

Projet de renouvellement et étude de programmation urbaine du

# Quartier de la gare, Poitiers

Communauté urbaine Grand Poitiers

## Plan-guide

novembre 2022



# Table des matières

<b>I. Principes de conception</b>	<b>4</b>
1. Un projet à de multiples échelles.....	5
2. Les récits d'usage.....	6
3. Les raisons d'être du projet .....	7
4. Le paysage.....	9
4.1. Réaffirmer la géographie de la vallée : figures paysagères à conforter.....	9
4.1.1 D'un paysage de rupture .....	9
4.1.2 ...Vers un système de parcs.....	10
4.2. Éléments identitaires de la vallée à valoriser .....	11
4.2.1 Des figures longitudinales : la Boivre et les axes structurants.....	11
4.2.2 Des figures transversales : entre le haut et le bas de la ville.....	12
4.2.3 Les boulevards : l'ossature de la figure paysagère de la vallée.....	13
4.3. Vers une désimperméabilisation.....	15
4.3.1 Situation actuelle .....	15
4.3.2 Situation projetée.....	16
4.4. Usages et paysages du bâti et des coeurs d'îlots.....	17
4.4.1 La gestion de l'eau comme structure des paysages habités.....	17
4.4.2 Vivre avec le risque : des formes urbaines et des qualités d'espaces singulières.....	17
4.4.3 Travailler avec l'existant, support de nouvelles typologies d'espace communs.....	18
4.4.4 La lisière boisée.....	19
4.4.5 La 5ème façade : les toitures.....	20
4.5. La renaturation de la Boivre.....	21
4.5.1 Rappel des traits généraux de la Boivre.....	21
4.5.2 La Boivre en amont de Poitiers.....	21
4.5.3 Dans le secteur de la gare : principaux facteurs de dépréciation.....	22
4.5.4 Principes de conception.....	23
<b>5. La mobilité.....</b>	<b>25</b>
5.1. Les invariants de la mobilité.....	25
5.2. Schéma de circulation proposé.....	26
5.3. Les aménagements cyclables : s'inscrire dans un maillage élargi.....	27
5.4. L'organisation du stationnement.....	27
5.4.1 Objectifs.....	27
5.4.2 Principes des parkings en ouvrage.....	28
5.4.3 Conséquences sur le stationnement sur espace public.....	28
5.5. Les boulevards du Pont Achard - Grand Cerf - Jeanne d'Arc.....	29
5.5.1 Fonctions de mobilité à intégrer.....	29
5.5.2 La suppression de la trémie : une nécessité pour requalifier les boulevards.....	29
5.5.3 Profil proposé.....	30
<b>6. Cohabitations.....</b>	<b>31</b>
6.1. Rappel des grands enjeux de programmation.....	31
6.2. Programmation générale.....	33
<b>7. La vision à long terme.....</b>	<b>34</b>

## II. Périmètres opérationnels

36

<b>1. Porte de Paris - Du Guesclin</b> .....	37
1.1. Orientations urbaines.....	37
1.2. Intentions d'aménagement.....	38
<b>2. Cour des Marchandises</b> .....	39
2.1. Orientations urbaines.....	39
2.2. Intentions d'aménagement.....	40
<b>3. Gare Ouest - la Poste</b> .....	41
3.1. Orientations urbaines.....	41
3.2. Intention d'aménagement.....	42
<b>4. Gare Est</b> .....	43
4.1. Orientations urbaines.....	43
4.2. Intentions d'aménagement.....	44
<b>5. Ilot Pont Achard</b> .....	45
5.1. Orientations urbaines.....	45
5.2. Intentions d'aménagement.....	46
<b>6. IRTS - La Rotonde - La Cassette</b> .....	47
6.1. Orientations urbaines.....	47
6.2. Intentions d'aménagement.....	48

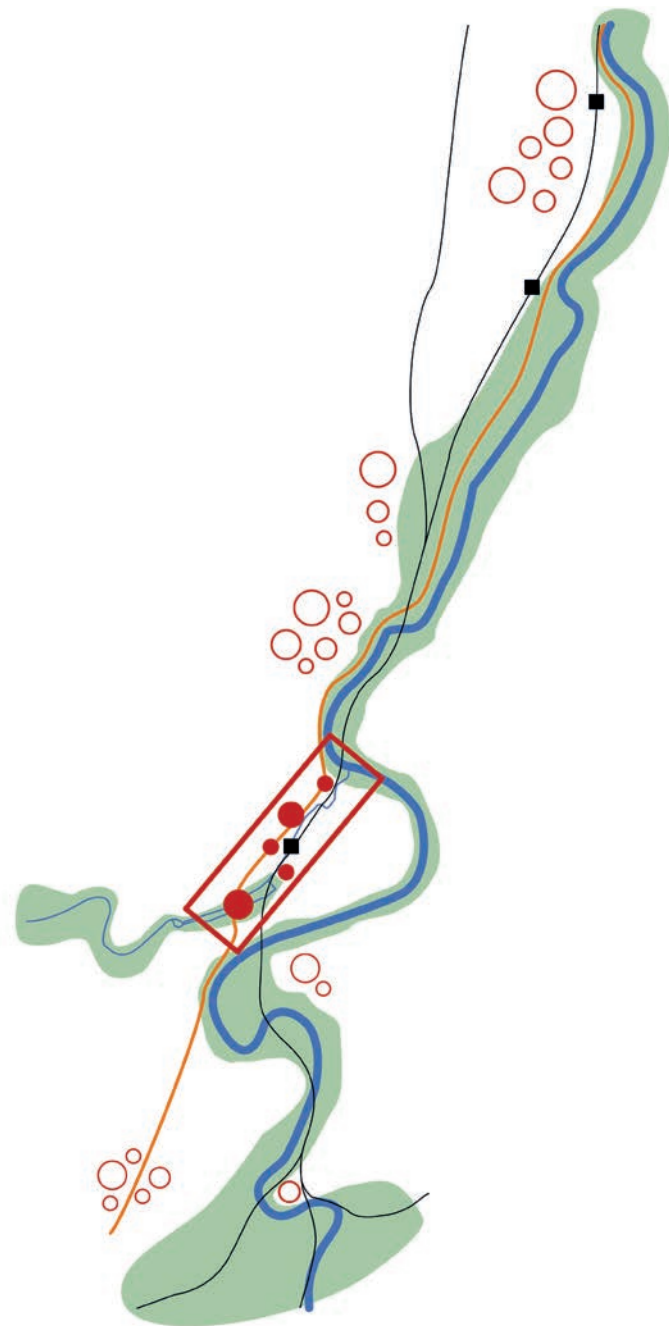
## III. Les premières actions

49

# I. Principes de conception



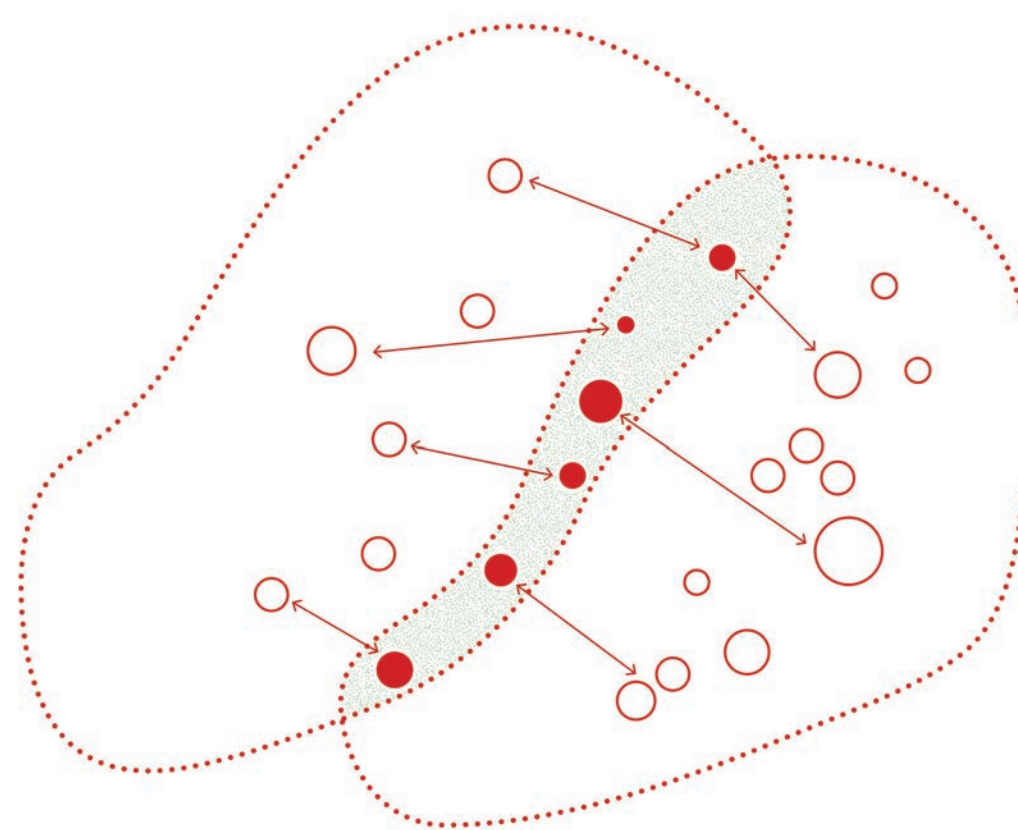
# 1. Un projet à de multiples échelles



## Le site comme un fragment des vallées du Clain et de la Boivre

Le site s'inscrit dans un système géographique bien plus large comprenant les vallées de la Boivre et du Clain : la vallée de la Boivre, support aujourd'hui du rail, peut aussi être demain support de continuités renforcées pour les modes actifs. Le principe du maintien de la gare sur ce site à proximité du centre-ville est un choix politique fort qui permet d'imaginer que ce qui est fait ici profitera à tous, bien au delà du périmètre de la ville de Poitiers.

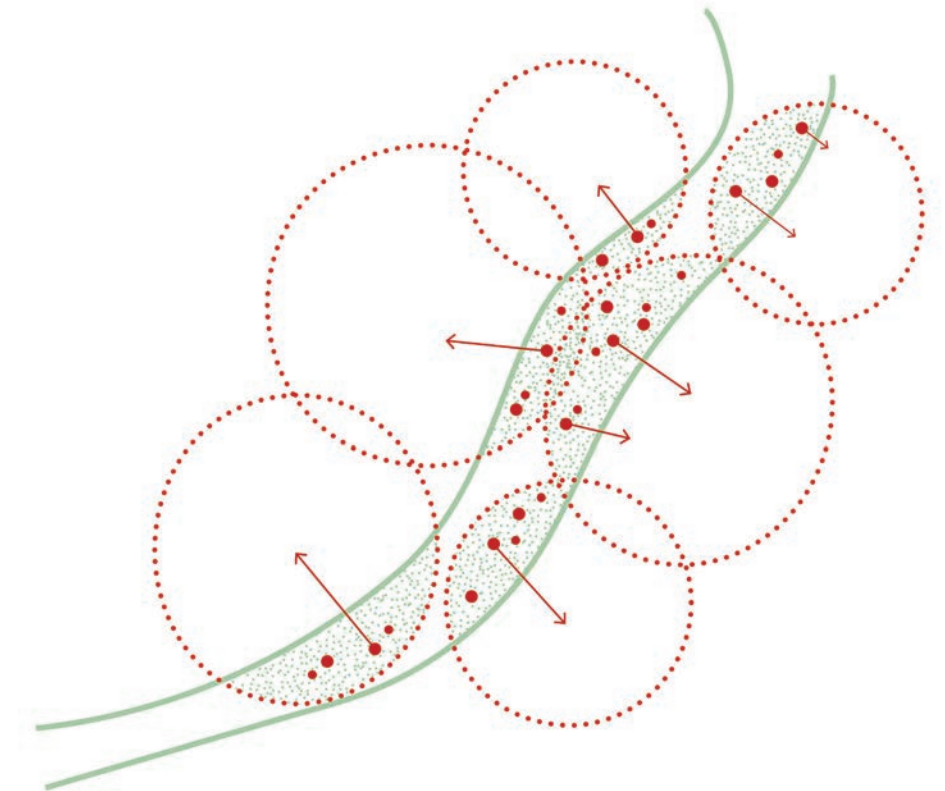
Une question se pose pour qualifier et dénommer le «site gare» : est-ce un quartier ? est-ce une partie du centre-ville ? est-ce la vallée de la Boivre ? C'est un peu tout cela à la fois. Ce qu'est le site ne peut se résumer en un seul slogan mais suppose de prendre en compte différentes échelles, qui ici s'entrecroisent. Ces diverses échelles sont d'ailleurs autant valables en ce qui concerne la programmation (équipements, commerces, services...), le paysage (restauration écologique du lit de la Boivre, reconnexions des milieux à l'échelle de la vallée, promenades plantées support de mobilités, et espaces verts de proximité associés à la vie quotidienne), et la mobilité (liens cycles à l'échelle de la vallée, et connexions TC et gare avec le reste de la communauté urbaine, liens piétons de proximité avec le centre-ville...).



## Une extension ou un complément du centre-ville, en interface avec les Rocs et Montmidi

Le site est à proximité immédiate du centre-ville, de sorte qu'il en constitue l'extension, gagnée au XIXème siècle, sur les emprises naturelles. Le relief accentue la distance entre le coteau et la vallée, qu'il convient d'essayer d'effacer dans le projet, en travaillant sur les accroches au centre ville mais aussi aux quartiers de Rocs/Montmidi.

En termes de programmation, cela veut dire qu'il faut chercher des complémentarités avec le centre-ville, et aussi apporter ici des services qui bénéficieront aux quartiers de Montmidi et des Rocs. La rupture géographique de la vallée sera ainsi atténuée, et l'espace deviendra un lieu de lien, d'interface.



## Des quartiers et des proximités

Les dimensions importantes du site, et les distances que cela engendre, associées aux ruptures topographiques, impliquent que les nouveaux travailleurs et habitants qui viendront ici, auront aussi besoin de services de proximité : c'est une des conditions pour rendre le site habitable. Ces proximités ne sont pas toutes nécessairement nouvelles, certaines peuvent s'appuyer sur les polarités existantes (qu'il convient toutefois de revivifier et d'intensifier) et profiter aussi au voisinage immédiat. De plus, le site présente des situations contrastées : il paraît intéressant de s'appuyer sur ces différences (de topographie, de forme urbaine, de densité, d'usages...), plutôt qu'essayer de les lisser.



