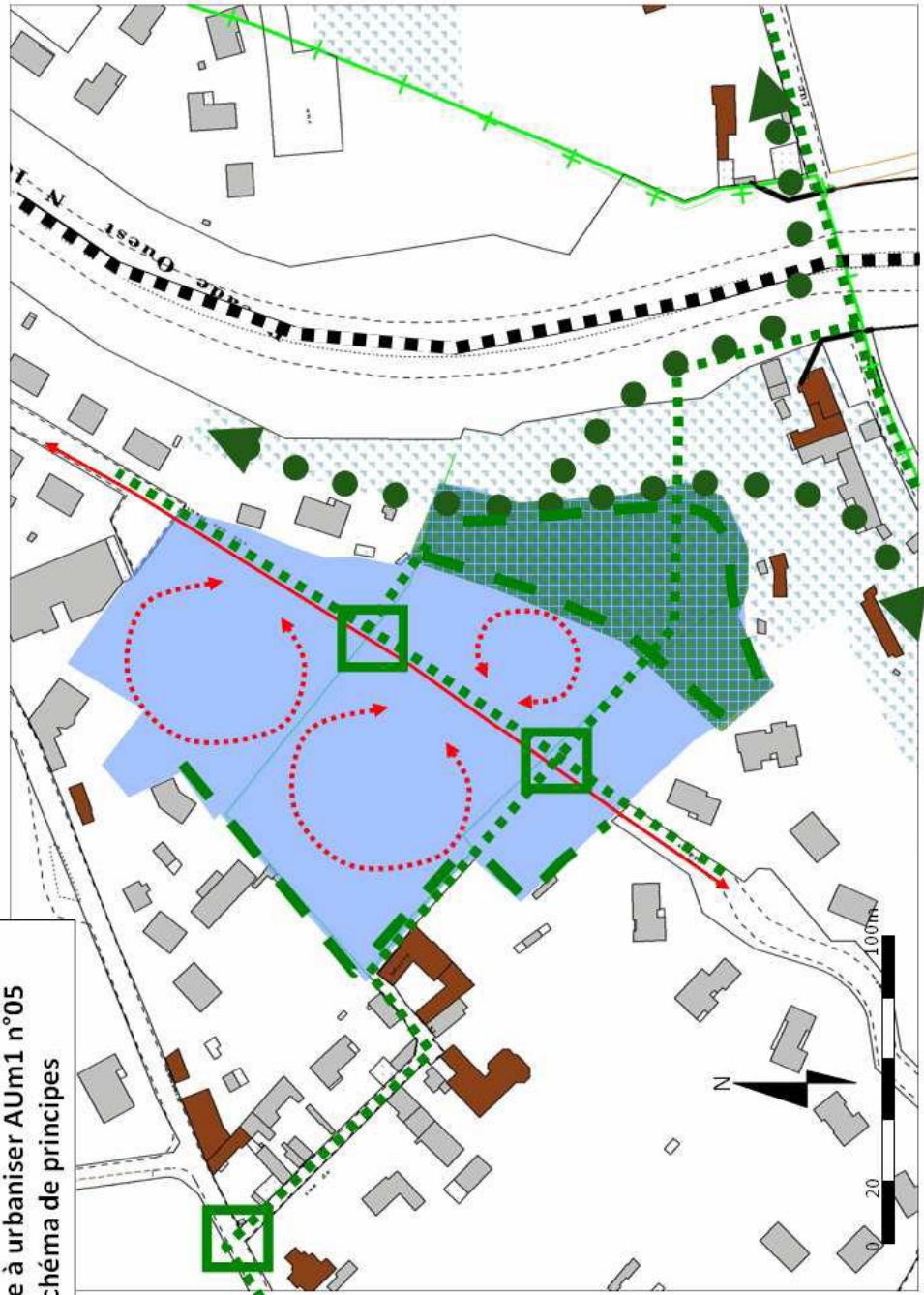
Le patrimoine végétal de la zone mérite d'être analysé suffisamment finement pour déterminer les conditions de son maintien, de sa mise en valeur ou donner les conditions pour restituer une qualité au moins équivalente. En particulier, les espaces aux pentes fortement marquées doivent faire l'objet d'une attention importante afin d'une part de ne pas fragiliser les sujets les plus intéressants, d'autre part de densifier la présence végétale de manière adaptée au site et enfin d'apporter des accompagnements végétaux adaptés aux cheminements.

Les sujets arborés les plus importants méritent une attention forte pour définir les conditions ultérieures d'urbanisation. En cas d'impossibilité de maintien, il convient d'apporter les garanties pour compenser le patrimoine végétal de la zone.

