

# Plan Local d'Urbanisme



## 5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

### 5.5 - Zones AU de Mignaloux-Beauvoir

Plan Local d'Urbanisme - Révision - R5

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

Modification simplifiée MS1-R5 approuvée le 27 septembre 2019

Modification M4-R5 approuvée le 27 septembre 2019



grandpoitiers.fr

# Commune de Mignaloux-Beauvoir - sommaire

<i>Commune de Mignaloux-Beauvoir - sommaire</i> .....	2
<b>Zone AUm1 n° 01 – Les Magnals - Gare</b> .....	<b>4</b>
<b>I. Contexte de la zone</b> .....	4
<b>II. Principes d’urbanisation</b> .....	5
<b>III. Voirie et réseaux divers</b> .....	6
III.A. Accès et voirie. ....	6
III.B. Réseaux divers : .....	7
<b>IV. Espaces boisés, espaces verts</b> .....	7
<b>V. Equipements publics</b> .....	8
<b>Zone AUe1 n° 03 – Briandon</b> .....	<b>10</b>
<b>I. Contexte de la zone</b> .....	10
<b>II. Principes d’urbanisation</b> .....	10
<b>III. Voirie et réseaux divers</b> .....	11
III.A. Accès et voirie. ....	11
III.B. Réseaux divers : .....	11
<b>IV. Espaces boisés, espaces verts :</b> .....	11
<b>V. Equipements publics :</b> .....	11
<b>Zone à urbaniser AUm1 n° 06 – La Pièce de la Ganterie</b> .....	<b>14</b>
<b>I. Contexte de la zone</b> .....	14
I.A. Localisation géographique .....	14
I.B. Pédologie et altimétrie.....	15
I.C. Le paysage.....	16
I.D. Les servitudes d’utilité publique. ....	17
<b>II. Principes d’urbanisation</b> .....	18
II.A. La dynamique des constructions nouvelles. ....	18
II.B. Les paysages et la gestion hydraulique de l’ensemble de ce secteur. ....	19
<b>III. Voirie et réseaux divers</b> .....	19
III.A. Les voies et cheminements. ....	19
III.B. Réseaux divers : .....	21
<b>IV. Espaces boisés, espaces verts :</b> .....	22
<b>V. Equipements publics :</b> .....	22
<b>Zone à urbaniser AUe1 n° 07 – Beaubâton</b> .....	<b>25</b>
<b>VI. Contexte de la zone</b> .....	25

<b>VII. Principes d'urbanisation.....</b>	<b>25</b>
<b>VIII. Voirie et réseaux divers.....</b>	<b>27</b>
VIII.A. Accès et voirie. ....	27
VIII.B. Réseaux divers : .....	27
<b>IX. Espaces boisés, espaces verts :.....</b>	<b>27</b>
<b>X. Equipements publics .....</b>	<b>28</b>
<b><i>Zone à urbaniser AUe1 n° 08 – Le Rouable .....</i></b>	<b><i>30</i></b>
<b>I. Contexte de la zone.....</b>	<b>30</b>
<b>II. Principes d'urbanisation.....</b>	<b>30</b>
<b>III. Voirie et réseaux divers.....</b>	<b>32</b>
III.A. Accès et voirie. ....	32
III.B. Réseaux divers : .....	32
<b>IV. Espaces boisés, espaces verts :.....</b>	<b>33</b>
<b>V. Equipements publics : .....</b>	<b>33</b>

## Zone AUm1 n° 01 – Les Magnals - Gare

### I. Contexte de la zone.

Cette zone se situe en continuité immédiate du pôle de proximité de Mignaloux-Beauvoir qui regroupe commerces et services. Elle couvre une superficie de 49,3 hectares environs.

Ce secteur central est délimité par l'arrière du centre bourg actuel et la route de la gare à l'Est, la voie ferrée au Sud et la zone commerciale de Beaubâton (RD12) au Nord-Ouest.

Le secteur d'étude est localisé en partie Sud de la commune, aux abords du bourg actuel et à proximité de la RN 147 reliant Poitiers à Limoges.

Il est cerné à l'Ouest par la RD12 (route de Nouaillé) et à l'Est par la route de la Gare. Au Sud, son périmètre s'appuie sur une zone d'extension économique future, délimitée au PLU, qui se prolonge jusqu'au secteur de la Gare et de la voie ferrée Poitiers – Limoges.

Ce secteur se place dans un environnement aujourd'hui largement bâti, au sein duquel on distingue :

- ◆ le regroupement d'équipements créant le centre-bourg : mairie, bibliothèque, équipements sportifs, espace jeunes, EHPAD,
- ◆ la place des Alisiers, lieu de concentration actuel de l'offre en commerces de proximité,
- ◆ l'habitat récent organisé principalement en "poches" (Le Parc, Le Mars,...)
- ◆ le bâti d'activités de la zone de Beaubâton.

Le réseau viaire environnant marque bien les distinctions d'espaces bâtis, avec :

- ◆ une traversée du bourg (Route de la Gare) qui bénéficie de traitements spécifiques (zone 30, éléments de ralentissement et de paysagement),
- ◆ une RD12 qui présente de manière générale un profil de voie de transit, mais qui bénéficie d'un aménagement d'accès au droit de la zone de Beaubâton,
- ◆ une RN147 qui concentre l'essentiel du trafic routier du secteur (17.500 véh./jour), et constitue de fait la principale source de bruit environnante, des voies d'aspect rural plus au sud.

L'accessibilité générale du site et les liens avec le centre d'agglomération sont aujourd'hui assurés principalement par le biais de la RN147. Les deux voies d'accès direct sur le site d'opération sont la route de la Gare et la RD12.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°01 (août 2008).

Les terrains proprement dits du projet de ZAC se situent dans les parties les plus hautes du territoire communal. Ils présentent un relief globalement peu marqué, au sein duquel on distingue une ligne de crête centrale, orientée Nord / Sud, et des points bas situés au Nord-Ouest et au Sud-Est du secteur.

Par ailleurs, les capacités d'infiltration des sols sont très limitées voire localement quasi-nulles, en raison du faciès argileux très marqué des sols et sous-sols.

Les emprises des terrains sont actuellement dédiées presque exclusivement aux grandes cultures.

La présence végétale, arborée ou arbustive, est globalement faible. Elle se trouve pour l'essentiel aux limites sud et nord du secteur, sous forme de haies ou de bosquets bien développés mais sans réelle connexion avec les milieux naturels environnants.

## II. Principes d'urbanisation.

Les objectifs fondamentaux retenus pour cette zone à urbaniser sont les suivants :

- ◆ Constituer progressivement un véritable centre bourg, lieu fédérateur du territoire
  - en prévoyant une mixité d'occupations : habitat, équipements et services, commerces de proximité et activités tertiaires,
  - en intégrant une diversité bâtie et de logements,
  - en adoptant un rythme de développement compatible avec les équipements publics, soit déjà existants, soit à créer
- ◆ Organiser un nouveau quartier intégré dans son environnement :
  - en favorisant "la greffe" avec les paysages végétaux, les quartiers et les continuités de cheminements dans l'environnement du site de projet ;

- en renforçant les liens entre les différents lieux et avec les autres secteurs de projets, notamment avec la réserve foncière destinée à un développement économique futur plus au sud, ainsi qu'avec le pôle gare appelé à se renforcer,
- en prévoyant une gestion intégrée et paysagère des eaux pluviales,
- en recherchant une application forte des concepts environnementaux aux différents stades d'un processus d'urbanisation.

La zone à urbaniser fait l'objet d'une procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)

Les grands principes pour l'accueil des constructions s'établissent de la manière suivante :

- ◆ Créer une mixité urbaine et sociale. Une majorité d'espaces est destinée à un développement diversifié et équilibré de l'habitat, associant habitat individuel, habitat groupé et petits collectifs.
- ◆ Les formes bâties les plus compactes seront privilégiées dans les îlots placés dans la continuité du centre bourg actuel, l'habitat individuel en lots libres assurant pour sa part les transitions aux voisinages des secteurs plus ruraux et d'activités au Sud.
- ◆ Prévoir toute la diversité d'un centre bourg et de ses fonctions en créant des îlots dédiés à l'accueil de futurs équipements publics pour permettre de répondre à l'accroissement ou la diversification des besoins en services publics locaux ou d'intérêt collectif.
- ◆ Créer une mixité fonctionnelle en procurant des espaces privilégiés pour l'accueil d'activités tertiaires et commerciales, prévus selon deux logiques complémentaires :
  - d'une part, des terrains d'activités économiques en partie Ouest de la ZAC, en lien avec la RD12 et la Zone d'activités économiques de Beaubâton,
  - d'autre part, proposer des secteurs d'implantation de commerces et services de proximité dans la continuité des commerces existants de la place des Alisiers et des principaux équipements publics de la commune.

Le nombre de logements attendus peut, compte tenu de la diversité des consommations d'espaces, s'établir entre 600 et 700 dont au moins 25 % de logements sociaux afin de garantir la mixité sociale de cet espace.

### **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.

Deux accès préférentiels pourront être mis en place au Nord-Ouest (RD12 avec un ou plusieurs points d'entrée) et au Sud-Est (route de la gare). Une continuité de cheminements doit être mise en place dans la zone afin de joindre ces deux accès.

Des cheminements doivent être mis en place pour permettre de lier le pôle de proximité avec la zone à urbaniser, mais également pour se rendre aux secteurs d'activités de Beaubâton, aux espaces économiques futurs (AUe2), en direction de la gare et aux zones pavillonnaires les plus récentes (Le Mars...).

La façade de la RD 12 devra également être aménagée pour permettre une continuité de cheminements piétons et cyclistes et pour affirmer le caractère urbain de ce secteur (entrée de bourg plutôt que route en campagne).