# 2. Les récits d'usage

## La fabrique ludique

La fabrique ludique s'appuie sur et approfondit une thématique déjà bien développée à Poitiers : le jeu. Ce récit permet ainsi de penser des aménagements et des espaces conviviaux, inclusifs et accessibles, et répond à des questions d'activation :

- Travailler sur le ludique créerait une identité au quartier de la Gare, et le rendrait complémentaire des autres quartiers de Poitiers et des communes de Grand Poitiers.
- Le jeu est un levier pour fédérer, réunir, mixer les publics et faciliter les rencontres.
- A travers le jeu, peuvent aussi se créer des parcours dans la ville et une signalétique qui met en exergue les points d'intérêt.
- C'est un sujet facilement appropriable par toutes et tous et qui engendre une simplicité d'implication pour les citoyen-ne-s.
- Le ludique habite rapidement la ville et crée de la convivialité.
- De nombreux acteurs du jeu sont présents sur le territoire poitevin (Libel-lud, les bars à jeux, les acteurs du e-sport, etc.), sur lesquels il est possible de s'appuyer. Il ne s'agit pas de tout regrouper en un seul lieu, mais d'offrir des espaces nouveaux avec des temporalités variées.



## Le paysage par l'usage

S'appuyer sur des usages du paysage aujourd'hui existants à Poitiers pour réintroduire la nature et le paysage comme des éléments à part entière du quartier de la Gare et mettre en valeur le paysage poitevin. Quelques signaux faibles :

- L'aménagement de l'îlot tison permet aux habitant-e-s de flâner dans la nature, de se réunir, d'organiser des événements. L'îlot est facilement appropriable.
- Des jardins appropriés par les habitant-e-s : le jardin de l'ancienne Banque de France, le jardin du Rail...).
- Des cyclistes qui utilisent les escalators du parking Toumaï pour rejoindre les hauteurs de Poitiers en évitant le boulevard.
- Le toit du parking Toumaï a déjà été utilisé par le TAP pour faire une représentation théâtrale, et est régulièrement identifié par les personnes rencontrées comme un lieu à investir.



## La gare des rencontres

La Gare est le seul espace de la ville où se mêle une telle diversité de personnes. C'est un espace à intensifier pour rendre réellement possibles des rencontres et des échanges entre cette mixité de publics.

- Réintroduire des services de première nécessité autour de la Gare.
- Penser à créer des espaces de pause où les habitant-e-s, touristes et passant-e-s peuvent prendre le temps de se rencontrer.
- Activer aussi le quartier par des espaces non programmés (exemple actuel du Palais).
- Créer un aménagement accueillant qui rend possible la rencontre entre usager-ère-s et avec le patrimoine du Grand Poitiers en accompagnant chacun-e dans sa découverte.
- Permettre aux associations de se réunir, d'organiser des événements dans un lieu accessible, en gestion partagée.





# 3. Les raisons d'être du projet

L'urgence climatique impose d'inscrire les grandes orientations du projet dans la trajectoire de l'Accord de Paris. Les grands enjeux ayant émergé pour le quartier gare en phase diagnostic sont :

- Créer les conditions de la transition des modes de vie, notamment en permettant la démobilité, et en développant des habitudes de consommation plus sobres,
- Limiter l'impact carbone du projet, par un travail fin sur les bâtiments et les espaces publics,
- Créer un quartier confortable et attractif dans des conditions climatiques de demain,
- Garantir le fonctionnement du quartier en cas d'événements exceptionnels (inondations, vagues de chaleur...)
- Saisir l'opportunité de ce projet pour structurer les nouvelles filières territoriales de la production de la ville

Ces enjeux environnementaux, réclamant l'évolution de notre approche de la ville, influencent la manière de la fabriquer, renouvelant le paradigme de la conception. Il ne s'agit plus seulement de répondre aux besoins d'aujourd'hui, mais bien de les accompagner dans la transition vers des modes de vie plus sobres et résilients. Le quartier n'est plus conçu comme un simple support sur lequel viennent se fixer les usages, mais bien un milieu qui va influencer le comportement de ses habitants par les services proposés. Le dessin du plan de masse est alors un moment crucial où se posent les bases qui permettront des modes d'habitat, de consommation, de mobilité et de résilience renouvelés pour le quartier.

Si les ambitions environnementales du projet semblent élevées d'un point de vue contemporain, elles sont nécessaires car la réflexion sur le quartier porte sur sa réalisation à 10-15 ans. Elles doivent donc être à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui et de demain et participer à infléchir la courbe du dérèglement climatique. La réalisation du Plan Guide, très en amont dans le temps du projet et à une large échelle, offre d'importants leviers au service d'une transition exhaustive, qui doivent être saisis. En tant que quartier de gare et au cœur de la ville de Poitiers, le projet a l'opportunité et la responsabilité d'être exemplaire et de servir de modèle afin d'entraîner le reste du territoire dans sa transition. L'impact des décisions prises au sein du projet s'étendront bien au-delà de ses frontières.

Concilier besoins d'aujourd'hui et modes de vie futurs, respect de l'environnement et confort des habitants, nécessite une vision systémique du quartier afin de trouver les meilleurs équilibres. Une proposition ne peut être considérée de façon isolée, car elle s'inscrit toujours en synergie avec d'autres propositions qu'elle complète et permet. Ainsi si certaines décisions peuvent sembler contestables à première vue – notamment en terme de mobilité où le développement d'un mode de transport dessert souvent un autre – une vision d'ensemble sur le projet permettra de se rendre compte qu'il s'agit d'un compromis local aux conséquences globales positives.

Les grandes raisons d'être du projet, pré-citées, structurantes pour la réflexion sur le projet urbain, ont donc été traduites sous la forme de principes de conception puis en déclinaisons programmatiques concrètes, afin de vi-

sualiser, arbitrer et garantir leur traduction opérationnelle sur le plan masse. Ils constituent le socle intangible de performance du projet pour renforcer l'attractivité et la sobriété du quartier.

**Les principes de conception du projet répondent donc aux enjeux suivants :**

BAS CARBONE

RÉSILIENCE

MOBILITÉ

VIE QUOTIDIENNE

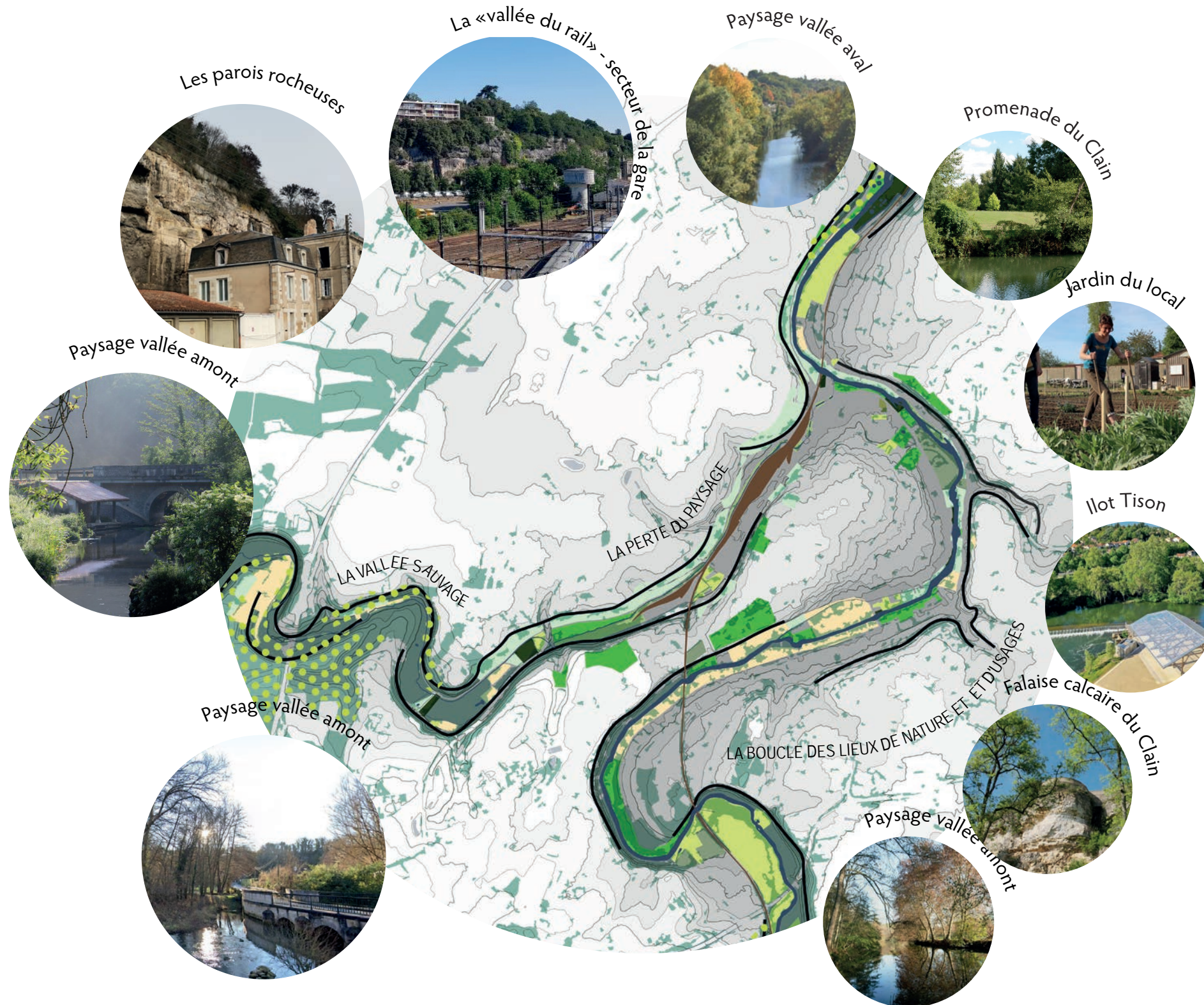
PRINCIPE DE CONCEPTION	DÉCLINAISONS PROGRAMMATIQUES	ENJEUX
<b>Zéro Artificialisation Brute</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Désimperméabiliser et renaturer les sols hérités</li> <li>Densifier le bâti, notamment au niveau des boulevards</li> </ul>	BAS CARBONE RÉSILIENCE
<b>Réhabiliter au maximum le bâti existant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réhabilitation de plusieurs bâtiments sur le quartier</li> <li>Conservation du bâti significatif en bon état sans prendre en compte les questions d'esthétique</li> <li>Questionnement sur le développement du réseau de chaleur pour permettre le maximum de connexions de l'existant</li> </ul>	BAS CARBONE RÉSILIENCE
<b>Un quartier résilient face aux inondations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser les espaces d'expansion des crues</li> <li>Mise hors-d'eau de tous les logements et commerces/services de première nécessité</li> <li>Transparence hydraulique des immeubles et aménagements</li> </ul>	RÉSILIENCE
<b>Opportunisme dans la reconquête de la Boivre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans les endroits les plus accessibles, découvrir, élargir et reprendre les berges de la rivière</li> <li>Dans les endroits peu accessibles mais visibles, découvrir et/ou élargir le gabarit de la rivière</li> <li>Dans les endroits peu accessibles et peu visibles, travailler le gabarit existant</li> <li>Création d'un réseau de promenades grâce à une reconnexion avec la vallée du Clain</li> </ul>	RÉSILIENCE VIE QUOTIDIENNE
<b>Un quartier confortable en climat dégradé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des îlots de fraîcheur plantés essaimés régulièrement, à moins de 5 min à pied des logements</li> <li>Création de bandes végétales dès que possible sur les boulevards</li> <li>Désimperméabilisation des lots privés et création de coeurs d'îlots plantés généreux</li> </ul>	RÉSILIENCE VIE QUOTIDIENNE
<b>Un quartier entièrement cyclable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piste cyclable continue et dédiée d'un bout à l'autre des boulevards</li> <li>Passage de la rue de Maillochon en sens unique pour permettre l'intégration d'une piste cyclable dédiée</li> <li>Au moins 160 emplacements vélos sécurisés implantés à moins de 70 m de la gare</li> <li>Une offre de location de vélos proche de la gare</li> </ul>	MOBILITÉ BAS CARBONE VIE QUOTIDIENNE
<b>Mutualisation des stationnements voitures</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de parkings silo à proximité des constructions neuves et de la gare</li> <li>A terme, suppression du stationnement en voirie sur les boulevards, maintien de places livraison / PMR</li> </ul>	MOBILITÉ BAS CARBONE
<b>Un quartier favorable aux piétons</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs larges, sécurisés et accessibles le long des axes de mobilité</li> <li>Cheminements doux sur l'espace public et aux interfaces des espaces privés</li> <li>Traversées du boulevard facilitées et apaisées</li> <li>Connexions avec le centre-ville créées ou renforcées</li> <li>Requalification de la passerelle d'accès à la gare</li> </ul>	MOBILITÉ VIE QUOTIDIENNE
<b>Un quartier favorable aux mobilités partagées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements sécurisés pour les points de transports</li> <li>Augmentation de l'offre d'autopartage et meilleure visibilité des possibilités de location</li> <li>Augmentation de la fréquence des bus</li> </ul>	MOBILITÉ BAS CARBONE
<b>Une gare bicéphale comme relai intermodal majeur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deux entrées distinctes et autonomes</li> <li>Création d'une offre commerciale d'appoint</li> <li>Rénovation de la passerelle</li> <li>Réorganisation et affirmation des acteurs de mobilités partagées (location vélos, voitures, bus...)</li> <li>Augmentation significative de l'offre de stationnement vélos sécurisés</li> </ul>	MOBILITÉ VIE QUOTIDIENNE
<b>Un quartier de proximité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune implantation de commerce de destination</li> <li>Création de pôles de proximité</li> <li>Implantation d'une surface de distribution alimentaire adaptée à tous les budgets</li> </ul>	MOBILITÉ VIE QUOTIDIENNE BAS CARBONE
<b>Une mixité verticale et sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une part de logements sociaux</li> <li>Rez-de-chaussée actifs (commerces, restauration, loisirs, culture...) pour chaque îlot</li> <li>Ilots mixtes entre logements, bureaux et autres activités tertiaires (santé, sport, ateliers...)</li> <li>Mutualisation d'espaces (dont les toits-terrasse)</li> </ul>	BAS CARBONE VIE QUOTIDIENNE
<b>Une variété temporelle dans les usages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parcours plantés et ombragés tout au long des boulevards</li> <li>Mise à distance des voies ferrées par des bandes végétalisées</li> </ul>	VIE QUOTIDIENNE MOBILITÉ BAS CARBONE
<b>Préservation et valorisation de la biodiversité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements favorables dans tous les espaces végétalisés (micro-parcs, Casette IRTS, axes de mobilité...)</li> <li>Actions pour la renaturation de la Boivre</li> </ul>	RÉSILIENCE
<b>Végétalisation des axes de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parcours plantés et ombragés tout au long des boulevards</li> <li>Mise à distance des voies ferrées par des bandes végétalisées</li> </ul>	MOBILITÉ BAS CARBONE VIE QUOTIDIENNE
<b>Activation des espaces extérieurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de parcours ludiques le long des axes de mobilité et des cheminements verts</li> </ul>	VIE QUOTIDIENNE



# 4. Le paysage

## 4.1. Réaffirmer la géographie de la vallée : figures paysagères à conforter

### 4.1.1 D'un paysage de rupture ...



Inscrit dans le fond de la vallée de la Boivre, le quartier de la gare constitue le panorama visible depuis la ville historique de Poitiers. Depuis le haut, ce contexte géographique reste perceptible mais la présence du train et des aménagements anthropiques ont dépassé l'expression des éléments de nature, du ruisseau de la Boivre et de ses milieux.