V. Equipements publics

En dehors des cheminements, des voies, des ouvrages techniques rendus nécessaires et des espaces verts attendus liés à cette zone, ce chapitre est sans objet.

**Commune de Biard - Zone à urbaniser AUm1 n°05
Rue des Cèdres - Schéma de principes**



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

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

Zone à urbaniser AUm1 n° 06 – Les Bournalières

I. Contexte de la zone.

Ce secteur se situe au Nord-Ouest de Biard, à proximité du pôle de services qui se structure à Pouzioux-La-Jarrie sur la commune de Vouneuil-sous-Biard.

Le contexte de la zone est hétérogène puisque la zone à urbaniser et ses proches abords à l'Ouest sont bâtis en linéaire de voie avec aucune structure réellement urbaine mise en place, alors que le secteur Est s'ouvre sur de vastes espaces agricoles.

Une urbanisation plus dense avec un milieu pavillonnaire relativement compact, organisé autour de voies en impasses ou qui s'ouvrent sur des zones à urbaniser, est en cours de développement sur la commune de Vouneuil-Sous-Biard. Le secteur des Bournalières pourrait suivre la dynamique en matière de construction afin d'accompagner le développement du pôle de proximité de Pouzioux La Jarrie.

Des premières opérations, qui se sont tenues lors des années précédentes (lotissement du Fief du Poirier), ont commencées à occuper partiellement ce

secteur où la mixité sociale a été assurée. Une part de celle-ci a été reclassée en secteur urbain, seules les parties permettant de garantir la vision globale d'un aménagement pour les Bournalières restent en secteur à urbaniser même si elles sont partiellement bâties.

La zone à urbaniser est d'environ 14 hectares qui s'organisent selon un axe Sud-Ouest / Nord-Est. A noter qu'une partie de la zone est aujourd'hui occupée par un lotissement (le fief du Poirier).



II. Principes d'urbanisation.

L'objectif est de rompre avec la logique actuelle d'implantations disparates le long de la route des Bournalières qui conduit à fermer les espaces situés en arrière de cette voie. C'est pourquoi, le principe suivi par la zone AU est de mettre en oeuvre une façade sur la rue des Bournalières qui permette :

- ◆ d'une part, de structurer cet axe en véritable voie urbaine afin de permettre la cohabitation de tous les usagers dans des conditions de confort et de sécurité supérieures. Les constructions en bord de la rue des Bournalières sont donc possibles si elles n'occupent pas une trop grande profondeur et si les possibilités de desserte liées aux emplacements réservés sont maintenues.
- ◆ d'autre part, de ménager des points d'accès sur les parcelles actuellement agricoles qui permettent d'avoir, par la suite, une structure urbaine réfléchie, économe en matière de développement de réseaux, et qui sorte de la logique d'opportunité.

Les 14 hectares devront permettre, à terme, l'accueil de 150 à 200 logements. La mixité sociale sur la zone à urbaniser doit être garantie avec au moins 20 % de logements sociaux attendus. Leur implantation devra permettre d'une part, une connexion et une insertion avec le tissu bâti existant de qualité et d'autre part, un traitement avec les espaces ruraux situés plus à l'Est qui garantisse une insertion paysagère. L'objectif est d'assurer une transition douce entre ces deux entités contrastées. Dans cette dynamique, les hauteurs des constructions, les pentes perçues, les clôtures pour les arrières des parcelles doivent faire l'objet d'une attention poussée pour garantir une transition où l'emploi du végétal est une notion importante pour masquer les vues perçues depuis le milieu agricole. La notion de paysage éloigné est à étudier finement, en particulier depuis le réseau viaire qui structure les plateaux agricoles, mais aussi depuis les cheminements du circuit ville-nature.

Il convient à partir du réseau viaire, partant de la rue des Bournalières, structuré dans un sens Est-Ouest, de ménager des vues en direction de l'espace agricole. Compte tenu des voies internes de desserte, qui présenteront des orientations Nord-Sud, l'implantation du bâti devra être structurée pour permettre une orientation climatique favorable des maisons attendues.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

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

Deux accès préférentiels pourront être mis en place au Nord et au Sud. Ces derniers seront en lien avec la voirie existante, en particulier les rues de Saint-Hilaire et de Bellevue à Vouneuil-sous-Biard.

En complément, deux points intermédiaires pourraient faire l'objet d'aménagement permettant de réaliser en boucle des voies nouvelles afin de permettre un aménagement structuré qui sorte de la logique d'urbanisation en « thermomètre » qui crée deux ou trois fronts bâtis.

La rue des Bournalières pourra également faire l'objet, en divers points, de secteur de perméabilité pour les cyclistes et les piétons afin de rejoindre les chemins actuels ou futurs qui ont vocation à aboutir au pôle de proximité.