En matière d'organisation des déplacements, sont donc prévus :

- ◆ Une structure principale de voies assurant le maillage RD12 - route de la Gare, et des différents espaces aux pourtours du site d'opération : le pôle d'équipements et de commerces du centre actuel, la ZA de Beaubâton, les secteurs d'habitat du Mars. Ce maillage principal doit être compatible avec le passage des transports collectifs et servira d'appui aux voies de dessertes résidentielles.
- ◆ Une extension en circulation apaisée en partie Est de la zone pour privilégier les relations en modes doux, à partir du coeur du bourg.
- ◆ Des prévisions de continuités de liaisons vers le Sud, en direction de la réserve foncière économique de Grand Poitiers et du secteur de la Gare.

### **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

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.

Une continuité de cheminements pour les cyclistes et les piétons doit être assurée conformément au schéma. Elle s'inscrit soit par des cheminements spécifiques, soit par un traitement de la voirie nouvelle qui présente toutes les conditions de sécurité et de déplacements confortables pour ce mode de déplacements.

Ces liaisons viennent se greffer au réseau existant ou prévu au niveau des quartiers existants (Le Parc, Les Davitaires, Le Mars, Les Alisiers...) et intègre le projet de l'armature verte (emprises spécifiques sur la voie structurante).

En complément, le maintien et l'aménagement paysager du chemin rural au Sud de la zone est à réaliser en complément de la création d'un espace tampon avec la réserve foncière économique de Grand Poitiers. Ce cheminement assure ainsi une liaison hors voirie depuis la rue de la Gare et la zone économique de Beaubâton.

### **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. La gestion des eaux pluviales devra être réalisée le plus en amont possible afin de ne pas créer de problèmes techniques importants et consommateurs d'espaces au point bas.

## **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 Sud, en contact avec des espaces ruraux dédiés à l'économie futur, devra faire l'objet d'un traitement paysagé de qualité qui assure une bonne insertion des espaces bâtis dans le cadre environnant et qui aura fonction de coupure verte. 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. Elle sera au bénéfice des futurs résidents de la zone à urbaniser afin d'offrir un lieu de détente de proximité.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront mis en oeuvre avec le souci de les ouvrir par la suite au public et donc d'avoir un traitement paysagé de qualité et dépasser le strict cadre technique de la rétention d'eau pluviale. Compte tenu que cette zone couvre différents bassins versants, les ouvrages hydrauliques seront différents.

Un vaste espace vert public, sur tout le Nord de la zone est à envisager pour répondre à plusieurs préoccupations :

- ◆ prolonger les perspectives paysagères et écologiques intéressante liées à la lisière boisée au Nord,
- ◆ affirmer les perspectives visuelles depuis le coeur du centre bourg,
- ◆ constituer l'ouvrage principal de collecte et de traitement des eaux pluviales (type bassin de rétention paysager),
- ◆ accueillir des liaisons douces et offrir des espaces de détente pour les habitants.

Cet espace est complété par :

- ◆ un bassin hydraulique paysager complémentaire sur le secteur Sud-Est aux abords de la route de la Gare,
- ◆ une coupure verte au Sud, en transition avec la réserve foncière économique de Grand Poitiers, en s'appuyant sur la haie et le chemin rural existants.
- ◆ un accompagnement paysager des voies qui peut prendre différentes formes comme des noues végétalisées, des plantations arborées ou des arbustes et des cheminements doux (haies, bosquets,..).

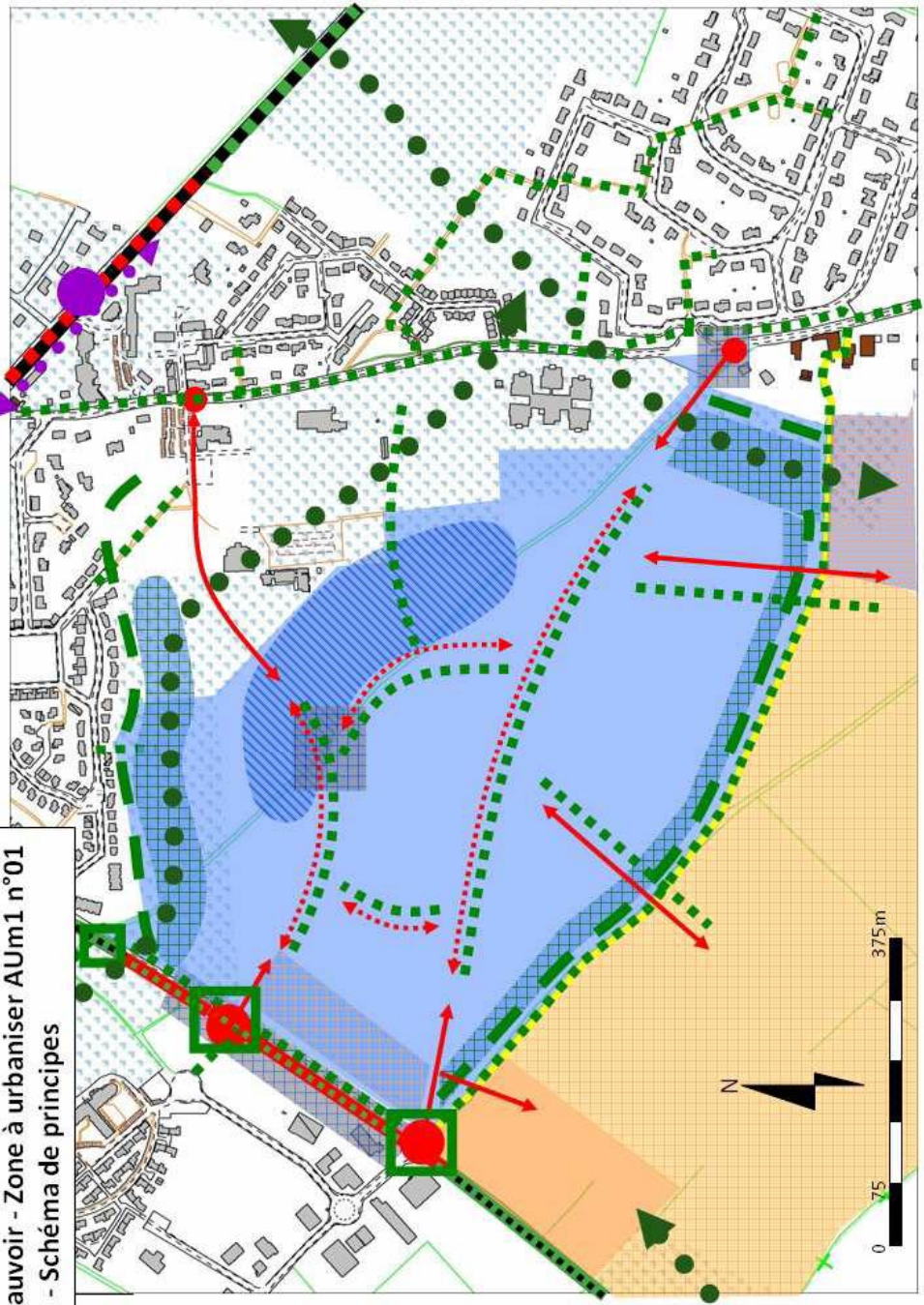
## **V. Equipements publics**

La zone à urbaniser se situe dans le coeur du bourg et doit donc accompagner fortement la dynamique de mise en valeur des équipements publics du bourg.

Elle doit comprendre un espace de détente et de connexions constitué par un vaste espace vert en continuité de la lisière boisée au Nord. La mise en place de commerces et de services en cohérence avec les éléments présents au droit de la Place des Alisiers et de Beaubâton doit s'accompagner d'un traitement urbain (place, stationnement, plantation) qui mette en valeur leur devanture et offre des conditions agréables pour leur fréquentation.



**Commune de Mignaloux-Beauvoir - Zone à urbaniser AUm1 n°01  
Magnals Gare - 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 AUe1 n° 03 – Briandon

### I. Contexte de la zone.

Ce secteur est éloigné du centre-bourg de la commune, contigu à l'espace universitaire de Poitiers. Il est longé sur toute la façade Est par la RN 147. Il est également bordé au Nord par un petit espace boisé.

La zone AUe1 présente une superficie de 10,5 hectares environ et pourrait accueillir plusieurs structures à vocation économique ou des établissements d'enseignement.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUe1 n°03 (août 2008).

### II. Principes d'urbanisation.

Cette zone a vocation à accueillir principalement des activités et des établissements d'enseignement supérieur, en particulier par le lien de proximité qui peut être tissé avec l'université, la ZAC du Patis (domaine économique).

Compte tenu de sa position géographique dans l'agglomération et du contexte environnant, ce site doit s'inscrire pleinement dans la dynamique des espaces ville nature de Grand Poitiers.

Il s'inscrit dans la dynamique du pôle bio-technologie santé, sans pour autant être exclusif dans l'accueil d'activités en lien avec ce dernier. Toutefois, la nature des activités attendues correspond aux grandes thématiques suivantes :

- ◆ Activités en lien avec le médical, le paramédical et la recherche ;

- ◆ Activités en lien avec l'enseignement et la formation.

La façade de la RN 147 est frappée par la servitude L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme. Cet espace devra faire l'objet d'un traitement paysager de qualité afin de le mettre en valeur et qu'il ne reste pas, à terme une friche inutile.

### **III. Voirie et réseaux divers.**

#### **III.A. Accès et voirie.**

Les accès à la zone

- ◆ Les accès à la zone pourront être réalisés à partir des voies existantes, en évitant les points où la visibilité est mauvaise et / ou les conditions de sécurité ne sont pas réunies.
- ◆ Les accès se feront depuis l'Ouest de la zone par le Campus et un bouclage au Sud pourra être réalisé avec la zone d'habitation du Pâtis.