Depuis le fond de vallée, des marqueurs de paysages forts et singuliers constituent l'identité du quartier de la gare : coteaux boisés et falaises rocheuses, promontoirs, escaliers et belvédères mais souvent, à l'échelle du piéton, c'est un bien un paysage de rupture qui s'exprime.

Aujourd'hui, le paysage du secteur de la gare de Poitiers est déconnecté de la question écologique. La Boivre est réduite à son strict nécessaire, les berges sont peu accessibles et il est difficile de lire et de comprendre la géographie initiale, le parcours de l'eau. Les conditions de la trame verte et bleue sont dégradées, conditionnées, ce qui provoque aujourd'hui son exposition accentuée aux risques, tant sur les inondations que sur le confort urbain et les effets des îlots de chaleur.

Les espaces verts et ouverts publics disparaissent, le paysage s'urbanise, se minéralise et la trame verte se limite alors aux berges réduites qui accompagnent le ruisseau quand il est visible et pour le piéton, aux vues sur les coteaux boisés et les jardins.

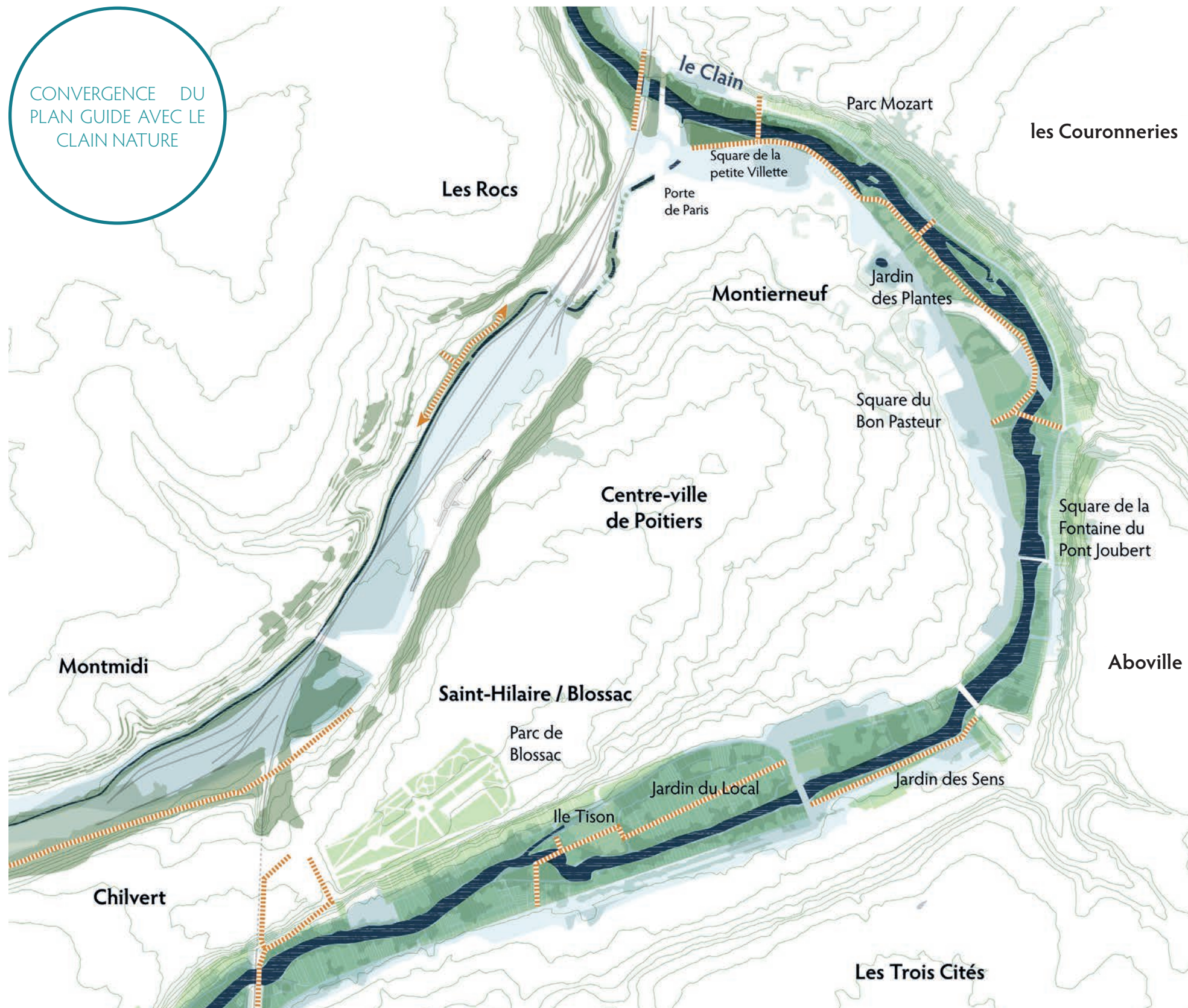
L'occupation par les voies SNCF et le train occasionne une rupture dans les logiques de paysage, laissant un héritage de sol sec et remblayé, qui constituent des enjeux supplémentaires dans la reconstitution d'une cohérence des paysages à l'échelle de la vallée de la Boivre et du secteur de la gare.

Cette occupation mono-spécifique liée au train, occasionne des ruptures d'usages et de parcours. Les emprises ferroviaires laissent peu de place aux autres fonctions urbaines, accentuant le constat d'un espace de transit plutôt qu'un lieu de vie pour les usagers comme pour les milieux.



## 4.1.2 ...Vers un système de parcs

CONVERGENCE DU  
PLAN GUIDE AVEC LE  
CLAIN NATURE

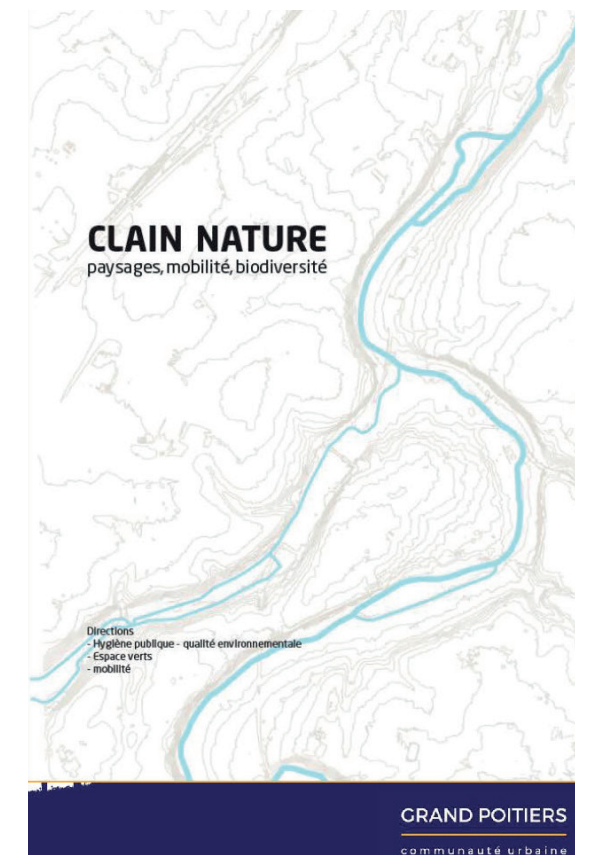


**A l'échelle des vallées, la convergence de ces différentes actions doit permettre de s'orienter vers un système de parcs**, c'est à dire une mise en continuité des différents espaces de nature pour retrouver une qualité physique mais également une nouvelle image pour les espaces ouverts du fond de vallée de la Boivre. **Cette boucle de nature doit également devenir un support d'usages et de mobilité active.**

L'objectif est d'augmenter les conditions et les supports de biodiversité, en redonnant de la place à l'eau mais également aux usages, en retrouvant un équilibre entre lieux et milieux, en augmentant la place de la nature au sens large.

Ces objectifs vont se traduire par une transformation des espaces ouverts : évolution des boulevards structurants, nouveau rapport au ruisseau, nouvelle typologie d'espace public dans le quartier de la gare mais aussi des évolutions à imaginer pour le parc de la Casette, une reconquête d'espaces ferroviaires, une reconquête des berges, l'affirmation d'une logique longitudinale en lien avec la Boivre.

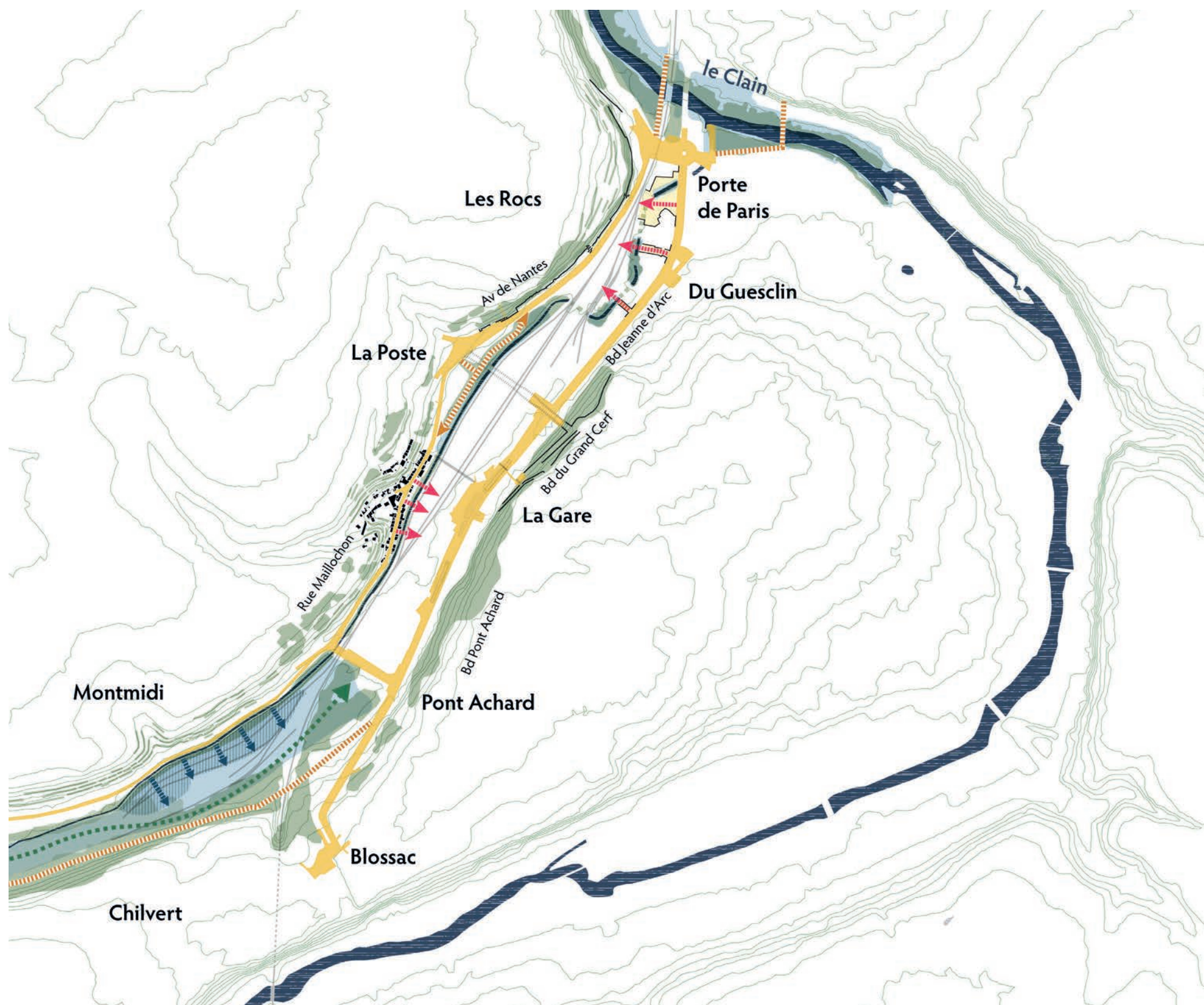
**Pour atteindre cet objectif de boucle des parcs, les actions sur le quartier de la gare et la vallée de la Boivre seront à mettre en convergence avec les réflexions déjà engagées par la collectivité comme le Clain nature, et l'étude paysagère de la vallée de la Boivre.**





## 4.2. Éléments identitaires de la vallée à valoriser

### 4.2.1 Des figures longitudinales : la Boivre et les axes structurants



#### La Boivre

La Boivre, dans le quartier de la gare à Poitiers, n'est plus un élément fort et singulier du paysage de la vallée. Contrainte, calibrée, souvent invisible, elle souffre de multiples facteurs de dépréciation alors même qu'elle devrait constituer **l'armature de nature, le fil conducteur** qui véhicule l'image du quartier.

En ce sens, sa renaturation constitue l'un des invariants majeurs du plan guide du quartier de la gare.

#### Les boulevards

Le quartier de la gare manque aujourd'hui cruellement d'identité, de marqueurs de paysage significatifs.

**L'espace public se caractérise par une succession de fonctions mitoyennes, circuler, se stationner, marcher qui ne bénéficient d'aucun confort et qui proposent peu d'aménités.** Leur grande minéralité les banalisent alors même qu'ils occupent une place stratégique dans le fond de vallée

Riches des vues qu'ils proposent sur les différents coteaux et falaises boisées, les boulevards constituent, avec la Boivre, l'armature de la future figure paysagère en lien avec les parcours transversaux à conforter.

#### La disparition de la trame verte dans l'espace public

Ce qui est frappant dans la trame urbaine du secteur de la gare c'est l'absence de végétation et d'alignement d'arbres en particulier. Il est rare de trouver des parcours ombragés. La végétation qui se donne à voir se fait uniquement par des vues sur les coteaux et les jardins privés. Ce constat donne une ambiance urbaine difficile et surtout inconfortable en été, qui risque de s'accroître avec le réchauffement climatique.