III.A.2. Les aménagements internes

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

La structure des voiries ne doit apparaître comme un raccourci par rapport à la rue des Bournalières pour une utilisation des voitures.

Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes.

Seuls les cheminements piétons et cyclistes entre le Sud et le Nord sont à garantir impérativement. Des ambiances différentes peuvent être augurées pour la mise en place des cheminements piétons et cycles avec une volonté marquée de confort et de sécurité pour tous les cheminements qui accompagnent les voies de la zone à urbaniser et une dimension ville nature pour les espaces de transition entre zone à urbaniser et espaces agricoles.

III.B. Réseaux divers :

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

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

Les points bas seront principalement utilisés pour la gestion des eaux pluviales en essayant de ne pas multiplier les ouvrages hydrauliques, mais bien d'optimiser les ouvrages utiles. Leur insertion paysagère, compte tenu de la structure actuelle relativement ouverte des perceptions doit être particulièrement soignée, pour ne pas conduire à une masse incongrue dans cette horizontalité.

La gestion des eaux pluviales doit être organisée en tenant compte des bassins versants et donc des conditions de ruissellement des eaux qu'elles proviennent des espaces classés AU ou d'un autre secteur. Les ouvrages hydrauliques ne devant pas être multipliés pour garantir des conditions de fonctionnement et de gestion optimale, ils doivent présenter, à terme, toutes les garanties d'insertion paysagère, de fonctionnement hydraulique courant, d'évolution temporelle et enfin de participation à une gestion atténuée des périodes de crise limitant les impacts sur les personnes et les biens en aval.

Les végétaux doivent être employés à bon escient pour donner un peu de verticalité dans ce paysage, les haies arbustives, accompagnées de bande enherbée doivent être variées et offrir des qualités écologiques et un niveau d'entretien modéré.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

Toute la frange Est, en contact avec des espaces ruraux, devra faire l'objet d'un traitement paysagère de qualité qui assure une bonne insertion des espaces bâtis dans le cadre environnant.






















Une structure paysagère de qualité, mise en place sur ces espaces, pourra également contribuer à la gestion des eaux pluviales en fonction de la topographie liée à la vallée sèche. Elle sera au bénéfice des futurs résidents de la zone à urbaniser afin d'offrir un lieu de détente de proximité.

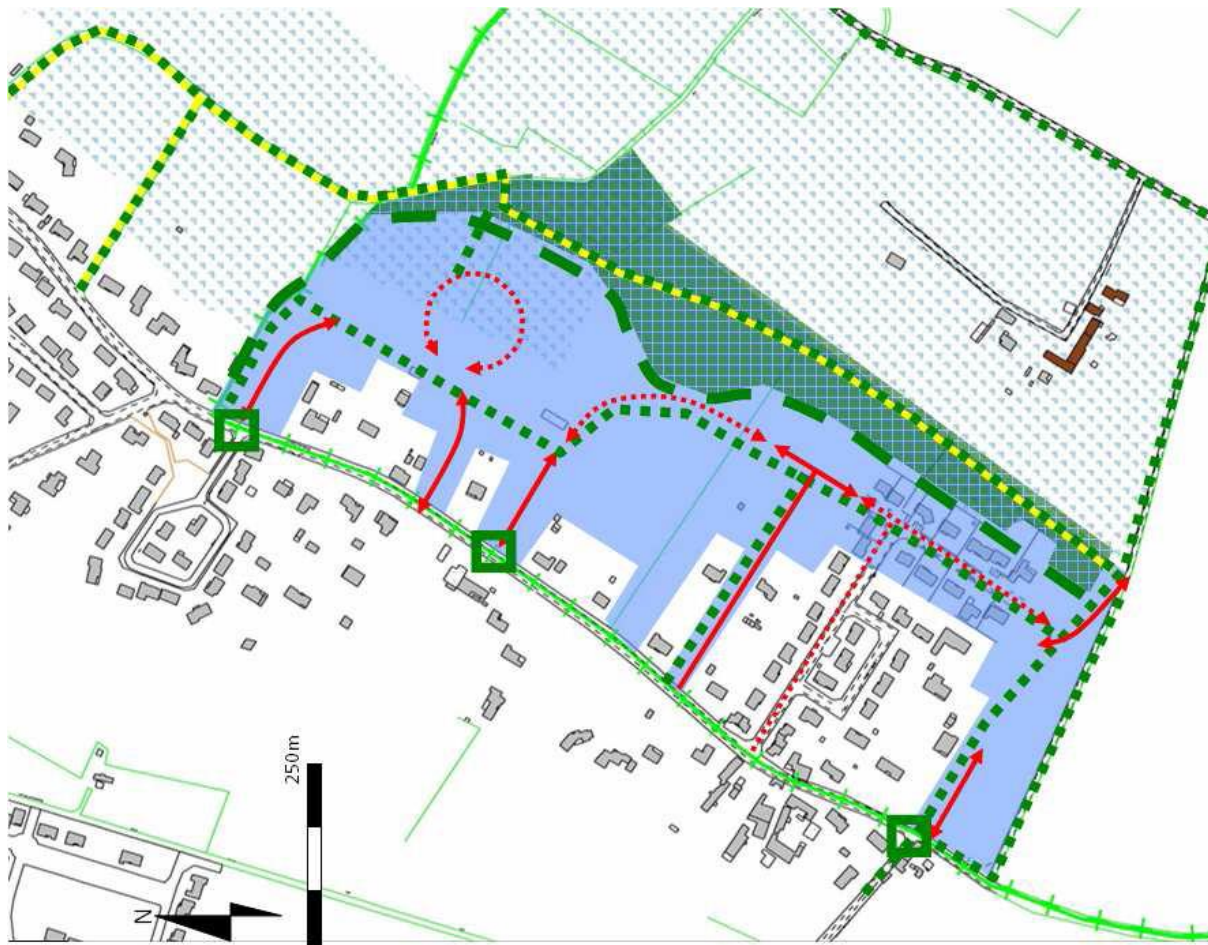
Les cheminements type « ville nature » peuvent s'inscrire dans ces espaces verts. Ils doivent apporter des dimensions et des structures suffisantes pour permettre un entretien des espaces verts aux abords.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Biard - Zone à urbaniser AUm1 n°06 Bournalières - Schéma de principes