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
- ◆ 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.

#### **III.B. Réseaux divers :**

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. La qualité des sols ne permettant pas de réaliser des dispositifs non collectifs d'assainissement satisfaisant, 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. Cette dynamique s'inscrit dans la continuité des réalisations en cours sur le Pâtis à Poitiers. La gestion des eaux pluviales pourra être mise en oeuvre aux points bas de la zone, en particulier dans un espace central où existe actuellement une mare et dans l'angle Nord-Est, proche de l'échangeur.

### **IV. Espaces boisés, espaces verts :**

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

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront mis en oeuvre avec le souci de les ouvrir par la suite au public et donc d'avoir un traitement paysagé de qualité et dépasser le strict cadre technique de la rétention d'eau pluviale.

La partie Est de la zone, qui correspond à des espaces bien délimité par la végétation existante (haies et bois), pourra être utilisée en vitrine du secteur et aménagée et paysagée sans construction.

### **V. Equipements publics :**

La zone à urbaniser de Briandon se présente également comme un site potentiel d'accueil d'un projet porté par le Conseil Régional Poitou-Charentes dans le cadre de la mise en place d'un campus des affaires sanitaires et sociales.

**Commune de Mignaloux-Beauvoir - Zone à urbaniser AUe1 n°03  
Briandon - 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

# Zone à urbaniser AUm1 n° 06 – La Pièce de la Ganterie

## I. Contexte de la zone.

### I.A. Localisation géographique

Cette zone se situe aux abords des communes de Poitiers et de Saint-Benoît. Elle est proche de la zone AUm1 n°02 (Le Truchon) à l'Ouest et du CHRU dont les emprises bordent la zone au Nord-Est au-delà de la rue de la Gibauderie.

Elle propose donc une continuité d'espaces urbains bâtis ou à construire, d'un pôle d'emploi majeur à l'échelle de l'agglomération et assure également des zones de contact avec du bâti isolé.

Ce dernier résulte d'une urbanisation en linéaire, non structurée le long des axes de circulation (rue de la Gibauderie au Nord et Route départementale de Nouaillé au Sud).

La zone est bordée au Sud par le chemin rural de Chantemerle qui suit un axe Sud-Est (Mignaloux-Beauvoir) / Nord-Est (Poitiers).

Les zones à urbaniser du Truchon et de la pièce de la Ganterie sont nettement marquées par la présence des bâtiments dont l'Établissement Public de Santé qui est composé d'un ensemble plus ou moins hétérogène, fait d'une succession de constructions de diverse volumétrie, de divers styles architecturaux et de hauteurs variées. Le tout est inséré dans un vaste écran de verdure. Cette entité constitue la principale ligne de force dans le paysage local.

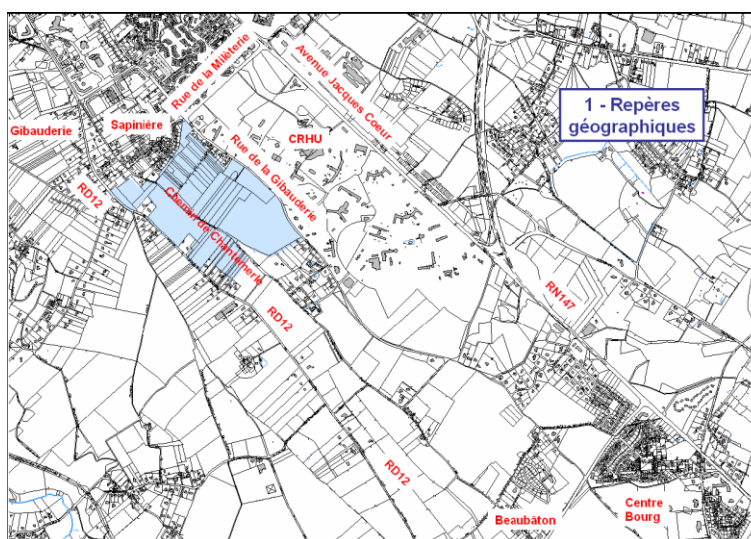
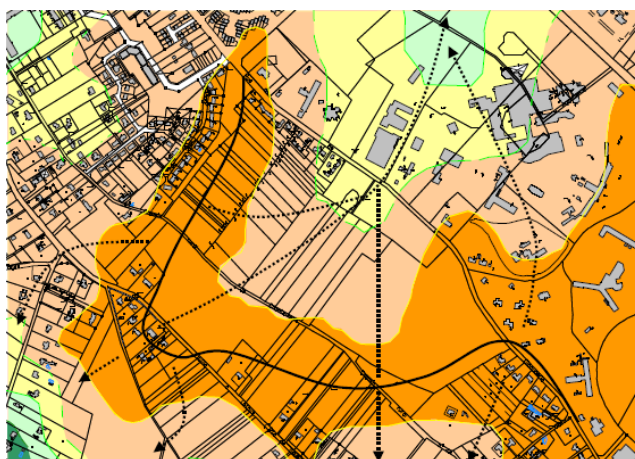




Photo aérienne de la zone à urbaniser AUm1 n°06 (août 2008).

## I.B. Pédologie et altimétrie.

Ce secteur est constitué de terres grasses difficiles à travailler. Les sols qui constituent ce plateau sont appelés complexe des « bornais ». Ces sols lourds, argilo-limoneux se sont formés sur des placages alluvionnaires anciens constitués de limons, de graviers et de galets de quartz. Cette caractéristique les rend peu perméables, générant la présence de mares et de sols trempés en hiver. En été, ils se dessèchent en surface et deviennent solides. La nature du sol est probablement à l'origine de la toponymie des lieux : « les Terres Grasses », « la Marnière ».



L'altimétrie varie entre 135m d'altitude pour le point haut et 110 m. Les pentes pour ce secteur sont orientées Sud-Est / Nord-Ouest avec un point bas limitrophe du CHRU et de la rue de la Gibauderie. Une ligne de crête traverse la zone et donne deux bassins versants. Le plus important est orienté en direction du CHRU actuel alors que le second converge en direction de la route de Nouaillé et donc de la vallée du Miosson. Le relief dessine un vallonement dont la déclivité principale, qui influe sur la perception du site d'étude, se dirige vers le Nord. Une visite de terrain permet de relever la présence d'un thalweg, certes très adouci, qui façonne le secteur rural. Ce

thalweg crée un axe d'écoulement des eaux du Sud-Ouest (chemin rural) vers le Nord-Est (rue de la Gibauderie). Cet axe est interrompu à hauteur de la « zone humide », une dépression topographique qui stocke temporairement les eaux de ruissellement, lorsque les sols de bornais sont saturés.

Un deuxième axe, moins visible sur l'espace agricole, alimente également la zone humide. Toutefois, l'écoulement naturel des eaux y est perturbé par le modèle anthropique des parcelles environnantes (fossés des terrains agricoles, urbanisation périphérique).

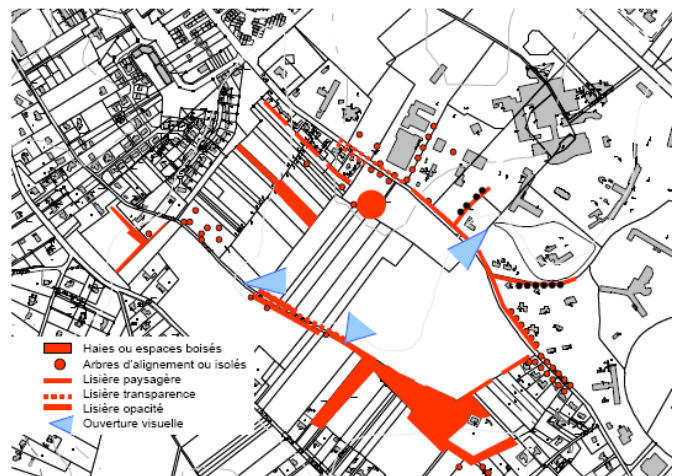
## I.C. Le paysage

Les caractéristiques du paysage sur ce secteur sont essentiellement un milieu ouvert et vallonné avec la présence de quelques haies bocagères résiduelles. La majeure partie des terrains concernés par ce bassin versant de l'hôpital est actuellement dévolue à l'agriculture.

Les terres agricoles sont constituées de sols lourds, argilo-limoneux, peu perméables, par conséquent rapidement saturés en eau. En l'absence d'un maillage dense de haies champêtres, mais également en l'absence d'un réseau de fossés efficace, les eaux de ruissellement s'écoulent au gré de la topographie du (des) talweg(s). Dans le cas présent, elles sont stoppées par la rue de la Gibauderie, réalisée sur remblais. Il en résulte un « point bas », inexploitable pour l'agriculteur, mais partiellement intéressant pour la qualité paysagère du secteur.

Une végétation naturelle à tendance hygrophile s'est développée autour du point bas. Elle crée une ponctuation dans le milieu ouvert, permettant d'évaluer l'échelle de vision des espaces.

Les champs sont cultivés en grandes cultures avec un milieu très ouvert. Quelques arbres sont toutefois présents, le long des chemins ruraux ou en limite parcellaire. On retrouve des arbres fruitiers (pommiers) qui résultent certainement d'anciens vergers. Cette proportion assez limitée est complétée d'arbres solitaires sur quelques parcelles. La continuité des haies avec des espaces plus denses au Sud en matière de plantation permet la mise en place de corridors écologiques et de maintenir une certaine biodiversité sur ce secteur malgré la grande culture et les champs ouverts.



Le contraste est important entre territoires péri-urbains et espaces agricoles.

Pour la frange en contact avec le CHRU le long de la rue de la Gibauderie, une haie importante propose une opacité entre ces deux territoires. Une seule perspective visuelle sur une vingtaine de mètres est présente. A noter également des arbres d'alignements qui convergent vers cette voie ou qui encadrent la rue de la Gibauderie côté Mignaloux-Beauvoir.