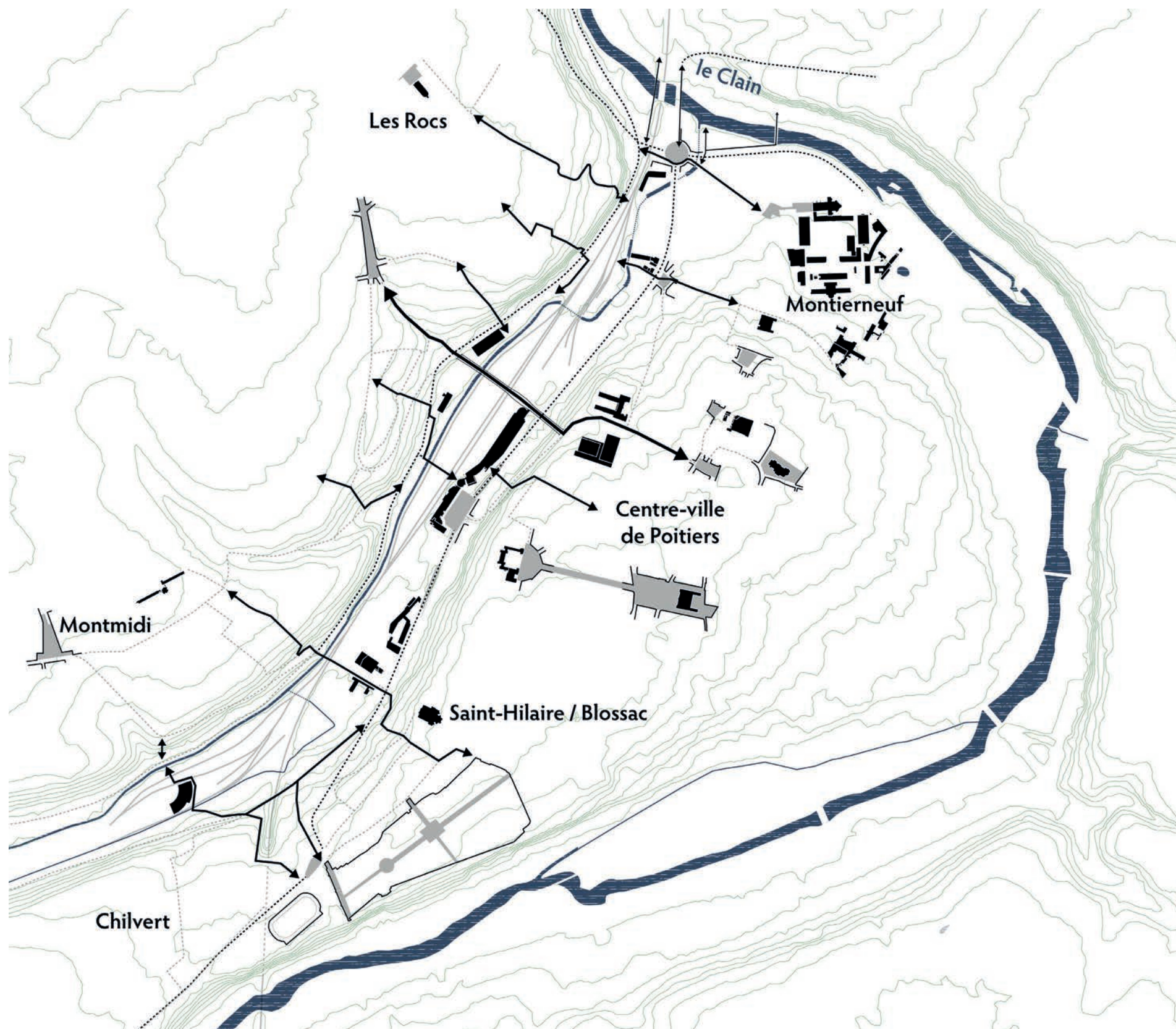
La capacité d'évolution de la trame des espaces publics pour redonner de la place à une trame verte structurante a été testée à travers le plan-guide et devra être volontariste, notamment vis à vis des réseaux, dans des gabarits de voirie qui semblent parfois avoir été pensés au plus juste et où les réseaux se sont déployés sans trop de contraintes.

Les boulevards du Pont-Achard, du grand Cerf et Jeanne d'Arc, ainsi que la rue de Maillouche et l'avenue de Nantes, **constituent l'ossature primaire des espaces publics à repenser**: cette chaîne de boulevards est le support principal de la vie urbaine du site, c'est par eux que sont mis en relation les rez-de-chaussée des bâtiments et les différents sites stratégiques du quartier de la gare.

**Il convient de ne plus les considérer uniquement comme supports de fonctions de transit et d'accès à la gare ou aux quartiers, mais comme des lieux d'interface, de rencontre, où le piéton et toutes les mobilités ont aussi leur place.**



## 4.2.2 Des figures transversales : entre le haut et le bas de la ville



Le paysage du fond de vallée s'exprime à travers des marqueurs géographiques qui parlent de sa topographie : **coteaux et falaises, escaliers et belvédères, une manière pour le tissu bâti de s'inscrire dans le coteau avec l'émergence de certains éléments architecturaux, des parcours qui permettent le lien avec le centre-ville et les quartiers de Montmidi et des Rocs.**

Appuyer les projets prioritaires sur ces éléments (et sur de nouveaux liens à créer le cas échéant) permettra d'améliorer la qualité de la « greffe », dans une logique de complémentarité : ce qui est créé ici peut apporter aux quartiers alentours, et inversement.





## 4.2.3 Les boulevards : l'ossature de la figure paysagère de la vallée



Pour constituer cette figure paysagère, le plan-guide prévoit la réduction du gabarit des voies circulées et la suppression de la trémie (cf chapitre mobilité). Ces choix offrent l'occasion de redonner une identité forte aux espaces publics du fond de vallée, qui permettra d'engager le quartier dans la transition écologique à travers plusieurs leviers d'aménagement, décrits ci-après.

### Constituer une canopée urbaine

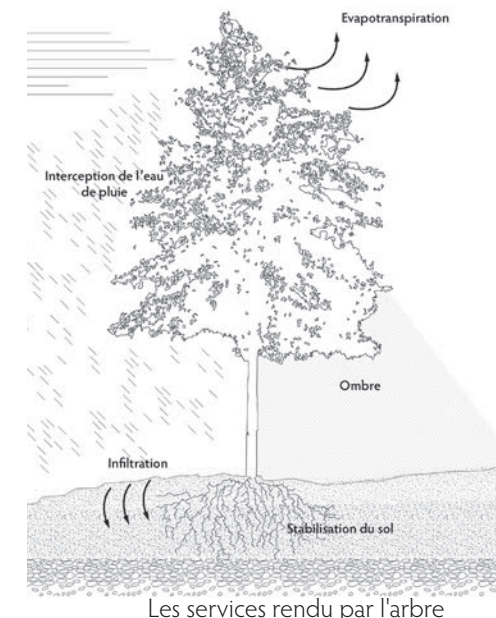
Le scénario retenu pour l'évolution des boulevards permet de retrouver des plantations de manière conséquente.

Constituer une réelle canopée urbaine, non plus par des plantations d'alignement mais à l'aide de bosquets plus denses, permettant d'avoir une masse critique bénéfique à l'échelle du quartier. **Les réflexions sur l'évolution nécessaire de la palette végétale, déjà engagées par la collectivité avec le CEREMA pourra venir nourrir ces évolutions, pour imaginer une nouvelle expression végétale plus adaptée au changement climatique.**

## Auprès de mon arbre

Planter, planter, planter. Planter massivement.  
Planter le bon arbre au bon endroit.  
Pour faire entrer des micro-forêts au cœur de la ville.  
Pour la rendre plus respirable, plus agréable, plus résiliente.  
**Le Plan Canopée, c'est 35 000 arbres qui vont verdir 100 000 m<sup>2</sup> de Poitiers.**

CONVERGENCE DU  
PLAN GUIDE AVEC LE  
PLAN CANOPEE



**Cette action constitue également un levier supplémentaire au plan Canopée en cours de réflexion et d'application au sein de la ville de Poitiers, comme une structure primaire arborée du quartier de la gare.**

**Ces plantations doivent être accueillies comme un équipement nécessaire à l'espace public de demain**, permettant de retrouver du confort, de l'ombrage, de la fraîcheur, éléments essentiels pour inscrire les espaces publics du quartier de la gare dans une trajectoire plus inclusive. Cette posture se défend encore plus dans un quartier qui propose beaucoup de logement collectifs avec peu d'espace extérieur.

Ponctuellement, la végétalisation des pieds de façades pourra être un levier supplémentaire au paysage des boulevards. Pour réussir, celle-ci doit être accompagnée dans le cadre des nouvelles opérations, pour être portée par les futurs occupants ou usagers, pour ne pas représenter une charge trop importante aux services gestionnaires et garantir la réussite de ces espaces verts, bénéfiques à la vision piétonne du quartier.







### Installer une trame brune

Dans cet objectif, la trame plantée doit être pensée comme un réseau. Un réseau de nature mais aussi un réseau souterrain, la trame brune, qui ne pourra certainement exister qu'avec des dévoiement ponctuels de réseaux mais qui est indispensable pour garantir la pérennité de la canopée urbaine.

Penser des fosses continue de substrat semble nécessaire. Au vu des linéaires à traiter, la question de la ressource en substrat devra être regardée de manière globale, en essayant par exemple de réemployer des terres issues de séquences de renaturation excédentaire en déblais ou d'étudier un amendement de la terre existante. En partant du constat, qu'il faut laisser aussi parler le sol, la palette de végétation de l'espace public doit être pensée la plus résiliente possible, en considérant cet héritage du sol.

### Faire évoluer la gestion de l'eau

Cela doit se traduire par une évolution des revêtements dans les profils d'espaces publics.

Penser des parcours piétons confortables, hors d'eau et désimperméabiliser les espaces qui sont mitoyens à ces parcours actifs structurant; comme les places de stationnements et ou les lieux de pause, penser des parcours confortables dans leur gabarit et leur matérialité pour permettre des aménagements plus sobres et perméables sur le reste du profil.

Dès que cela est possible, l'espace public devra accueillir des espaces de stockage des eaux de pluie, avec des espaces en creux, qui permettront de rafraîchir l'espace public. Les micro parcs / lieux de la place Du Guesclin, la reprise du parvis Est de la gare, la trémie remblayée pouvant prendre une forme de noue, sont des opportunités à saisir pour mettre concrètement en place des relais de fraîcheur au sein du quartier.

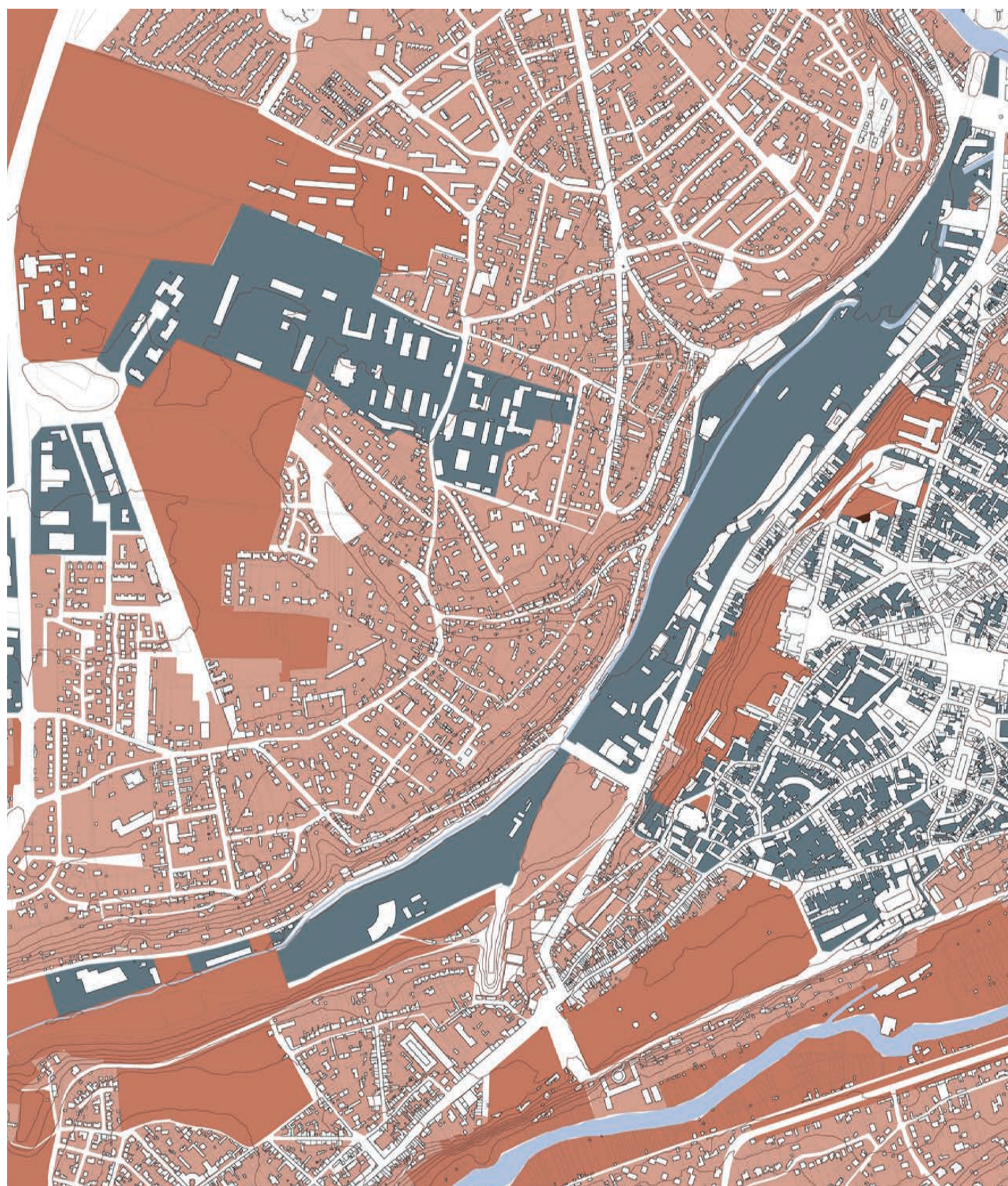
La reprise partielle des profils des boulevards existants, devra étudier la mise en oeuvre de jardins de pluie, nouveaux espaces plantés avec un double bénéfice : un retour des eaux au sol et une meilleure évapo-transpiration des arbres et un rafraîchissement de l'air.





## 4.3. Vers une désimperméabilisation

### 4.3.1 Situation actuelle



A l'échelle urbaine, il y a une réelle perte du paysage et d'une trame verte structurante, qui a aujourd'hui des impacts forts en terme d'exposition aux risques.