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



Zone à urbaniser AUm 1 n° 07 – Bourg Sud (M3-R5)

I. Contexte de la zone.

Ce secteur se situe au Sud du centre bourg de Biard, à proximité du pôle de commerces actuels.

La zone se compose de parcelles non bâties, mais boisées de manière importante en particulier au Sud et à l'Est de cette zone à urbaniser.

Une cohérence d'ensemble est à mettre en oeuvre pour construire dans cet îlot afin de permettre une certaine compacité en relation avec le pôle de proximité et en mettant en valeur les éléments paysagers et patrimoniaux forts de ce secteur.

Le tissu urbain à proximité de la zone est composé principalement de logement pavillonnaire implanté en bordure des rues des Augustins et des Coteaux de Bel-Air et de demeures.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°07 (août 2008).

II. Principes d'urbanisation (M3-R5)

La zone à urbaniser regroupe environ 1,4 hectares. L'urbanisation de ce secteur doit s'inscrire pleinement dans les principes de la cité jardin qui doit permettre de lier caractère bâti patrimonial de qualité et respect et valorisation des éléments végétaux existant ou à créer.

Ce cœur d'îlot pourrait connaître un développement urbain qui vienne conforter le pôle de proximité en proposant un nombre de logements cohérent avec l'éloignement et la desserte de ce secteur, soit entre 12 et 15 logements voire un peu plus dans le cas d'un programme comprenant une part significative de petits logements, en cohérence avec le schéma proposé pour leur implantation.

La mise en valeur paysagère de ces espaces doit guider les projets éventuels sur cette zone en tenant compte du caractère perçu :

- ◆ directement dans la zone à urbaniser ;
- ◆ aux abords immédiats (rues des Augustins et des Coteaux de Bel-Air) car ces voies participent aux cheminements entre le centre-bourg et la vallée de la Boivre ;
- ◆ depuis la vallée située en contrebas.

Les composantes fortes de la zone en terme de paysage devront être intégrées pour toute réflexion liée à l'aménagement de la zone.

La rue des coteaux de Bel-Air sera aménagée pour permettre une continuité de cheminements piétons et cyclistes. Une voie mixte pourra être créée au sein de la zone pour permettre une desserte de part et d'autre de cette dernière et ainsi proposer du bâti qui s'insérera dans des espaces boisés existant ou à restituer.

En terme de constructions, les logements créés devront principalement être accolés pour dégager des espaces boisés sur les parcelles. Compte tenu du contexte urbain proche, les éventuels logements ne devront pas former un front bâti continu. Les hauteurs des constructions ne devront pas dépasser la frondaison des arbres. De plus, les emprises aux sols des constructions seront limitées afin de garantir la présence végétale sur le site.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Ils devront présenter toutes les garanties en matière de sécurité pour tous les usagers.

Les accès seront réalisés depuis les rues des Augustins et des Coteaux de Bel-Air.

Une continuité de cheminements pour les piétons et les cyclistes doit être mise en place entre la rue des Augustins au Sud-Ouest et la rue des Coteaux de Bel-Air au Nord-Est, en particulier en empruntant les espaces naturels ou verts entretenus.