Le secteur de haies présente un intérêt écologique et paysager. Il constitue un corridor écologique et une connexion potentielle entre les boisements.

Au Sud-Est et Sud-Ouest, une urbanisation linéaire s'est développée le long des voies de circulation, au-delà du chemin de Chantemerle, laissant apparaître au centre des parcelles, et



souvent au coeur d'un massif boisé, des maisons individuelles spacieuses, entourées de clôtures très diversifiées.



Le mitage de l'espace agricole par les zones d'habitat individuel est particulièrement perceptible au lieu-dit « Les Terres Grasses ».



L'urbanisation linéaire, le long des voies de circulation est consommatrice d'espace. Les parcelles bâties, souvent de grande taille, offrent un contact fort avec le secteur agricole auquel elles sont adossées



Le centre hospitalier régional universitaire identifie fortement le secteur de la Milètrie. Ses bâtiments imposants et son parc arboré aux sujets d'envergure ont composé une frange nette entre le paysage rural et le paysage urbain.



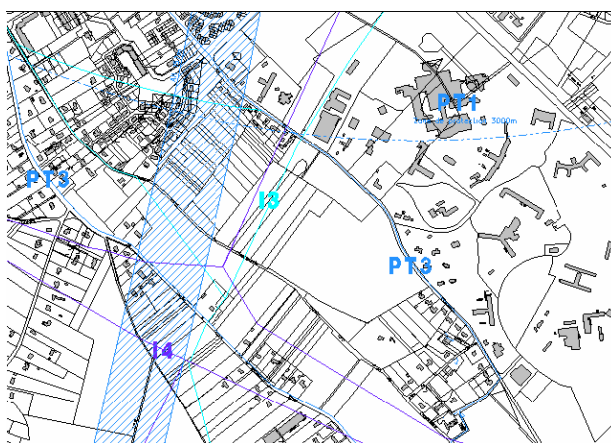
Le chemin rural de Chantemerle est bordé d'une haie bocagère. La fonction paysagère de cette dernière est primordiale : elle cadre les vues, fractionne l'espace, génère des lisières de grande qualité (au fond à droite, la silhouette de deux arbres fruitiers).

## I.D. Les servitudes d'utilité publique.

Les servitudes d'utilité publique sont faibles sur ce secteur et concernent la partie Ouest de la zone AUm1.

Pour les réseaux, le site est traversé par :

- ◆ une canalisations gaz (servitude I3).
- ◆ une ligne électrique > 90 kV (servitude I4).
- ◆ une servitude en matière de réseau de télécommunication – PT3.



Naturellement, les lignes électriques et la canalisation de gaz qui traversent la zone ne sont pas accolées les unes aux autres et tissent ainsi une bande parallèle de réseaux au sein de ce territoire, le coupant suivant un axe Nord-Sud. Autant il est possible d'envisager d'enterrer les lignes

moyenne tension, autant la ligne à haute tension est un obstacle fort par la création d'une zone non aedificandi.

## **II. Principes d'urbanisation.**

L'objectif est de rompre avec la logique actuelle d'implantations disparates le long des routes (exemple de la route de Nouaillé et de la rue de Gibauderie) qui conduit à fermer les espaces situés en arrière de cette voie.

Compte tenu de sa position géographique dans l'agglomération et du contexte environnant, ce site doit s'inscrire pleinement dans la dynamique des espaces ville nature de Grand Poitiers.

### **II.A. La dynamique des constructions nouvelles.**

Le développement de l'urbanisation de l'ensemble territorial Poitiers – Mignaloux-Beauvoir –St Benoît s'inscrit dans une dynamique urbaine où la diversité des fonctions (habitat, emplois, commerces et services de proximité... et des modes de déplacements (transports en commun, cyclistes, piéton et automobile) peuvent pleinement s'exprimer. Le secteur à urbaniser de la pièce de la Ganterie vise à accueillir des équipements publics ou d'intérêt collectif sur l'intégralité de son territoire.

En cela, cette zone à urbaniser tient compte du déploiement possible du CHRU dont les possibilités d'extensions sont désormais limitées sur les autres. En complément des extensions naturelles liées au domaine médical et ses annexes, les formations professionnelles liées plus ou moins directement à ces spécialités peuvent également chercher à rayonner aux abords du site. Le Conseil Régional de Poitou-Charentes propose actuellement le projet de « campus des formations sanitaires et sociales » et envisage une implantation sur la zone AUm1 n°06 de la Pièce de la

Ganterie. La logique suivie s'inscrit dans une dynamique plus large que son strict périmètre. L'idée est de conforter :

- ◆ une logique de proximité entre lieux de formations, de stage et d'emploi en lien avec le domaine médical et social, une mixité des fonctions entre pôle d'emplois (CHRU et AUm1 de la Pièce de la Ganterie), pôle de formation (Faculté de Médecine, AUm1 de la Pièce de la Ganterie) et d'habitat et services (Zone AUm1 n°02 du Truchon, pôle de la proximité de la Gibauderie, éléments de Proximité du Pâtis).
- ◆ un développement qui assure une continuité de cheminements vers les principaux équipements.

Les 17,1 hectares de la zone AUm1 n°06 devront permettre, à terme, l'accueil d'équipements publics ou d'intérêt collectifs et leurs annexes. Leur implantation devra permettre d'une part, une connexion et une insertion avec le tissu bâti existant à l'Est et d'autre part, un traitement paysagé avec les espaces d'urbanisation future situés à l'Ouest (zone AUm1 n°02 du Truchon) et au Sud (zone AUm2). Cet espace doit prioritairement accueillir les bâtiments rendus nécessaires par les activités médicales et l'enseignement ainsi que leurs annexes (ouvrages hydrauliques, espaces de stationnement, parcs et espaces verts, cheminements et autres espaces publics ou d'intérêt collectif). Ces équipements peuvent être complétés par des activités en lien ou compatibles avec eux et le voisinage de l'habitat.

Le plan masse organisera les différentes formes urbaines en fonction de voiries de desserte et descheminements adaptés aux modes doux et aux transports en commun. Ce secteur devra

comporter des espaces communs aménagés en dehors des bâtiments au bénéfice des utilisateurs du site. Cet ensemble sera mis en relation avec les contextes urbains et paysagers aux pourtours.

Dans la dynamique du schéma aujourd'hui proposé, la localisation préférentielle, sans être pour autant exclusive se situe dans les figurés équipements publics ou d'intérêt collectif.

## **II.B. Les paysages et la gestion hydraulique de l'ensemble de ce secteur.**

L'occupation future de la zone à urbaniser doit s'appuyer sur un plan paysager qui recouvre non seulement le paysage urbain, mais également l'inscription dans le paysage agricole et naturel. Il doit permettre de clairement identifier les espaces communs collectifs, l'implantation des structures bâties et assurer une transition cohérente avec les espaces privatifs limitrophes (gestion de l'opacité végétale, gestion de l'intimité...).

Doivent être recherchées dans le projet paysager d'ensemble une bonne inscription avec le cadre urbain existant, une identité spécifique au nouvel ensemble, une intégration des interfaces entre espaces agricoles limitrophes et cet espace à construire. Le principe architectural de la zone doit apporter une homogénéité aux constructions sans être forcément identiques.

Le plan de composition dans ses aspects architecturaux doit permettre d'offrir de bonnes conditions pour avoir des structures bâties bien orientées, présentant des possibilités d'adaptation au contexte de la réglementation thermique et des expositions profitant de l'ensoleillement ou de l'ombrage par exemple. De même, les espaces communs ou en extérieurs des structures bâties doivent présenter un programme paysagé détaillé et adapté au contexte.

Le détail des espaces verts est précisé dans le chapitre correspondant.

## **III. Voirie et réseaux divers.**

### **III.A. Les voies et cheminements.**

#### **III.A.1. Eléments de contexte.**

Les voies et espaces publics au droit de la zone sont respectivement :

- ◆ la rue de la Gibauderie au Nord qui marque la limite Nord-Ouest / Nord-Est de la zone et représente la limite avec le CHRU déployé actuellement. Quelques maisons se situent le long de la rue de la Gibauderie au Nord-Est du site;
- ◆ le chemin de Chantemerle en bordure Sud de la zone qui est parallèle à la rue de la Gibauderie et la route de Nouaillé.

Les transports en commun les plus proches se situent dans le site du CHRU aux abords de l'avenue Jacques Coeur.

Sans pour autant être réalisée à ce jour, une voie inter-commune pour les modes doux et dont les conditions évolutives pour les transports en commun doivent être conservées est mentionnée dans la zone AUm1 n°02 du Truchon et doit permettre à terme la jonction entre la RD12c au Sud (direction espaces commerciaux du Grand Large) et la rue de la Milèterie au Nord (direction Campus, Beaulieu). Cette voie à terme pourrait être parcourue par les transports en commun et donc assurer une desserte plus proche de la zone AUm1 n°06 de la Pièce de la Ganterie.

### **III.A.2. Les accès à la zone.**

Dans tous les cas, sur la rue de la Gibauderie, 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. Cette rue doit connaître de profondes transformations en matière d'usages afin de tenir compte de l'implantation d'équipements publics ou d'intérêt collectif.

La rue de la Gibauderie qui borde immédiatement le CHRU est considérée par le schéma directeur cyclable de Grand Poitiers comme un itinéraire cyclable à vocation utilitaire (section d'itinéraire P3). La vocation de cette voie dans ce schéma est de préserver ou créer un itinéraire à trafic modéré (zone 30 et assimilés). Cette nature d'aménagement cycliste n'est pas incompatible avec l'organisation de la desserte de la zone AUm1 de la Pièce de la Ganterie.