#### Une grande imperméabilisation du fond de vallée

Si l'on observe la carte ci-contre, il apparaît que le fond de vallée et le secteur de la gare sont minéralisés et en grande partie imperméabilisés. Ce contre-sens d'un fond de vallée stérile, sec et drainant doit s'inverser dans le traitement des espaces publics comme dans celui de la parcelle. L'un des premiers enjeux et objectifs est donc d'**engager une désimperméabilisation forte et volontariste à toutes les échelles.**

#### Sanctuariser les lieux de nature existant, en développer de nouveaux




Dans le secteur de la gare, il y a peu d'espaces de nature. Ces quelques espaces doivent non seulement être sanctuarisés mais aussi appréhendés comme des outils de lutte contre les inondations, contre les îlots de chaleur. **Le jardin de l'IRTS, le parc de la Casette, les masses boisées constituent donc une masse critique minimum à conserver pour le quartier, que le projet urbain ne doit pas diminuer mais bien augmenter, avec une attention particulière à leur mise en réseau.** La création de nouveaux lieux de nature, par la reconquête des espaces ferroviaires constitue également un potentiel important pour le secteur de la gare. Leur requalification devra également s'intégrer dans un processus vertueux.

#### L'héritage des sols au droit des emprises SNCF

Sur les emprises SNCF, l'héritage des sols constitue également un enjeu de transition important. Bien que perméables, ces sols sont inertes et constituent des substrats secs et drainants, qui sont en complète rupture avec les modèles naturels du fond de vallée. Quand elle se développent sur les secteurs en friche, la végétation spontanée traduit une ambiance paysagère singulière, qui appartient désormais à l'identité du fond de vallée.

Cet héritage doit être intégré dans le processus de projet, comme une contrainte. Dans un souci de sobriété des efforts et des aménagements, il n'est plus concevable de repartir de zéro sur ces espaces mais bien de s'inscrire dans un renouvellement qui fait avec, qui développe des ambiances paysagères qui s'inscrivent dans l'histoire du territoire.

Sur le périmètre opérationnel :

-  Surface anthropique (y.c boulevard) : 56 %
-  Surface de pleine terre «partagée» : 34 %
-  Surface pleine terre majoritaire : 10%



### 4.3.2 Situation projetée



Sur le périmètre opérationnel, les différents secteurs d'opportunités cumulés offrent l'occasion de réinverser la proportion des espaces imperméabilisés et inertes au profit d'un retour du sol vivant dans le quartier de la gare et de tout le potentiel de nature qu'il porte.

Les objectifs sont multiples :

**Augmenter la désimperméabilisation**, sur les espaces publics comme dans les opérations privées à venir, pour un retour au sol des eaux de ruissellement.

**Renaturer le sol** : sur toutes les emprises, des études de dépollution et d'analyse des sols en place doivent permettre d'établir un plan de gestion à l'échelle du périmètre si cela est permis par le montage opérationnel.





Pour cela, il faudra **s'orienter vers des solutions simples et durables**, éviter toutes solutions trop techniques.

Plusieurs pistes semblent possibles : par le décompactage des sols présents, par la création de substrats utilisant la ressource en place en l'amendant, par la plantation de ces espaces reconquis, avec des essences adaptées, par une gestion des eaux qui retournent aux couches profondes du sous-sol.

La carte ci contre montre bien que le cumul des secteurs potentiels du quartier de la gare, la requalification des boulevards et la renaturation de la Boivre modifie cette physionomie des sols dans une proportion proche des 50 000m<sup>2</sup> de terre reconquise.

Si les emprises SNCF du parc de la Casette, peuvent être récupérées pour agrandir le parc et penser une renaturation de son sol, un retour à l'équilibre des sols vivants pourra être observé dans le quartier de la gare.

Sur le périmètre opérationnel :

	Surface anthropique imperméable (y.c boulevard) : 51%
	Surface de pleine terre «partagée» : 34 %
	Surface pleine terre majoritaire : 10%
	Potentiel de pleine terre des secteurs d'opportunité et de la renaturation : + 5%

**Objectif : environ 50 000m<sup>2</sup> de surface désimperméabilisée par rapport à l'existant.**



## 4.4. Usages et paysages du bâti et des coeurs d'îlots

### 4.4.1 La gestion de l'eau comme structure des paysages habités



La gestion de l'eau pluviale sera au coeur de la typologie des paysages des coeurs d'îlots des différents sites du secteur de la gare, en proposant une stratification végétale par l'expression de milieux frais, ce qui développera une qualité d'ambiance qui renoue avec la situation géographique du quartier.

Ces espaces doivent être intégrés dans la conception des espaces communs, et être réversibles et utilisables en dehors des périodes de crues. Ils sont également **vecteurs de fraîcheur et de véritables capteurs de carbone**. Favorisant une forme d'ensauvagement des espaces communs, la gestion de l'eau à la parcelle conduira une structure de paysage cohérente avec la situation en fond de vallée.

### 4.4.2 Vivre avec le risque : des formes urbaines et des qualités d'espaces singulières



La situation du quartier de la gare, dont les principaux sites de potentialité sont situés en zones d'aléas faible à moyen du PPRI, va engendrer des typologies de bâtis et de paysage au sein **des îlots qui parleront du contexte et doivent composer avec le risque**.

Cela a évidemment un intérêt pour le bon fonctionnement nécessaire à un quartier de gare et d'habitat en cas d'épisode pluvieux importants, mais participe également à la pédagogie du grand public sur le contexte dans lequel il vit.

Cela se traduira également de différentes manières : par exemple rez-de-chaussée sur-élevé intégrant des activités ou du stationnements, parcours piétons hors d'eau sur passerelle, implantation du bâti permettant la libre circulation des eaux, structure paysagère de gestion des eaux. Ces éléments constitueront les éléments d'identité et d'ambiances paysagères des futurs îlots.





### 4.4.3 Travailler avec l'existant, support de nouvelles typologies d'espaces communs

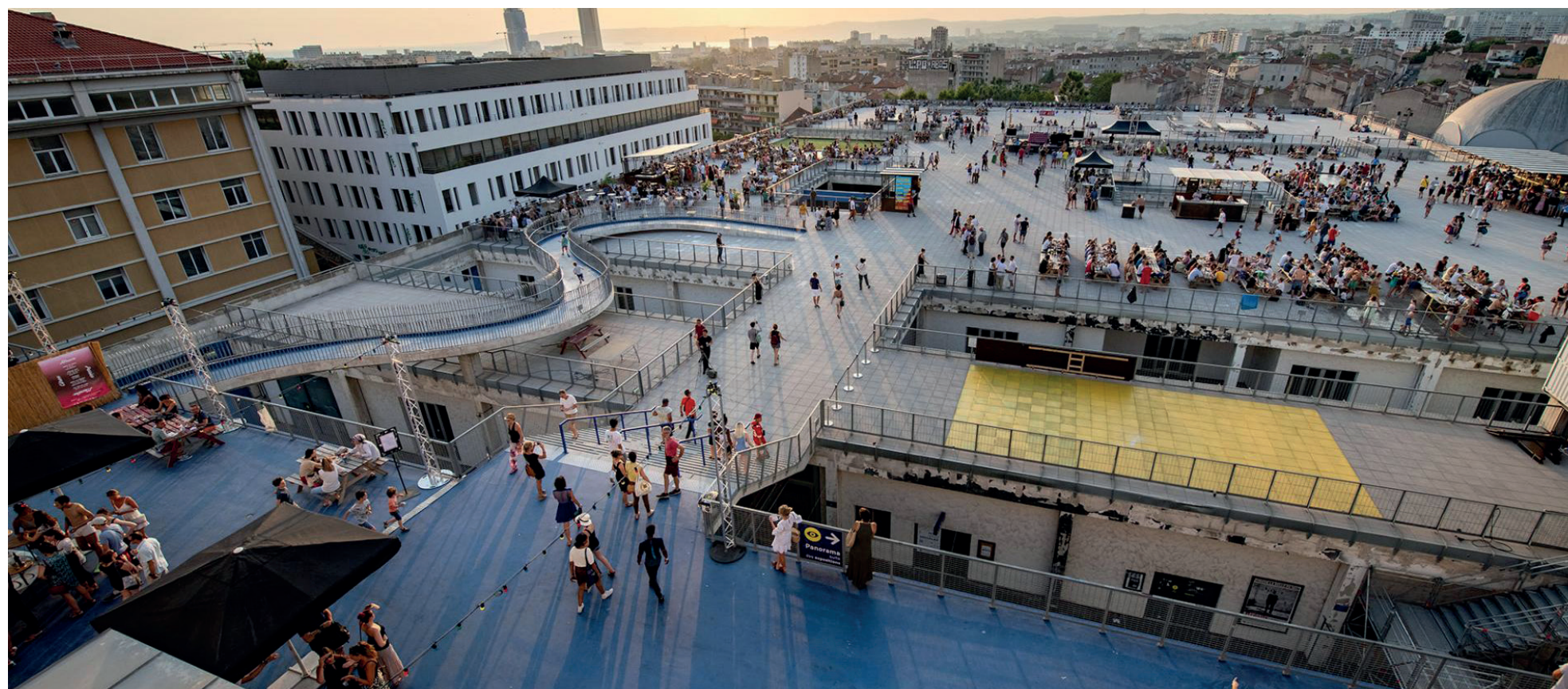
Le principe de favoriser la conservation et la réhabilitation de certaines structures architecturales existantes a été au cœur des échanges de ce plan-guide.

Au delà de l'intérêt environnemental et du bilan carbone favorable, cette posture est l'occasion de **faire émerger de nouvelles typologies d'espaces publics et privés au sein du quartier de la gare.**

Conserver un hangar pour le transformer en ombrière dans un micro-parc, conserver la caserne comme tiers-lieu, repenser les ambiances des cours urbaines pré-existante, retrouver des terrasses sur la Boivre, intégrer un îlot existant au sein de nouvelles constructions, ... l'ensemble de ces actions participent à **construire une identité forte, qui s'appuie sur les qualités du déjà là et qui permettront au quartier de la gare d'avoir une tonalité d'espaces comme nulle part ailleurs.**

Cette posture n'est pas négligeable dans l'acceptation du public sur la transformation d'un quartier qu'il connaît, l'ensemble de ces éléments doit être regardé comme un patrimoine et un vecteur d'identité et d'appropriation des différents espaces.

De la même manière, transformer le dernier niveau du parking Toumaï en grand espace capable, en belvédère actif pour le quartier, permettra au quartier de la gare d'offrir des espaces de qualité comme nul autre quartier de gare.





#### 4.4.4 La lisière boisée

Pour les sites opérationnels en contact direct avec les emprises SNCF, il sera nécessaire de penser la matérialité des limites, en terme de clôture mais également, dans l'épaisseur, avec une lisière boisée.

Elle aura pour objectif de protéger visuellement les nouvelles opérations, de constituer le paysage depuis le rez-de-chaussée mais aussi depuis les étages, de constituer un cordon homogène de végétation, qui fera office d'outil climatique entre l'espace ferroviaire et les espaces habités. Cette lisière arborée sera un élément important de la lecture du paysage du quartier de la gare depuis la ville historique.





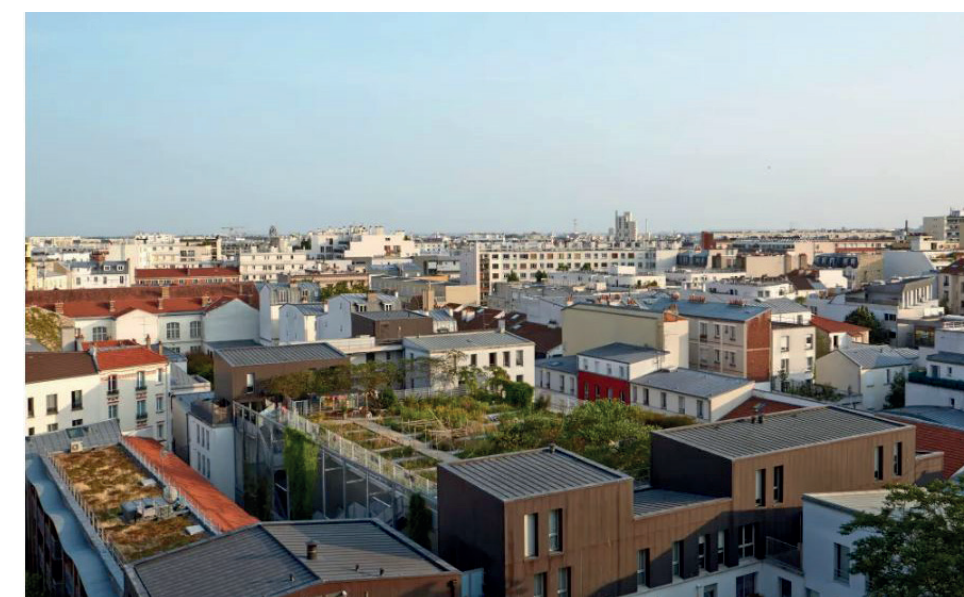
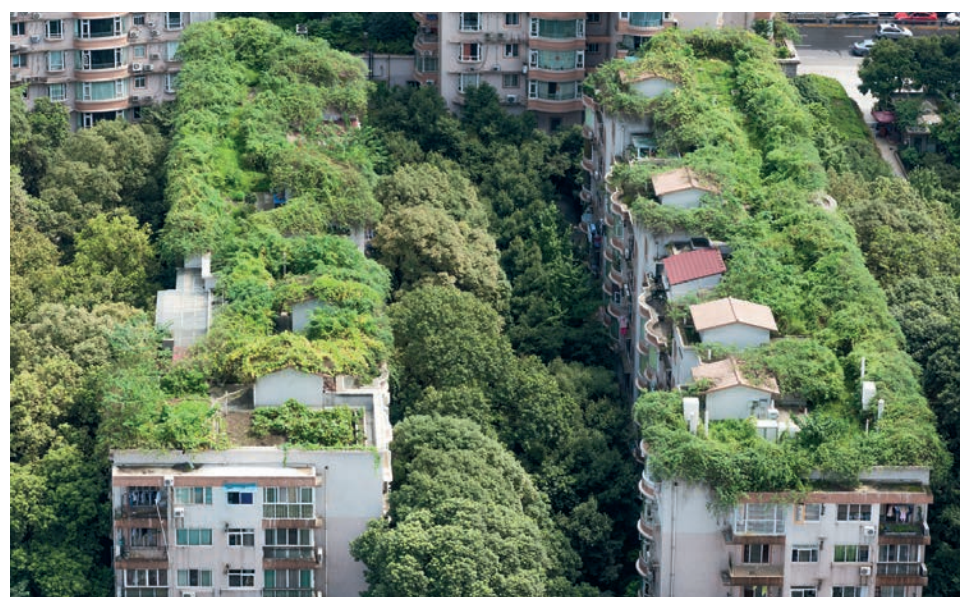
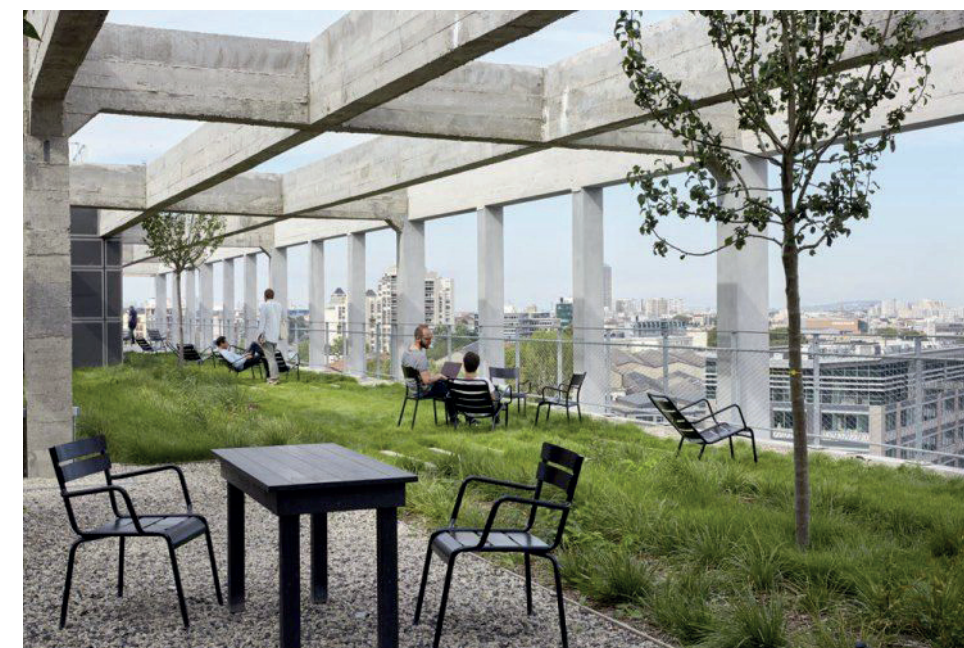
#### 4.4.5 La 5ème façade : les toitures

Le contexte topographique en fond de vallée des différents sites potentiels de projet demandera plus qu'ailleurs une attention aux toitures.