III.A.2. Les aménagements internes

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

La prise en compte des déplacements piétons et cycliste, selon un ou plusieurs axes Nord / Sud, est impérative afin de permettre une connexion vers les pôles d'habitat et la vallée de la Boivre au Sud et les points de proximité au Nord.

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

III.B. Réseaux divers :

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

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

La zone à urbaniser présente, à ce jour, un caractère boisé intéressant qu'il conviendra de mettre en valeur ou de restituer dans le cadre de l'aménagement de la zone. Son état sanitaire et sa qualité écologique seront à étudier finement afin de démontrer les conditions gardées pour garantir la variété des espèces et leur bonne santé.

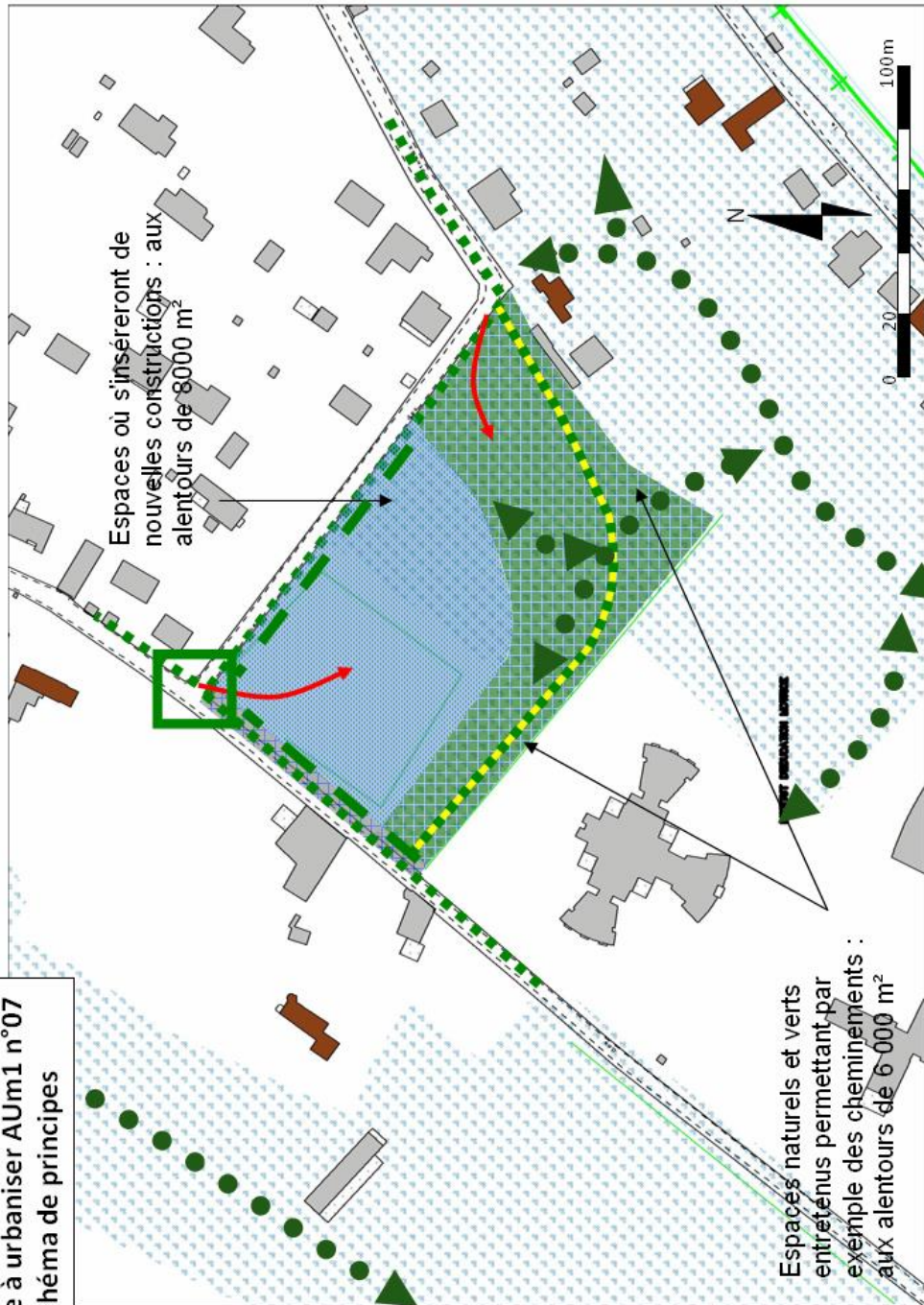
En particulier, pour tout projet de constructions, les éléments forts qui marquent l'identité de la zone et qui s'intègrent dans la structure globale du secteur (ancien parc boisé, murs, mail planté, boisement en continuité de la vallée...), devront être pleinement intégrés ou restitués afin de conserver une identité caractéristique d'un parc anciennement aménagé.