- ◆ Un ou plusieurs accès préférentiels seront mis en place depuis la rue de la Gibauderie pour la desserte terminale des équipements publics ou d'intérêt collectif. L'accès automobile sera canalisé depuis Poitiers (via le carrefour existant avec la rue de la Milèterie).
- ◆ La continuité de circulation existante sur cette rue sera rompue pour les usagers motorisés en dehors des riverains, des modes doux et des transports en commun. Du côté de Mignaloux-Beauvoir, un système de blocage / retournement sera mis en place (bornes avec ouverture contrôlée ou autre mode) avec un usage réservé aux riverains actuels de la voie situé à l'Est de ces emprises. Le futur schéma de circulation proposé modifie les pratiques actuelles qui utilisent la rue de la Gibauderie comme une voie de transit pour aller au CHRU en provenance de Mignaloux-Beauvoir et en sollicitant des voies non adaptées à ces trafics. L'objectif est de rabattre ces trafics non souhaités vers la RD12c ou l'Avenue Jacques Coeur et d'emprunter par la suite les voies à créer en conséquence dans la zone AUm1 n°02 du Truchon pour revenir au carrefour de la rue de la Milèterie et de la rue de la Gibauderie.
- ◆ La continuité complète d'itinéraire entre Poitiers et Mignaloux-Beauvoir sur la rue de la Gibauderie sera limitée aux cyclistes, aux piétons et aux transports en commun. Des modalités permettant un retournement aisé des véhicules particuliers venant de Mignaloux-Beauvoir seront mises en place. De même, les abords de la rue de la Gibauderie doivent intégrer les questions liées aux transports en commun (arrêts, échanges vélo-bus, ombrage, attente des usagers, éclairage public), voire les possibilités de régulation ou de retournement des bus.

### **III.A.3. Les cheminements et les continuités d'itinéraires.**

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.

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.

#### **3.a. *Pour les déplacements motorisés.***

Un ou plusieurs accès seront organisés depuis la rue de la Gibauderie actuelle.

Par anticipation, un ou plusieurs accès complémentaires doivent être envisagés pour rejoindre le secteur AUm1 n°02 du Truchon pour tous les modes de déplacements afin de rejoindre la voie inter-commune ou l'accès Sud depuis la RD12c.

Par anticipation également, un ou plusieurs accès complémentaires doivent être envisagés pour rejoindre la zone AUm2 limitrophe du chemin de Chantemerle au Sud pour offrir des possibilités de rejoindre la RD12c.

### 3.b. Pour les modes doux

Une continuité de cheminements pour les cyclistes et les piétons doit être assurée conformément au schéma. Des cheminements doivent être mis en place pour mailler ce secteur en utilisant principalement le réseau de chemins existants ou en restituant la continuité entre ces derniers.

La continuité s'inscrit soit par des cheminements spécifiques, soit par un traitement de la voirie nouvelle et des espaces de stationnement qui présentera alors toutes les conditions de sécurité et de confort pour ces modes de déplacements. Sans être exhaustif et exclusif, les continuités suivantes doivent être réalisées :

- ◆ Accompagner l'aménagement de la rue de la Gibauderie sur tout son linéaire avec des espaces dédiés et des arbres d'alignement par exemple (ombres portées sur les cheminements).
- ◆ Accompagner un aménagement en lien avec les ouvrages hydrauliques prévisibles au Nord-Ouest de la zone.
- ◆ Accompagner et structurer le chemin de Chantemerle pour faciliter ces pratiques sur celui-ci et lui conférer une vocation plus utilitaire.
- ◆ Rejoindre la zone AUm1 n°02 du Truchon avec comme objectif d'offrir de bonnes conditions pour rejoindre la voie inter-quartier définie dans ce secteur.

En termes de reprises des voies existantes aux abords et en complément des carrefours appropriés à mettre en oeuvre, il convient de traiter la rue de la Gibauderie pour lui conférer un aspect plus urbain, en adéquation avec les utilisations ultérieures générées par l'apport sur site d'usagers.

## III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone à urbaniser de la Pièce de la Ganterie seront raccordés à ceux existant à proximité.

### III.B.1. Le réseau d'eaux usées

Le réseau public en matière d'eaux usées est présent à proximité immédiate du point bas de la zone à urbaniser AUm1 n°06 de la Pièce de la Ganterie (rue de la Gibauderie) avec un système en gravitaire qui recueille les eaux et un refoulement organisé en direction de la rue de la Milèterie.

Le réseau d'eaux usées est absent au delà de la blanchisserie du CHRU et du chemin rural de Chantemerle. Toutes les constructions situées sur la commune de Mignaloux-Beauvoir à l'Est ne sont donc pas desservies par le réseau d'assainissement. Les eaux usées de l'intégralité de la zone AUm1 n°06 de la Pièce de la Ganterie seront collectées et dirigées vers un collecteur existant.

### III.B.2. Le réseau d'eaux pluviales

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. La gestion des eaux pluviales devra être réalisée le plus en amont possible afin de ne pas créer de problèmes techniques importants et consommateurs d'espaces au point bas.

La configuration naturelle de ces espaces incite à une gestion des eaux pluviales en profitant du talweg, dont le point bas sera le lieu privilégié de gestion finale des eaux pluviales pour la partie Nord (situé sur la zone AUm1 n°06 de la Pièce de la Ganterie).

La gestion des eaux pluviales est cruciale sur ce secteur compte tenu de la très mauvaise aptitude des sols (ruissellement important) et de l'altimétrie. L'imperméabilisation liée à l'urbanisation va induire un nivellement des terrains et des espaces qui, à ce jour, constituent autant de réserves de petite ampleur mais nombreuses. La gestion des eaux pluviales doit être mise en oeuvre le plus en amont possible avec comme idée de partager cette gestion et d'avoir un système global et cohérent sur le bassin versant entre les zones à urbaniser du Truchon (AUm1 n°02) et de la Pièce de la Ganterie (AUm1 n°06). Le point bas sera inconstructible et un ouvrage de régulation est d'ores et déjà à imaginer. Attention, les exutoires pour cet espace ne sont pas des lieux vierges de constructions puisqu'ils correspondent au site du CHU de la Milèterie. De plus les réseaux présents au droit de la zone parcourent le CHRU et sont sa propriété.

#### **IV. Espaces boisés, espaces verts :**

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

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront mis en oeuvre avec le souci de les ouvrir par la suite au public et donc d'avoir un traitement paysagé de qualité et dépasser le strict cadre technique de la rétention d'eau pluviale. Ils peuvent avoir en accompagnement de leurs emprises des espaces dédiés aux cheminements piétons et cyclistes.

Deux trames vertes sont fortement encouragées dans le plan de composition :

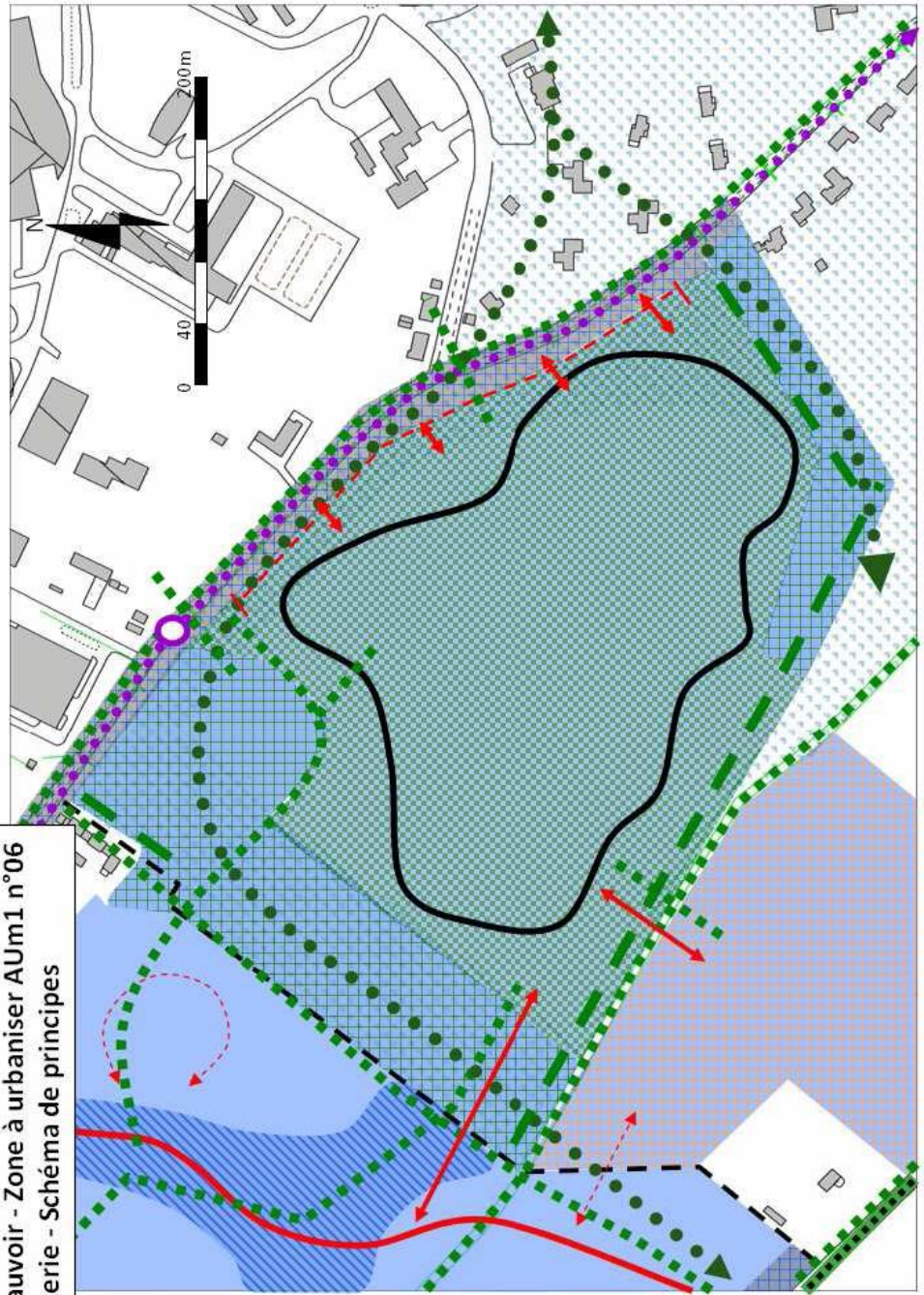
- ◆ Le maintien ou la restitution et le confortement du chemin de Chantemerle existant doit permettre une liaison forte pour les piétons et les cyclistes entre le bourg de Mignaloux-Beauvoir et la Sapinière. Son caractère et son aménagement au sein des opérations d'urbanisation doit s'affirmer dans le cadre de l'armature verte présente dans les orientations communales de Mignaloux-Beauvoir.
- ◆ Le traitement de la frange Ouest de la zone AUm1 n°06 afin de commencer à organiser une coupure végétale entre les deux zones à urbaniser.
- ◆ Le traitement paysagé de la frange Est de la zone AUm1 n°06 en accompagnement d'un espace boisé et des habitations riveraines pour limiter les réciprocity visuelles ou accompagner par une trame cohérente le maillage des espaces naturels ou agricoles.