En effet, que ce soit depuis les coteaux des Rocs et de Montmidi, la ville historique ou la future esplanade Toumaï, **la vue des toitures constitue un élément à part entière du paysage du quartier de la gare.**

Cela pourra être traité soit en y trouvant des **usages, des espaces communs en toitures** pour les opérations de logements et d'activités par exemple, soit par **la mise en place de toitures végétalisées**, qui devront trouver un juste milieu entre des surfaces de sédum qui ne répondraient pas aux enjeux et de véritables «jardins suspendus» avec des épaisseurs de terre conséquentes qui amènerait à surdimensionner les structures porteuses des bâtiments, pouvant ainsi entrer en conflit avec les objectifs de sobriété recherchés et le développement des modes constructifs biosourcés.

Ces toitures doivent être pensées avec autant d'attention que les espaces en pied de façade. La qualité des usages, l'intégration des édicules techniques, la diversité des expressions végétales participeront à augmenter la part du paysage dans le quartier de la gare.





## 4.5. La renaturation de la Boivre

### 4.5.1 Rappel des traits généraux de la Boivre

#### La Boivre : un cours d'eau profondément remanié

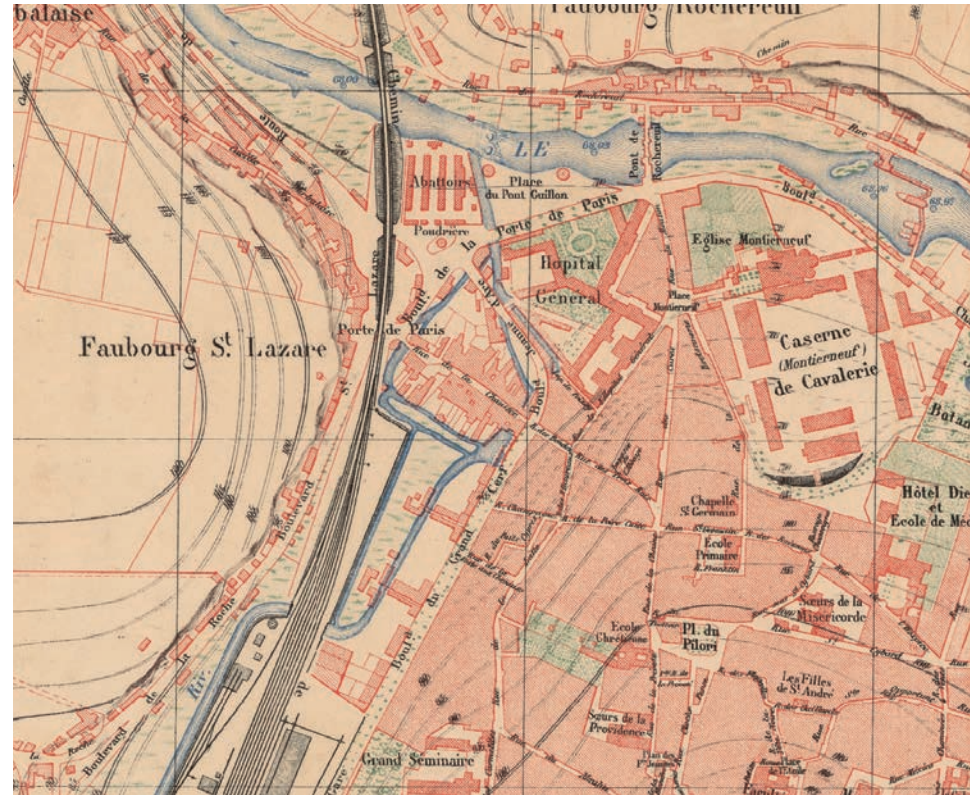
Après avoir dessiné un train de vastes circonvolutions dans la traversée du territoire des communes de Biard et Vouneuil-sous-Biard (à l'ouest de Poitiers), la Boivre, guidée par le relief, emprunte un talweg étroit d'axe Sud-Ouest/Nord-Est pour confluer, rive gauche, avec le Clain. En cet ultime tronçon d'une longueur proche de 3 kilomètres, **la rivière arbore un lit principal de physionomie désormais homogène (tracé non sinueux, gabarit trapézoïdal uniforme), héritage de l'une des branches d'un réseau hydraulique façonné par le passé et la main de l'Homme.**

Longtemps, en cet endroit (c'est-à-dire en aval de l'actuelle rocade de Poitiers) en effet, **le fond de vallon a été occupé par un ensemble complexe de biefs, canaux et dérivations facilitant les usages et le contrôle de l'eau.**

**C'est l'avènement du réseau ferré et l'implantation de la gare en fond de vallée qui furent à l'origine d'une simplification de ce réseau et la formalisation du tracé que la rivière connaît aujourd'hui.**

Longtemps, les cours d'eau n'ont représenté dans l'esprit citadin que de simples conduites destinées à véhiculer une ressource qui doit couler où il faut, quand il faut, en quantité nécessaire, mais sans excès. Aussi ont-elles été canalisées, rectifiées, endiguées, recalibrées, voire partiellement « enterrées ». Outre le fait que ces interventions successives ont irrémédiablement influencé les conditions naturelles de vie et de fonctionnement de ces milieux aquatiques, les événements hydrologiques subis ont démontré que **ces interventions n'avaient parallèlement pas eu pour effet de protéger efficacement les populations contre les crues.**

La Boivre, dans le quartier de la gare de Poitiers, n'échappe malheureusement pas à cette dialectique : après avoir été une rivière de plaine à chenal unique, de pente et dynamique modérées, nourrissant un fond de vallée particulièrement humide et probablement colonisé par les milieux de type bas-marais (avant le XVIIIème), puis un réseau hydraulique complexe drainant le fond de vallée (XVIII-XIXème), elle présente aujourd'hui **un lit unique, généralement homogène, encaissé et endigué, se développant essentiellement en pied de relief rive gauche.**



### 4.5.2 La Boivre en amont de Poitiers

L'observation des conditions amont de la Boivre constitue un modèle pour penser la renaturation des séquences urbaines de la Boivre. Il s'agit de s'inspirer de sa ripisylve existante, de sa morphologie et de son méandrage, des profils de berges observés.

Dans le quartier de la gare, il ne sera pas possible de retrouver le paysage de la vallée amont, encore préservé. Cependant, le séquençage des propositions d'évolution du cours d'eau permettront de retrouver une cohérence d'ensemble, l'observation des milieux amont, de recréer des continuités écologiques cohérentes.



### 4.5.3 Dans le secteur de la gare : principaux facteurs de dépréciation

Dans les emprises d'étude considérées, la Boivre se révèle tout d'abord marquée par une configuration physique en section profondément homogène : **un gabarit en « U » encaissé, une largeur uniforme, et un profil en long de faible pente (inférieur à 0,2%)**.

**Ces conditions physiques limitent aujourd'hui son attractivité, ses capacités d'accueil** (habitats aquatiques et faciès d'écoulement peu différenciés) et, nécessairement, son activité géodynamique (capacité à renouveler et rajeunir ses formes de façon autonome et au gré des débits transitant).

Cet état « pseudo-naturel » se révèle renforcé par : la physiologie générale d'étroit corridor de la rivière (peu d'interaction du cours d'eau avec ses marges du fait de l'encaissement du lit et de l'urbanisation adjacente), **l'émergence régulière d'ouvrages de stérilisation des fronts riverains** (succession de parements et perrés béton puis murs de palplanche, représentant plus de 30% du linéaire de rives), **l'existence de quelques micro-seuils ou ouvrages transversaux influençant la lame d'eau**, puis **le caractère mature et peu varié, dans les strates et les espèces, des formations végétales riveraines** (aulne, frêne, robinier, puis noisetier, prunellier, cornouiller, sureau, etc. en sous-étage).

**Désormais éminemment corseté et réceptacle, localement, d'eaux sales**, le tronçon de la Boivre considéré a tout bonnement été **réduit à un simple ouvrage technique, éloigné des modèles naturels**.

Si les travaux de remise en forme physique et recalibrage antérieurement subis ont permis l'augmentation de la capacité du lit à évacuer les débits de crue, ils ont eu aussi pour effet **d'accroître les vitesses d'écoulement et la compétence de l'eau lors de ces événements hydrologiques**. Or, les endiguements étendus visant à protéger le territoire urbanisé ont non seulement supprimé toute possibilité d'érosion latérale, mais aussi « lissé » les vitesses de courant et ainsi conduit à l'augmentation des capacités de prélèvement et de transport des matériaux constitutifs des fonds de la rivière.

Si le sur-élargissement du gabarit actuel du cours d'eau en fond et pour des débits usuels est à l'origine d'un étalement de la lame d'eau et de processus de colmatage en nombre de secteurs (dépôts homogènes de fines et limons), l'augmentation et l'homogénéisation des vitesses d'écoulement au sein de la section chenalisée favorise, en crue, une plus grande instabilité de ces substrats (effet de remaniement plus fréquent des particules fines du fond du lit).

Or, la qualité des fonds du lit est un facteur déterminant dans l'abondance et la distribution de la faune benthique (invertébrés) dont se nourrissent les populations

piscicoles. L'altération des substrats par colmatage et la redistribution de ces fines à chaque crue signifie donc une baisse de productivité du milieu affecté et, par là-même, une atteinte aux conditions de vie pour la faune aquatique.

**La couverture (l'enterrement) sur de plus ou moins longues distances d'un cours d'eau est enfin et sans conteste l'intervention anthropique la plus traumatisante pour le milieu naturel** puisqu'elle se traduit par la négation totale de ce dernier et la disparition de tout support de vie à l'endroit du linéaire impacté. Elle s'apparente à la création d'une discontinuité majeure sur l'hydrosystème, engendrant l'isolement des populations ainsi que des impacts sur les quatre dimensions de l'écosystème : longitudinale (obstacle à la migration, accélération des transferts de flux et de matières), transversale (isolement vis-à-vis des annexes hydrauliques / perte de connectivité), verticale (bouleversement ou/et stabilisation du profil en long) et temporelle (accélération des épisodes hydrologiques critiques). Il s'agit d'une intervention non seulement destructrice des équilibres écologiques, mais aussi des processus fonctionnels. Dans le cas du tronçon de Boivre considéré, et en dehors des emprises des ouvrages de franchissement attachés aux infrastructures linéaires actuelles (voiries, réseau ferré), le linéaire de cours d'eau « couvert » représente aujourd'hui près de 12%.

Enfin, l'extrémité en aval du cours de la Boivre connaît par ailleurs la soustraction regrettable d'une part du débit naturel sur un linéaire de près de 1200 mètres du fait de la persistance d'un ancien bief / d'une prise d'eau, rive droite et en aval immédiat de la rocade).



Vues du caractère endigué du lit de la Boivre et de sa physiologie de corridor étroit n'influençant plus ses marges riveraines (désormais urbanisées/imperméabilisées) - (Clichés Biotec, 25.01.2022)



## 4.5.4 Principes de conception



Les grandes séquences de Boivre issues du diagnostic - D'ici là / Biotec.

Le contexte urbain, la présence des voies SNCF, la technicité des différents ouvrages qui jalonnent le tracé, la dureté de certaines emprises foncières le long du cours d'eau **ne permettent pas d'envisager une renaturation homogène sur l'ensemble du linéaire dans le quartier de la gare.**

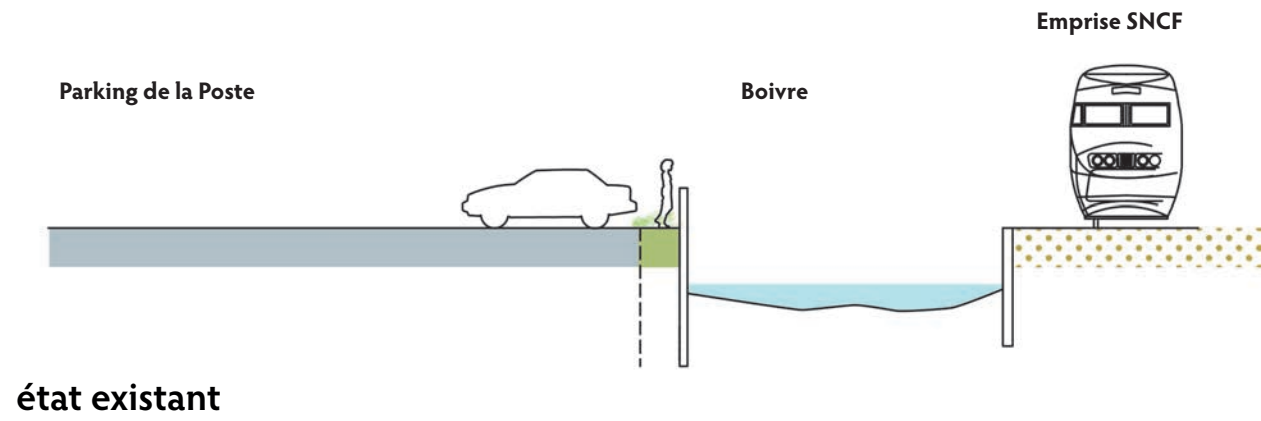
Du diagnostic de terrain, plusieurs grandes séquences cohérentes de Boivre ont été mises en avant. Toutes n'ont pas les mêmes contraintes et ne portent pas les mêmes objectifs et réponses possibles d'évolution du cours d'eau.