La cité jardin doit permettre d'offrir toutes les conditions permettant une bonne insertion paysagère et patrimoniale des nouvelles constructions.

V. Equipements publics :

Sans objet.

**Commune de Biard - Zone à urbaniser AUm1 n°07
Rue des Cèdres - Schéma de principes**



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

Zone à urbaniser AUe1 n°08 – Larnay-Tardiverie.

I. Contexte de la zone.

La zone se situe au Nord de la commune, à proximité immédiate de l'aéroport et de l'A10. Le contexte environnant est économique. Ce secteur correspond à des parcelles enserrées dans un milieu urbain à vocation économique et ne vient donc pas miter des paysages ruraux ou naturels.

Elle est bordée à l'Est par l'A10 et par l'aéroport. Le Nord est composé d'une structure économique avant d'atteindre des espaces agricoles. A l'Ouest le secteur d'Actiparc se développe sur la commune de Vouneuil-sous-Biard, il propose une mixité entre économique et habitat.

Enfin, le Sud présente des espaces agricoles qui s'étendent sur les communes de Biard avant d'atteindre les emprises de l'A10.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUe1 n°08 (août 2008).

II. Principes d'urbanisation.

La superficie de cette zone est d'environ 0,5 hectares. Cette zone a vocation à accueillir des activités en complément des secteurs économiques qui l'entourent. Elle peut, soit avoir des

entreprises nouvelles qui s'implantent, soit répondre à des extensions d'entreprises déjà implantées.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

L'accès se fera par le chemin rural longeant le Sud de la zone. Ce chemin sera renforcé pour devenir une voie urbaine selon les besoins des entreprises accueillies. Dans le cas où les parcelles correspondraient à des extensions d'entreprises limitrophes, la réalisation de cette voie n'est pas exigée.

III.A.2. Les aménagements internes.

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

Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les voies non structurantes.

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. Les eaux usées seront collectées et dirigées vers un collecteur existant. Dans le cas d'absence de réseaux d'eaux usées, les dispositifs d'assainissement autonome devront être parfaitement adaptés au contexte.

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Les points bas de la zone devront être en priorité utilisés pour une gestion optimale des eaux pluviales afin de limiter les risques en aval au sein du même bassin versant et d'offrir des lieux de gestion paysagés.

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

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

La frange Est de la zone, en contact avec un milieu à dominante agricole, l'A10 et la future ligne à grande vitesse devra connaître un traitement paysagé de qualité pour limiter les réciprocity visuelle non souhaitable sur les aires de stockage, les arrières de bâtiments et les autres espaces des parcelles peu valorisants. Un traitement végétal cohérent et masquant peut être privilégié ou une clôture en bois ou occultante enduite afin de masquer le long du chemin rural.