Ces trois secteurs, où le végétal doit dominer tout en étant diversifié et adapté au contexte (ampleur aérienne et racinaire), offre la possibilité de mailler l'ensemble de la zone à urbaniser afin d'assurer des possibilités de connections biologiques entre les espaces du CHRU fortement boisés, les ouvrages hydrauliques du bassin versant Nord, le chemin de Chantemerle et les parcelles agricoles du Sud. De plus, il apporte des éléments de continuité végétale en direction des parties urbanisées de la Sapinière en accompagnement du Chemin de Chantemerle et de la zone AUm1 n°02 du Truchon.

#### **V. Equipements publics :**

La zone à urbaniser de la Pièce de la Ganterie a vocation à accueillir des équipements, des édifices et les annexes qui entrent dans le cadre d'un intérêt public ou collectif. Deux porteurs de projets potentiels sont prioritaires sur ces parcelles, le Centre Hospitalier Régional Universitaire dans le cadre d'extensions liées au domaine médical ou paramédical ou techniques liées au site et le Conseil Régional Poitou-Charentes dans le cadre de la mise en place d'un campus des affaires sanitaires et sociales.

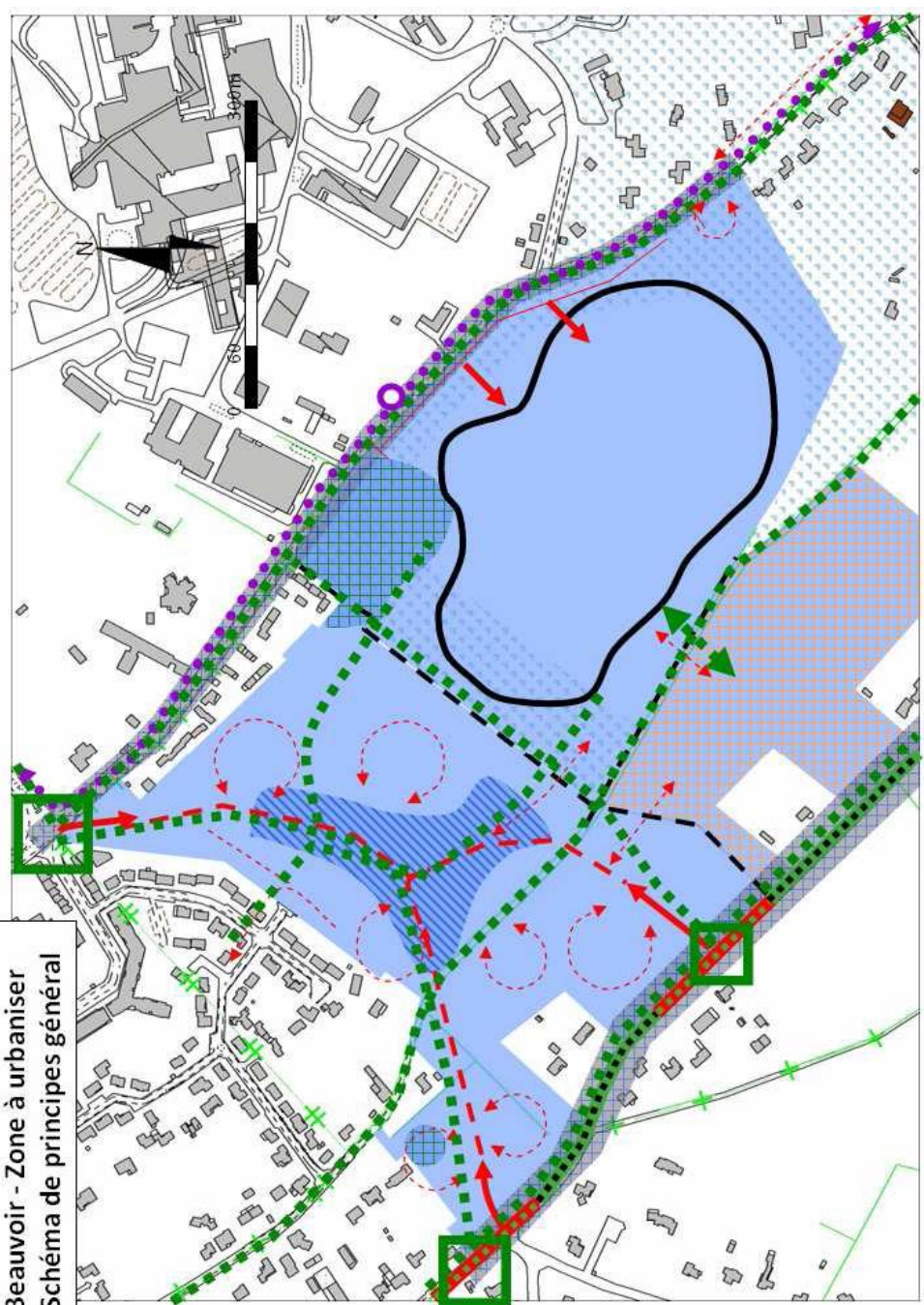
**Commune de Mignaloux-Beauvoir - Zone à urbaniser AUm1 n°06**  
**La Pièce de la Ganterie - Schéma de principes**



- Zone AUm1
- Zone AUm2
- Centralité, éléments de proximité souhaités et compacité urbaine
- 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
- Voie inter commune
- Desserte tertiaire possible
- 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

**Commune de Mignaloux-Beauvoir - Zone à urbaniser  
AUM1 n°02 et AUM1 n°06 Schéma de principes général**



- Zone AUM1
- Zone AUM2
- Centralité, éléments de proximité souhaités et compacité urbaine
- 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.
- Secteur d'accueil de bâtiments, d'équipements et d'annexes publics et / ou d'intérêt collectif.
- Accès et cheminements internes possibles dans la zone
- Voie inter commune
- Desserte tertiaire possible
- 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
- Limites entre zones AU
- 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° 07 – Beaubâton

### VI. Contexte de la zone.

Le secteur AUe1 s'inscrit dans la continuité directe de la zone d'activité économique de Beaubâton. Il se situe également aux abords immédiats du pôle de proximité de Mignaloux-Beauvoir et de la zone de développement des Magnals.

Ce secteur propose actuellement une occupation qui alterne espaces agricoles et espaces boisés. Il s'inscrit dans un écrin vert fort qui marque le paysage perçu.

La zone à urbaniser AUe1 est longée sur toute la façade Sud-Est par la RD12 (Route de Nouaillé).

La zone AUe1 présente une superficie de 5,6 hectares environs.

Ses franges sont boisées sur sa partie Sud-Ouest et bocagère sur le Nord-Ouest avec des éléments végétaux arborés qui participent pleinement aux corridors écologiques.

Sa frange Nord-Est est constituée des parcelles construites de la zone économique de Beaubâton.



Photo aérienne de la zone à urbaniser AUe1 n°07 (août 2008).

### VII. Principes d'urbanisation.

Cette zone à vocation à accueillir principalement des activités économiques sur les domaines de :

- ◆ l'industrie légère avec de petites unités de production,
- ◆ de l'artisanat au service des entreprises et des particuliers,
- ◆ de l'artisanat proposant des activités nécessitant du stockage ou du dépôt.

La nature des activités accueillies peut être extrêmement variée, toutefois des éléments sont à éviter en particulier dans le domaine du commerce lié à la proximité. Le centre bourg de la

commune et la ZAC des Magnals (zone AUm1) ont pour vocation d'accueillir cette nature d'activité.

La zone à urbaniser qui semble isolée à ce jour s'inscrit dans la dynamique globale de développement de Mignaloux-Beauvoir et plus particulièrement de son pôle de proximité. Cette orientation sur le court et le moyen terme conduit à avoir un niveau faible d'exigence sur les emprises et la diversité des espaces publics. L'aspect fonctionnel est le fil conducteur de développement de cette zone où les espaces publics futurs se limiteront aux voies, cheminements et leurs annexes et aux ouvrages hydrauliques éventuels de gestion des eaux pluviales.

Ce secteur ne nécessite pas la mise en place d'espaces verts communs (parc,...) au bénéfice des salariés, les programmes proches apportant une réponse pour ces lieux de détente.