Face à l'urgence des conséquences du réchauffement climatique mais également dans un contexte urbain complexe, **la renaturation de la Boivre se doit d'être volontariste et opportuniste, et parfois démonstratrice pour engager le changement.**

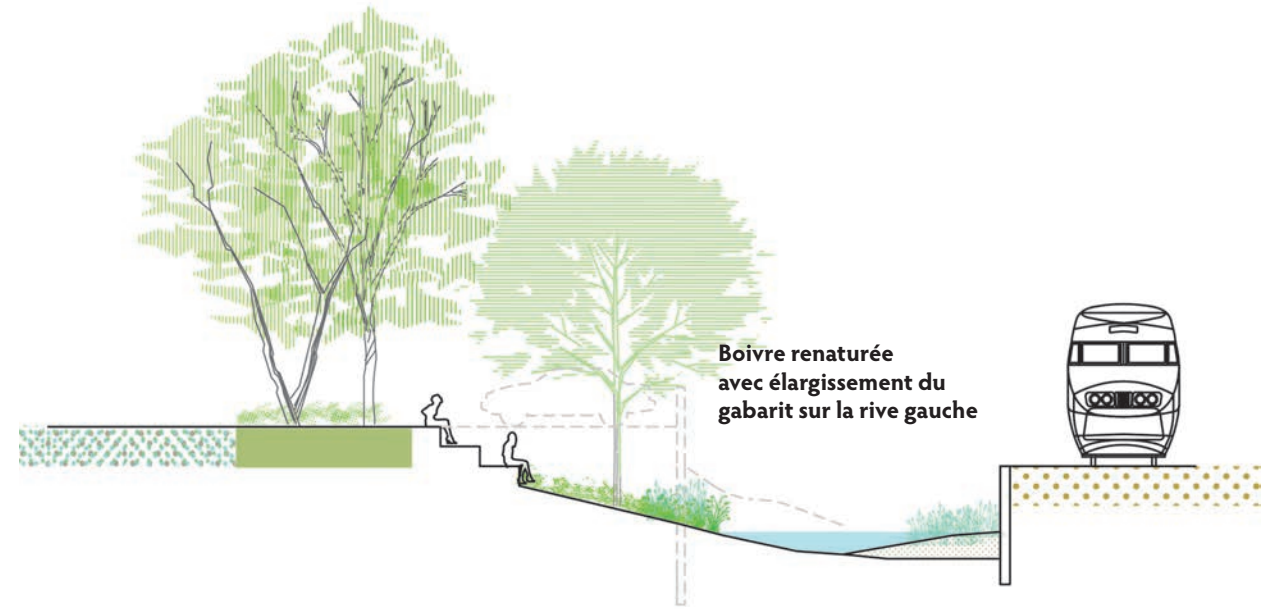
- **Opportuniste** car elle doit s'inscrire dans les différentes grandes temporalités d'évolution du quartier de la gare, sans attendre d'avoir une libération complète des emprises qui longent le ruisseau. **L'urgence ne permet plus d'appréhender la renaturation de la Boivre uniquement dans une logique hydraulique mais bien dans une logique d'opportunité.** Peu importe si ce travail de renaturation démarre par l'aval, l'essentiel est d'engager des actions concrètes, de penser des tronçons homogènes dans une vision globale cohérente du cours d'eau. Cette logique n'appauvrit pas les ambitions données au ruisseau, elle permettra de développer de nouveaux rapports à l'eau, aujourd'hui perdus, de proposer différentes manières de longer le cours d'eau.
- **Volontariste** car pour apporter une réelle plus value écologique à ce travail de restauration, **il sera nécessaire de reconquérir des emprises**, notamment sur le périmètre SNCF. Ces emprises par grandes séquences doivent être **un préalable à toute réflexion d'évolution des grandes parcelles stratégiques du quartier, un invariant du schéma général du quartier de la gare.**
- **Démonstratrice** car il est important que les premières actions modifient l'image et la perception du ruisseau pour les habitants du quartier comme pour les usagers. La transformation de la perception du ruisseau est aussi importante que sa transformation physique. Elle permet d'engager un changement de regard qui va au delà de son environnement proche mais constitue un levier important pour le rayonnement et l'attractivité du quartier gare.

**Les exemples ci-après sur les séquences 4 et 5 illustrent que les modes d'intervention diffèrent sur les multiples séquences en fonction de contraintes spatiales et foncières différentes.**





état existant

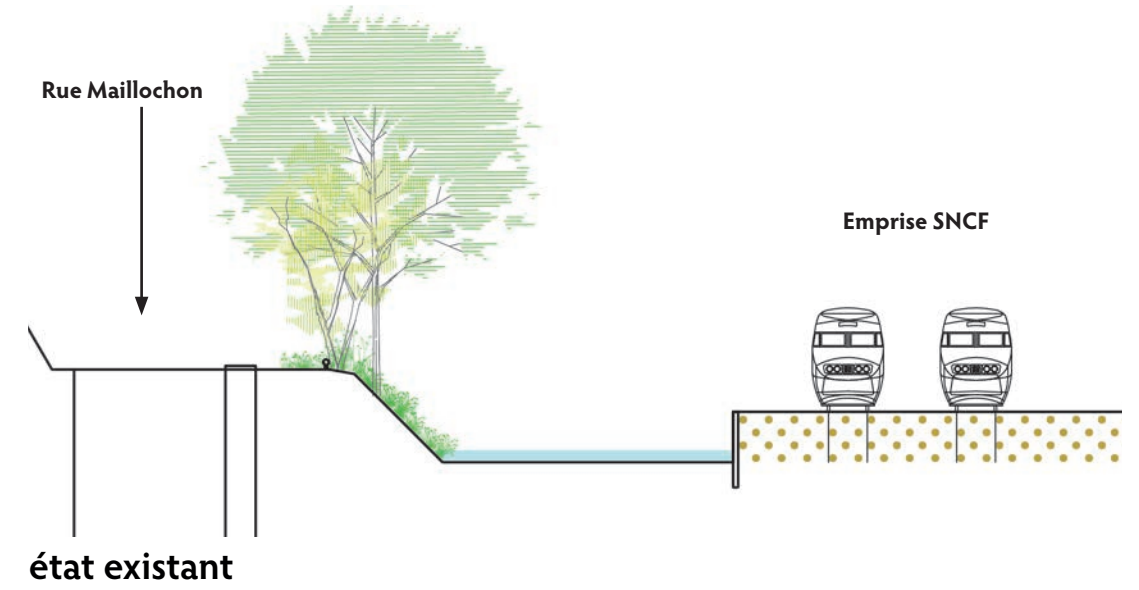


intention de projet

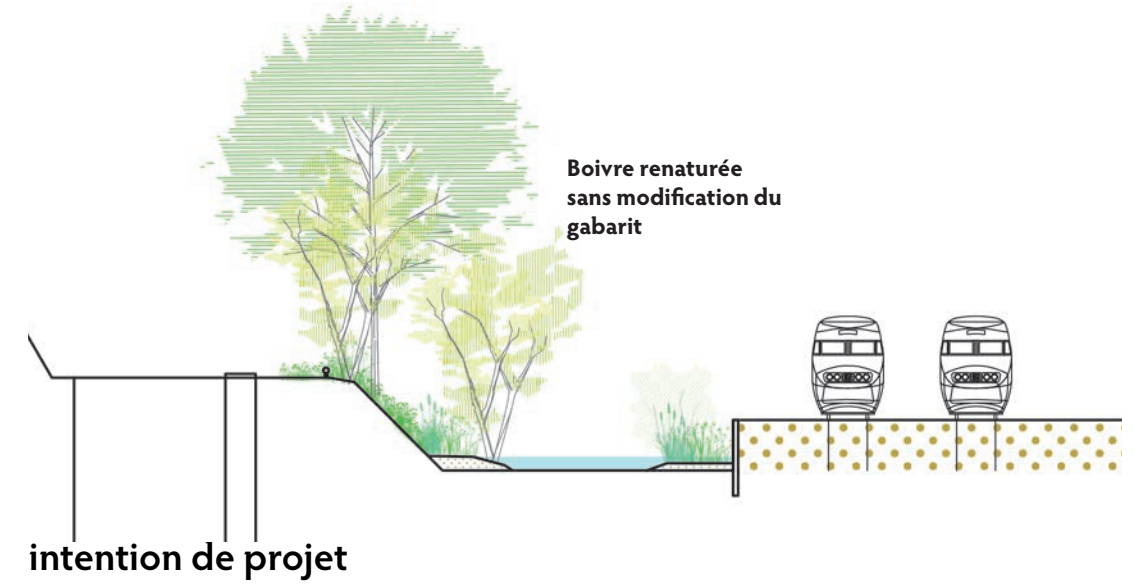


image de référence

Exemple de renaturation de la Boivre, avec élargissement du gabarit :  
séquence 5, au droit du foncier de la Poste



état existant



intention de projet



image de référence

Exemple de renaturation de la Boivre, sans élargissement du gabarit :  
séquence 4, entre la rue de Maillochon et les voies SNCF



# 5. La mobilité

## 5.1. Les invariants de la mobilité

**1 Valorisation des itinéraires modes actifs :** mieux connectés au sein du quartier gare et en interaction avec les quartiers alentours (en particulier centre-ville, mais aussi en lien avec le ), par :

- Le traitement des discontinuités sur les itinéraires existants répondant aux lignes de désirs majeures ;
- La création, en complément, d'itinéraires confortables et continus, notamment pour les cycles ;
- La mise en accessibilité et l'élargissement de la passerelle piétonne enjambant le faisceau ferroviaire et permettant l'accès aux quais et usage de cette passerelle pour des échanges transversaux Est-Ouest (entre quartiers résidentiels et centre-ville via le parvis actuel de la gare).

**2 Création d'une gare « bicéphale »** par l'aménagement et la valorisation d'une véritable entrée à l'Ouest des voies ferrées, avec :

- l'installation de guichet et/ou de bornes à l'Ouest de la passerelle ;
- un adressage clair sur un parvis piéton à l'Ouest libéré du stationnement, mais permettant les dépose-minute, et associé à du stationnement vélo ;
- la création d'un silo de parking à l'Ouest des voies ferrées, reportant le stationnement de la gare supprimé en surface, et une partie de places supprimées dans le parking Toumaï. En corollaire, ce renforcement de l'offre de stationnement à l'Ouest favorise une double possibilité d'accès en voiture à la gare :
  - + accès à l'Ouest, depuis les quartiers à l'Ouest et au Nord de Grand Poitiers (par les avenues de Nantes et de Paris) ;
  - + maintien d'un accès à l'Est associé au parvis de la gare historique et aux parkings silo existants (Toumaï, Effia), depuis le centre-ville et les quartiers au Sud et à l'Est de Grand Poitiers (par l'avenue de la Libération et les boulevards).

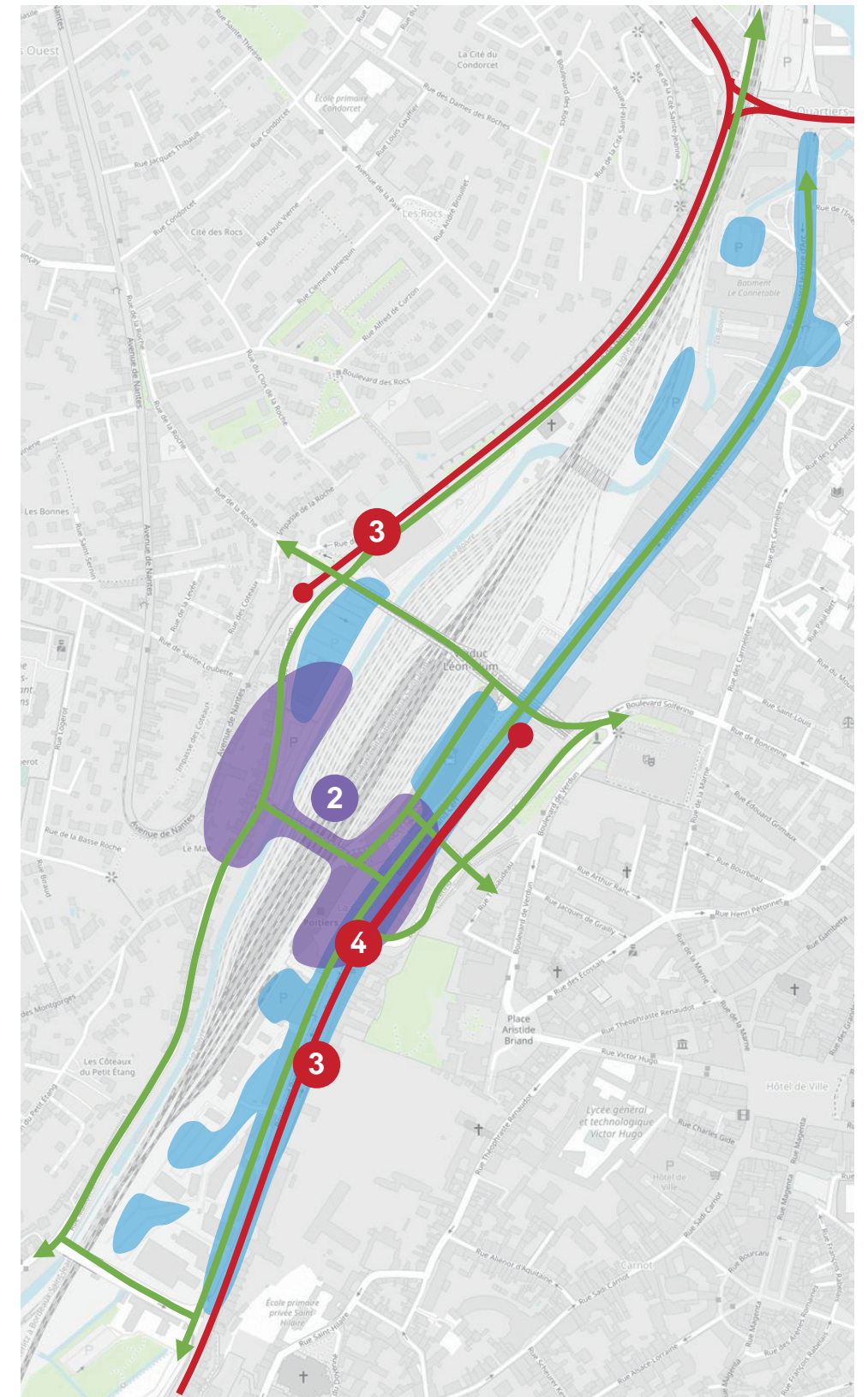
**3 Renforcement du rôle (structurant) de l'avenue de Nantes et des boulevards Pont Achard/Grand Cerf jusqu'au parking Toumaï** dans la hiérarchie du réseau routier, en cohérence avec la double possibilité d'accès à la gare.