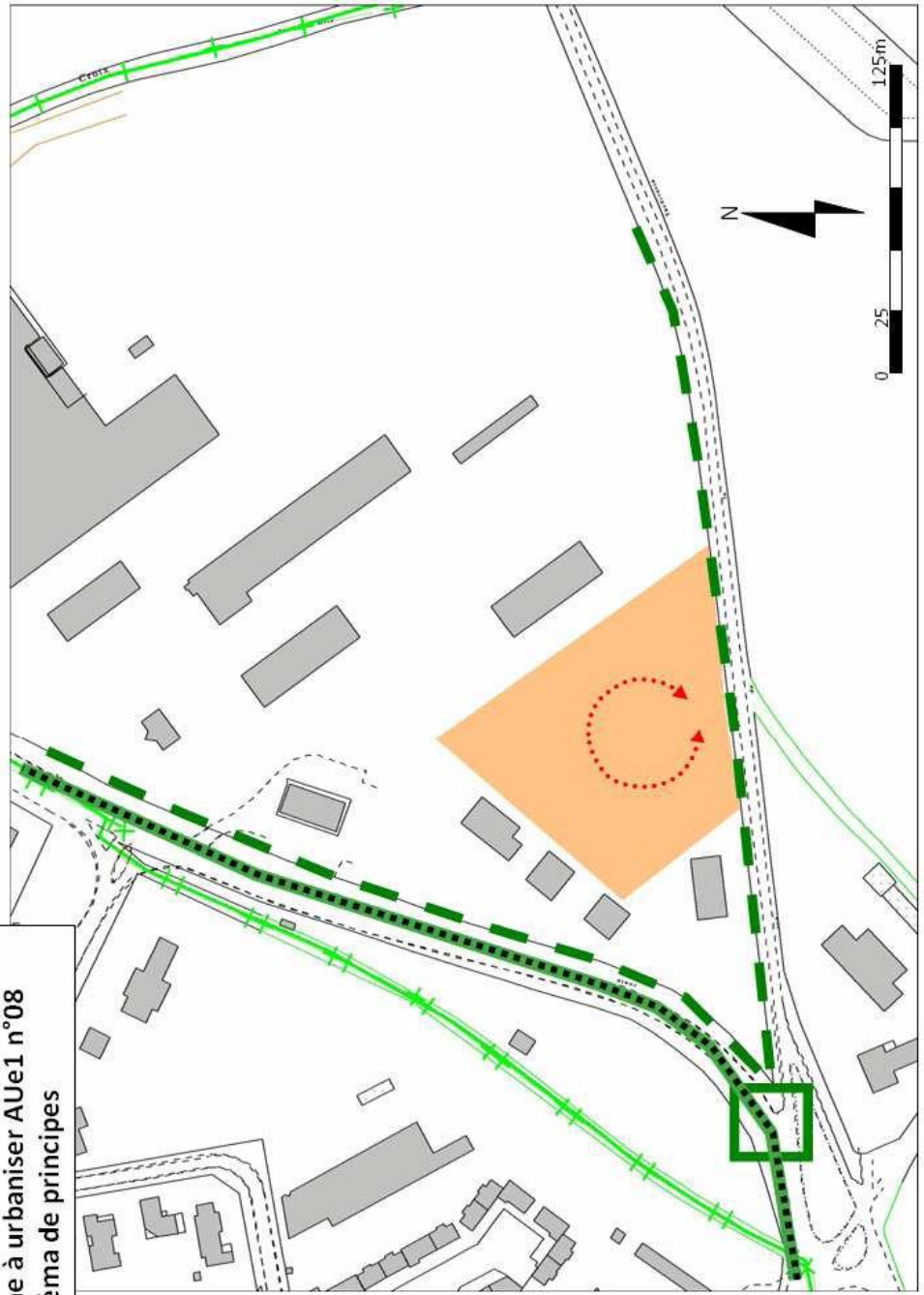
La frange Ouest, en contact avec la Route départementale et les parcelles économiques doivent apporter des éléments valorisants pour la zone économique de Larnay Tardiverie aussi bien dans











le choix des matériaux, les couleurs et l'architecture des bâtiments implantées. Ils doivent apporter une certaine simplicité, mais proposer un réel aspect fini et non pas en constants travaux.














V. Equipements publics :

Sans objet.

**Commune de Biard - Zone à urbaniser AUe1 n°08
Tardiverie - Schéma de principes**



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

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

Zone à urbaniser AUe1 n°09 – La Fenêtre Ouest.

I. Contexte de la zone.

La zone AUe1 n° 09 se situe en limite Ouest de la commune, au lieu dit La Fenêtre. Elle jouxte un secteur urbanisé à vocation économique implanté principalement sur la commune de Vouneuil-sous-Biard et qui a connu des extensions récentes sur Biard.

Le secteur présente actuellement des caractéristiques rurales et naturelles marquées avec principalement la vallée de la Boivre située au Nord et ses coteaux boisés et les secteurs militaires au Nord qui proposent des taillis denses.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUe1 n°09 (août 2008).

II. Principes d'urbanisation.

La zone à vocation à accueillir des activités. La mise en place d'une structure bâtie liée aux activités ou des aménagements annexes à ces dernières sur cette zone devra être en parfaite harmonie avec le voisinage des espaces boisés et de la vallée de la Boivre au Sud.

Le développement de la zone devra permettre d'assurer une continuité entre la RD n°6 et la vallée de la Boivre. De plus, son aménagement éventuel ne doit pas générer de nuisances potentielles et futures pour les zones à urbaniser mixte à plus long terme situées à l'Est de la zone à urbaniser.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone pourront être réalisés à partir de la RD n°6 à condition de réunir toutes les conditions de sécurité. D'autres possibilités d'accès sont envisageables depuis la zone économique existante à l'Ouest.

Les voies internes à la zone prendront en compte l'ensemble des usagers, en particulier les piétons et les cyclistes.

III.A.2. Les aménagements internes.

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

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

Le chemin rural situé en limite des communes de Vouneuil-sous-Biard et de Biard depuis la RD 6 et jusqu'à l'intersection des deux chemins ruraux a été compensé, suite à sa disparition lors des opérations d'extension des bâtiments d'activités. Le chemin nouvellement créé sera maintenu ou restitué en cas de nouvel aménagement et servira d'axe de déplacements Nord-Sud pour les piétons et les cyclistes.