Toutefois, il convient pour l'aménagement des équipements fonctionnels (voies, cheminements et ouvrages hydraulique d'avoir une haute qualité d'aménagement qui s'inscrit pleinement dans la dynamique de l'armature verte de la commune. L'ensemble de ces espaces doit être traité avec soins et avoir une trame paysagère d'ensemble de qualité. Ce secteur doit s'apparenter à une dynamique de centre bourg et pas d'espaces économiques périphériques ou de lotissements de fond de zone.

Tous les espaces bâtis, perçus depuis le domaine public actuel ou futur, doivent faire l'objet d'une insertion paysagère, architecturale et fonctionnelle de qualité d'autant plus pour la façade de la RD12 qui marque une future entrée de ville pour la commune.

A cette fin pour les implantations d'activités, il convient :

- ◆ d'interdire les couvertures en « fibrociment ».
- ◆ d'éviter les clôtures constituées de grillages « simple torsion » ou de les reporter derrière une haie arbustive. En effet, les clôtures et l'organisation interne de l'entreprise (stockage, stationnements) participent beaucoup à l'image de la zone.
- ◆ de reporter à l'opposé, voire de masquer efficacement les lieux de stockages dès qu'ils sont perçus depuis le domaine public, en particulier depuis la RD12 et le chemin rural au Nord de la zone.
- ◆ de créer des espaces de stationnements ombragés dont la localisation préférentielle est faiblement perçue depuis le domaine public majeur de circulation (en particulier le long de la RD12, ils devront être reportés à l'arrière de la ou des constructions).
- ◆ de réaliser des plantations adaptées aux essences locales et diversifiées afin de limiter l'impact visuel des stockages, des stationnements et des façades économiques.
- ◆ d'éviter l'architecture économique prédéfinie. Un effort particulier est demandé afin d'être cohérent sur les formes, les matériaux ou les couleurs qui dominent à proximité et d'habiller les façades pour éviter des espaces trop uniformes.

La zone AUe1 peut être découpée en lots avec un système viaire à mettre en oeuvre ou répondre à une demande d'implantation sur une ou deux emprises de taille conséquente. Dans ce second cas, les notions de réserve foncière pour garantir l'expansion éventuelle de l'entreprise doivent être limitées, le projet initial doit optimiser l'espace en anticipant les possibilités d'extensions ultérieures et en précisant leur nature. Les solutions peu consommatrices d'emprise et compactes doivent être envisagées. Le système doit être réversible et ne pas compromettre une alternative d'aménagement qui pourrait conduire à une volonté de recouper par la suite l'emprise initiale. La parcelle doit donc être envisagée comme un tout cohérent, sans enclave et divisible par la suite sans bouleverser le domaine public ou générer de nouveaux besoins extérieurs.

## **VIII. Voirie et réseaux divers.**

### **VIII.A. Accès et voirie.**

#### **VIII.A.1. Les accès à la zone.**

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

Les accès se feront depuis l'Est de la zone par la zone d'activité économique de Beaubâton et donc la rue des Entrepreneurs en un ou plusieurs points. La desserte selon les implantations attendues peut prendre différentes formes en essayant toutefois d'éviter une succession de voies en impasse et en proposant plutôt une desserte cohérente avec la rue des Entrepreneurs, en plusieurs points.

Cette notion d'accès et de desserte peut également être revue selon les besoins d'implantation, la zone proposée en AUE1 pouvant connaître un découpage en lots ou seulement une à deux implantations conséquentes en emprise justifiée par les besoins de l'activité (cf paragraphe précédent).

#### **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.

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.

Le système viaire devra prévoir au moins deux places pour le stationnement des véhicules lourds en accompagnement des espaces publics. Elles devront être clairement indiquées et ont pour vocation d'accueillir les transporteurs en dehors des périodes d'ouverture des entreprises pour éviter une occupation abusive des trottoirs et des espaces de cheminements par les poids lourds en attente.

### **VIII.B. Réseaux divers :**

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. La qualité des sols ne permettant pas de réaliser des dispositifs non collectifs d'assainissement satisfaisants, 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. La gestion des eaux pluviales, organisée après étude des conditions de gestion à la parcelle devra être préférentiellement mise en oeuvre aux points bas de la zone.

## **IX. Espaces boisés, espaces verts :**

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

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront mis en oeuvre avec le souci d'avoir un traitement paysagé de qualité et dépasser le strict cadre technique de la rétention d'eau pluviale.























Les parties Nord, Ouest et la façade de la RD12, qui correspondent à des espaces de contact bien délimités par la végétation existante (haies et bois) où à la réciprocité visuelle de la route devront être particulièrement bien traités afin :

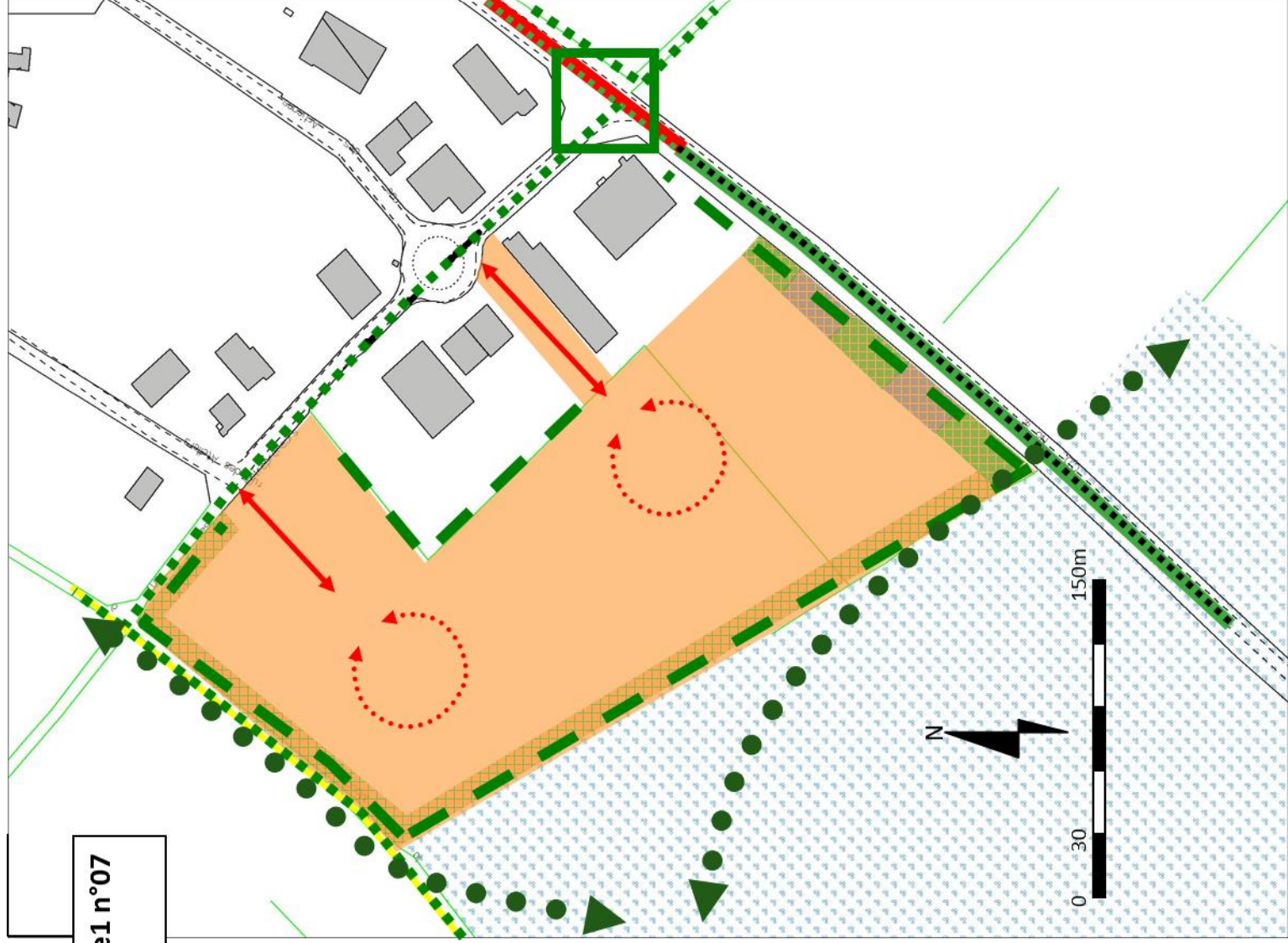
- ◆ D'apporter une réciprocité paysagère et écologique avec le réseau de haies ou de bois,
- ◆ De mettre en valeur la zone économique et l'entrée d'agglomération depuis la RD12 et les cheminements piétons.

## **X. Equipements publics**

Sans objet.

# Commune de Mignaloux-Beauvoir - Zone à urbaniser AUe1 n°07 Beaubâton - 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 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.
-  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 AUe1 n° 08 – Le Rouable

### I. Contexte de la zone.

Le secteur AUe1 n°08 s'inscrit dans la continuité directe de la zone à urbaniser du centre-bourg et la ZAC des Magnals. Il se situe également aux abords immédiats du pôle de proximité de Mignaloux-Beauvoir et de la zone d'activité économique.

Ce secteur propose actuellement une occupation qui alterne espaces agricoles et espaces boisés sous forme de haies. Il s'inscrit dans un écrin vert fort qui marque le paysage perçu.

La zone à urbaniser AUe1 est longée sur toute la façade Nord-Ouest par la RD 12 (Route de Nouaillé).

La zone AUe1 n°08 présente une superficie de l'ordre de 6,0 hectares.

Sa frange Sud est boisée et bocagère avec des éléments végétaux arborés qui participent pleinement aux corridors écologiques de la commune. Sa frange Nord-Est est constituée des parcelles agricoles incluses dans le périmètre de la ZAC des Magnals.