III.B. Réseaux divers :

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

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

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Les aménagements internes de la zone devront lui donner un caractère agréable et une image valorisante. A cet effet, la végétation sera largement employée, notamment sur les dispositifs de gestion des eaux pluviales qui seront préférentiellement accessibles et plantés.

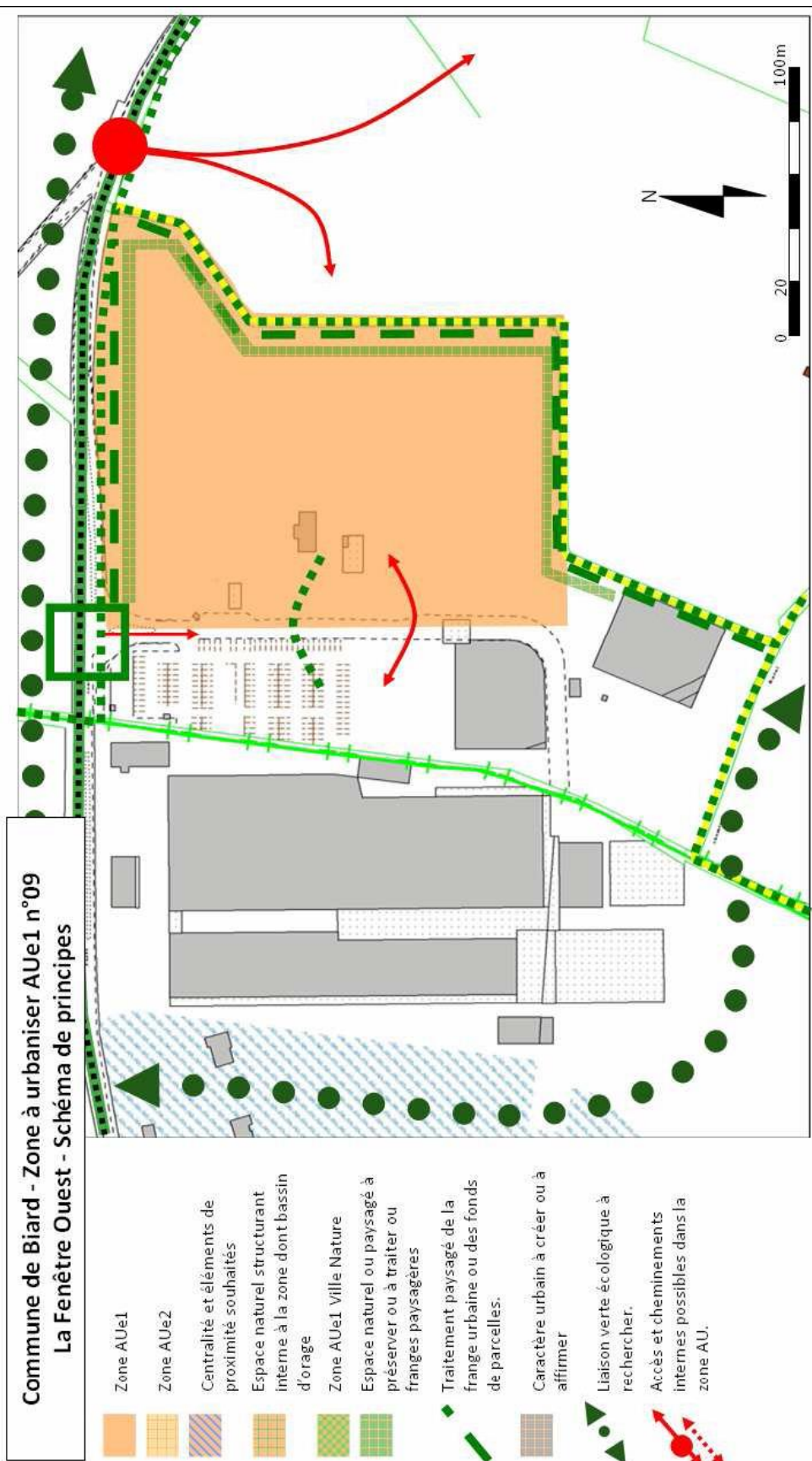
Une insertion paysagère de qualité devra être mise en place quel que soit le milieu ambiant limitrophe qu'il corresponde à la RD 6 (entrée d'agglomération), aux espaces naturels accompagnant la vallée de la Boivre et les secteurs classés en urbanisation future mixte à moyen et long terme (Est et Sud)

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

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Biard - Zone à urbaniser AUe1 n°09
La Fenêtre Ouest - Schéma de principes



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

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