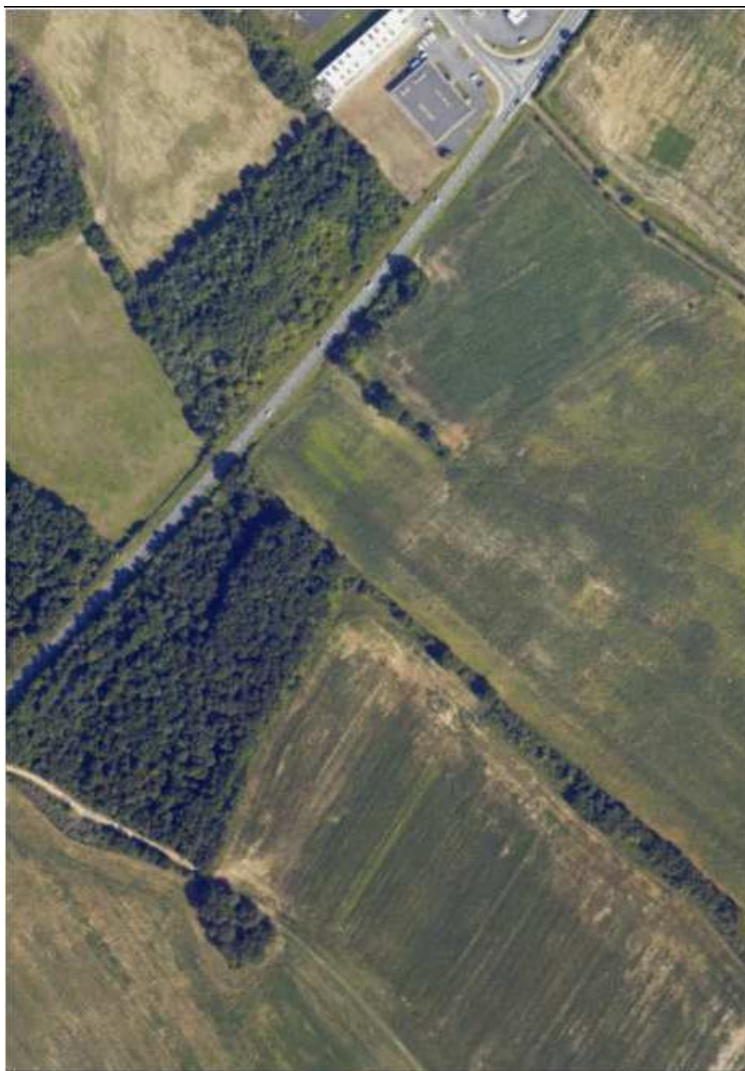


Photo aérienne de la zone à urbaniser AUe1 n°08 (août 2008).

### II. Principes d'urbanisation.

Cette zone à vocation à accueillir principalement des activités économiques sur les domaines de :

- ◆ l'industrie légère avec de petites unités de production,
- ◆ l'artisanat au service des entreprises et des particuliers,
- ◆ l'artisanat proposant des activités nécessitant du stockage ou du dépôt.

La nature des activités accueillie peut être extrêmement variée, toutefois des éléments sont à éviter en particulier dans le domaine du commerce lié à la proximité. Le centre bourg de la

commune et la ZAC des Magnals (zone AUm1) ont pour vocation d'accueillir cette nature d'activité.

La zone à urbaniser qui semble isolée à ce jour s'inscrit dans la dynamique globale de développement de Mignaloux-Beauvoir et plus particulièrement de son pôle de proximité. Cette orientation sur le court et le moyen terme conduit à avoir un niveau faible d'exigence sur les emprises et la diversité des espaces publics. L'aspect fonctionnel est le fil conducteur de développement de cette zone où les espaces publics futurs se limiteront aux voies, cheminements et leurs annexes et aux ouvrages hydrauliques éventuels de gestion des eaux pluviales.

Ce secteur ne nécessite pas la mise en place d'espaces verts communs (parc,...) au bénéfice des salariés, les programmes proches apportant une réponse pour ces lieux de détente. Toutefois, il convient pour l'aménagement des équipements fonctionnels (voies, cheminements et ouvrages hydraulique d'avoir une haute qualité d'aménagement qui s'inscrit pleinement dans la dynamique de l'armature verte de la commune. L'ensemble de ces espaces doit être traité avec soins et avoir une trame paysagère d'ensemble de qualité. Ce secteur doit s'apparenter à une dynamique de centre bourg et pas d'espaces économiques périphériques ou de lotissements de fond de zone.

Tous les espaces bâtis, perçus depuis le domaine public actuel ou futur, doivent faire l'objet d'une insertion paysagère, architecturale et fonctionnelle de qualité d'autant plus pour la façade de la RD12 qui marque une future entrée de ville pour la commune et les secteurs en contact avec la ZAC des Magnals sur la frange Nord.

A cette fin pour les implantations d'activités, il convient :

- ◆ d'interdire les couvertures en « fibrociment ».
- ◆ d'éviter les clôtures constituées de grillages « simple torsion » ou de les reporter derrière une haie arbustive. En effet, les clôtures et l'organisation interne de l'entreprise (stockage, stationnements) participent beaucoup à l'image de la zone.
- ◆ de reporter à l'opposé, voire de masquer efficacement les lieux de stockages dès qu'ils sont perçus depuis le domaine public, en particulier depuis la RD12 et le chemin rural au Nord de la zone.
- ◆ de créer des espaces de stationnements ombragés dont la localisation préférentielle est faiblement perçue depuis le domaine public majeur de circulation (en particulier le long de la RD12, ils devront être reportés à l'arrière de la ou des constructions).
- ◆ de réaliser des plantations adaptées aux essences locales et diversifiées afin de limiter l'impact visuel des stockages, des stationnement et des façades économiques.
- ◆ d'éviter l'architecture économique prédéfinie. Un effort particulier est demandé afin d'être cohérent sur les formes, les matériaux ou les couleurs qui dominant à proximité et d'habiller les façades pour éviter des espaces trop uniformes.

La zone AUe1 peut être découpée en lots avec un système viaire à mettre en oeuvre ou répondre à une demande d'implantation sur une ou deux emprises de taille conséquente. Dans ce second cas, les notions de réserve foncière pour garantir l'expansion éventuelle de l'entreprise doivent être limitées, le projet initial doit optimiser l'espace en anticipant les possibilités d'extensions ultérieures et en précisant leur nature. Les solutions peu consommatrices d'emprise et compactes doivent être envisagées. Le système doit être réversible et ne pas compromettre une alternative d'aménagement qui pourrait conduire à une volonté de recouper par la suite l'emprise initiale. La parcelle doit donc être envisagée comme un tout cohérent, sans enclave et divisible par la suite sans bouleverser le domaine public ou générer de nouveaux besoins extérieurs.

### **III. Voirie et réseaux divers.**

#### **III.A. Accès et voirie.**

##### **III.A.1. Les accès à la zone.**

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

Les accès se feront depuis le Nord de la zone par les voies à créer dans la ZAC des Magnals en un ou plusieurs points. La desserte selon les implantations attendues peut prendre différentes formes en essayant toutefois d'éviter une succession de voies en impasse.

Cette notion d'accès et de desserte peut également être revue selon les besoins d'implantation, la zone proposée en AUe1 pouvant connaître un découpage en lots ou seulement une à deux implantations conséquentes en emprise justifiée par les besoins de l'activité (cf paragraphe précédent).

Les parcelles situées en AUe2 plus au Sud-Est ne doivent pas être enclavées, des conditions d'accès sont donc à garantir pour aller plus en arrière en plusieurs points.

##### **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. 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. Compte tenu de l'ampleur des zones AUe2 liées à ce secteur, la voie de desserte de la présente zone devra garantir une évolution à terme pour se raccorder aussi bien dans ses profils en travers que dans les carrefours qui la compose.

Les espaces de desserte doivent impérativement donner des notions de repère pour la desserte propre de la zone, mais également une allure évolutive annonçant d'autres parcelles à desservir à l'avenir. Cette perspective vise explicitement à limiter les accès depuis le ZAC des Magnals pour les zones AUe2 pour les véhicules liés aux activités. Les véhicules légers pourront par contre être liés en différents points avec la ZAC des Magnals.

Le système viaire devra prévoir au moins deux places pour le stationnement des véhicules lourds en accompagnement des espaces publics. Elles devront être clairement indiquées et ont pour vocation d'accueillir les transporteurs en dehors des périodes d'ouverture des entreprises pour éviter une occupation abusive des trottoirs et des espaces de cheminements par les poids lourds en attente.

#### **III.B. Réseaux divers :**

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité. La qualité des sols ne permettant pas de réaliser des dispositifs non collectifs d'assainissement satisfaisants, 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. La gestion des eaux pluviales, organisée après étude des conditions de gestion à la parcelle devra être préférentiellement mise en oeuvre aux points bas de la zone.

#### **IV. Espaces boisés, espaces verts :**

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

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront mis en oeuvre avec le souci d'avoir un traitement paysagé de qualité et dépasser le strict cadre technique de la rétention d'eau pluviale.























Les parties Nord, Ouest et la façade de la RD12, qui correspondent à des espaces de contact avec le domaine public actuel ou à venir (frange paysagère, bois, façade d'entrée de bourg) où à la réciprocité visuelle de la route devront être particulièrement bien traités afin :

- ◆ D'apporter une réciprocité paysagère et écologique avec le réseaux de haies ou de bois et les franges d'espaces verts de la zone des Magnals,
- ◆ De mettre en valeur la zone économique et l'entrée d'agglomération depuis la RD12 et les cheminements piétons.

#### **V. Equipements publics :**

Sans objet.

**Commune de Mignaloux-Beauvoir - Zone à urbaniser AUe1 n°08**  
**Le Rouable - 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 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.
-  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