**4 Conservation à double-sens du boulevard Pont Achard et du boulevard du grand Cerf jusqu'au parking Toumaï**, pour maintien d'une accessibilité au centre-ville (dont le parking du TAP) et à l'équipement gare depuis/vers le Sud.

**5 Réorganisation de l'offre en stationnement, afin de libérer de l'espace en surface et optimiser le fonctionnement des parkings en ouvrage** (voir le chapitre stationnement).

**6 Des services complémentaires à développer.** En complément de l'infrastructure piétonne et cyclable qui doit déjà permettre des reports modaux, les services (pouvant être de nature publique et/ou privée) doivent permettre de fournir des alternatives au recours systématique à la voiture individuelle, par :

- la location de voitures, dont une partie du stationnement pourrait potentiellement être repositionné sur les parkings silo ;
- la mise en valeur de l'autopartage (station Otolis parking Toumaï) ;
- les espaces de vente, location et réparation de vélos, notamment électriques ;
- le renforcement de l'offre en stationnement sécurisé pour les vélos ;





## 5.2. Schéma de circulation proposé

Le principe de réduction du nombre de voies (profil de 2 à 3 voies selon les sections), associé à un maintien de la circulation en double-sens sur les boulevards Pont Achard, Grand Cerf et Jeanne d'Arc, permet de regagner des espaces significatifs au profit des piétons, des cycles et du paysage.

Le principe de couloirs bus à l'approche des carrefours plutôt que des voies bus continues sur l'ensemble des boulevards est privilégié pour permettre cette transformation tout en garantissant des temps d'attente raisonnables des bus aux carrefours.

**NB : Ultérieurement des mises en sens unique partielles pourront être envisagées.**

Le passage de la rue de Maillochon en sens unique (sauf vélos) et intégralement en zone 30 permet en outre d'intégrer une piste cyclable dédiée dans un des sens de circulation.

### Impacts sur le trafic dans le périmètre de projet

Trois types d'évolution se cumulent et induisent des modifications des volumes automobiles aux heures de pointe :

- reports modaux induits par la densification de l'offre alternative proposée et la réduction des capacités d'écoulement automobiles ;
- reports spatiaux en lien avec la fermeture de la trémie ;
- reports spatiaux et génération de trafic automobile en lien avec le développement du secteur et l'évolution de la stratégie de stationnement.

Ces évolutions combinées impliqueront globalement une diminution du trafic sur les boulevards du Pont Achard, du Grand cerf et Jeanne d'Arc, ainsi qu'une augmentation du trafic sur l'avenue de Nantes, en lien avec le développement de la frange Ouest de la gare.

### Impacts sur les itinéraires à large échelle, hors périmètre de projet

Ce schéma ne modifie pas le plan de circulation sur les boulevards et n'impose donc pas de modification d'itinéraire.

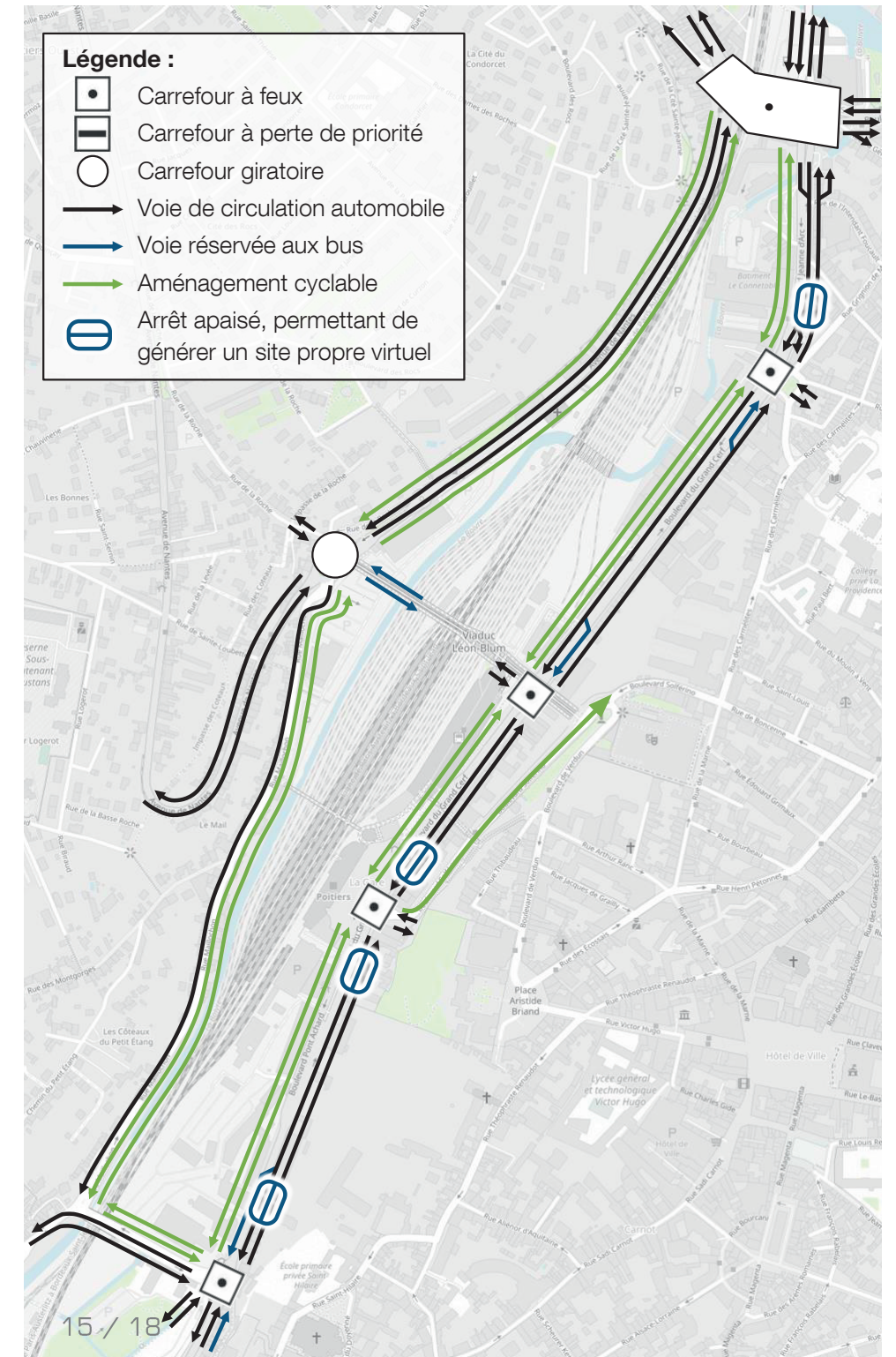
Néanmoins la hiérarchie du réseau sera modifiée et en cohérence, les aménagements et outils de régulation du trafic viseront à dissuader le transit par ces boulevards.

Ainsi, l'objectif est de reporter une partie du trafic de transit actuel sur des itinéraires qui seront alors plus attractifs :

- la rocade (bien qu'incomplète) ;
- la partie Est des boulevards de ceinture du centre-ville.

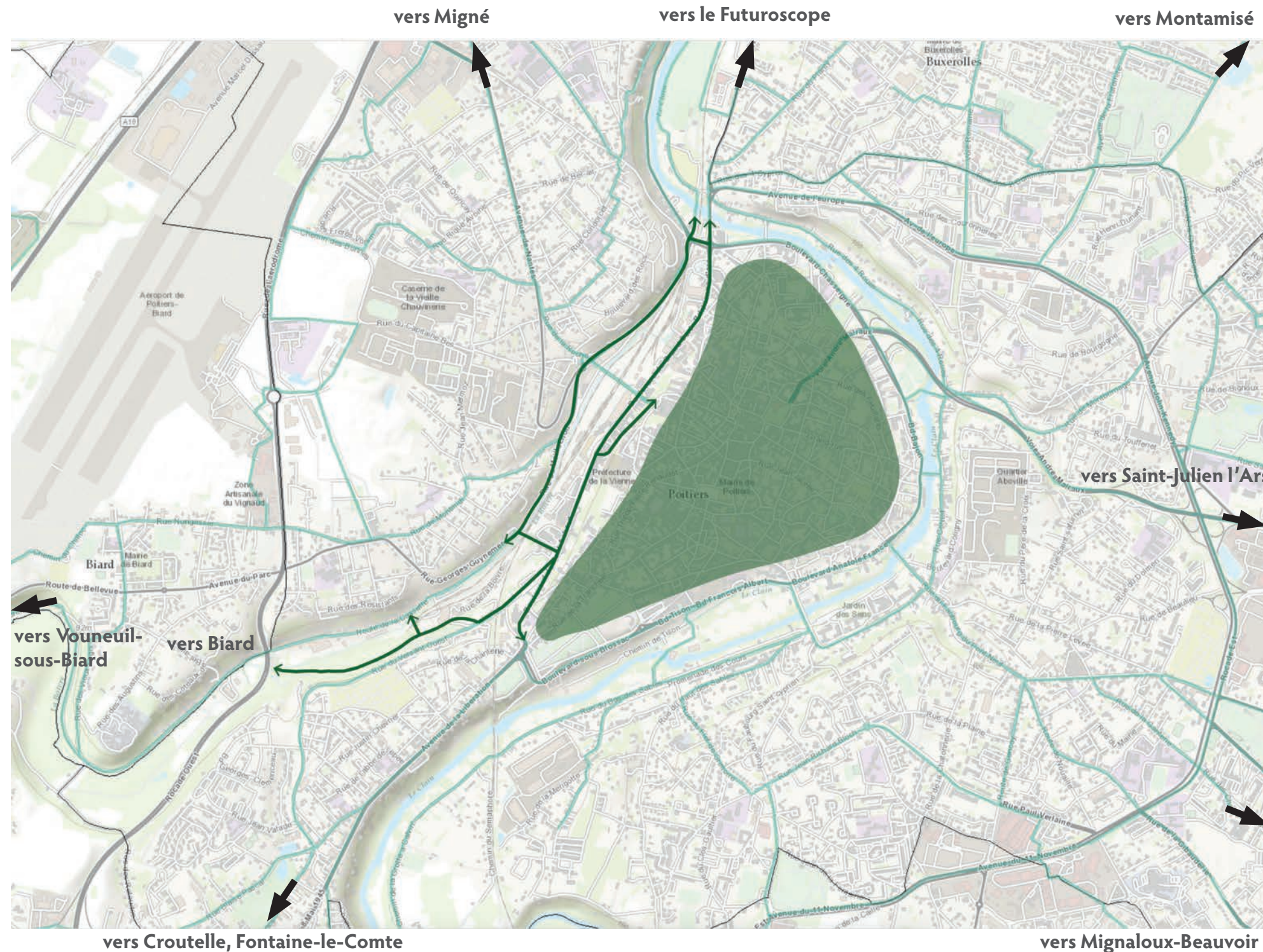
### L'aménagement des boulevards, par une diminution de la capacité liée à la réduction du nombre de voies, doit permettre de rediriger une partie des flux de transit sur ces autres axes.

Les boulevards resteront toutefois un itinéraire plus attractif pour certains flux (une part résiduelle de flux de transit, une part des accès à la gare via le parking Toumaï, et les accès au centre-ville), et en particulier ils resteront plus attractifs que la rue Maillochon, mise en sens unique et apaisée afin d'y développer l'usage des modes doux.





### 5.3. Les aménagements cyclables : s'inscrire dans un maillage élargi



- aménagements cyclables envisagés dans le cadre de la mutation du secteur gare
- autres aménagements cyclables potentiels, hors du périmètre du secteur gare (tracés n'étant pas l'objet de cette étude et donc pouvant être soumis à évolution)

centre-ville apaisé et partagé en zone 30 / aires piétonnes

### 5.4. L'organisation du stationnement

#### 5.4.1 Objectifs

A travers les orientations sur le stationnement, plusieurs objectifs sont poursuivis :

- conserver une capacité de stationnement suffisante pour la gare ;
- intégrer les besoins de stationnement privés nouvellement induits par le projet ;
- inciter les habitants et travailleurs du quartier à utiliser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle (action couplée à la réalisation d'aménagements cyclables structurants et à la mixité de programmation permettant une proximité domicile/travail/services) ;
- optimiser le nombre de places à construire afin de limiter au maximum l'emprise des stationnements ;
- désimperméabiliser des emprises actuellement occupées par du stationnement en surface ;
- limiter l'impact sur les sols des nouveaux stationnements : la systématisation des parkings souterrains dans chaque îlot réduirait fortement l'espace nécessaire à la plantation d'arbres de haute tige, nécessaires pour ombrager et rafraîchir le quartier, et nuirait à la continuité de la « trame brune », c'est à dire à la continuité des sous-sols.
- permettre la réversibilité partielle des stationnements afin d'accompagner l'évolution des usages de mobilité.
- sur les espaces publics, regagner de l'espace au profit des piétons, des vélos et des plantations.
- garantir un remplissage optimal des parkings silo existants et à créer.

Aussi dans la majorité des secteurs opérationnels, il faudrait proposer une mutualisation du stationnement sous forme de silos pour éviter d'occuper les sous-sols. La quasi-totalité des îlots seront en conséquence libérés de cette contrainte et la conception architecturale et paysagère pourra se concentrer sur d'autres objectifs : favoriser la réhabilitation, développer des bâtiments participant à l'essor des filières de construction bas carbone, offrir des jardins privatifs généreusement plantés, garantir une meilleure intégration des programmes en rez-de-chaussée et stationnements vélos qui seront dégagés des rampes d'accès au parking...



## 5.4.2 Principes des parkings en ouvrage

Ainsi, le stationnement autour de la gare serait réorganisé, dans la logique d'une gare «bicéphale», accessible des deux côtés avec la réalisation d'un **nouveau parking silo à l'Ouest du faisceau ferré** pour :

- les besoins de la gare, en complément du parking Toumaï, et en remplacement du parking public en surface «Maillochon» situé au débouché Ouest de la passerelle de la gare ;
- report du stationnement privé de la Poste actuellement en surface permettant de renaturer les abords de la Boivre ;
- stationnement privé des programmes développés sur la frange Ouest (parcelle de la Poste notamment).
- ceci doit permettre de libérer en partie le parking Toumaï, permettant de donner davantage de marges de manoeuvre sur celui-ci : réappropriation de la toiture, intégration de stationnement vélos...

D'autre part **le stationnement des nouvelles opérations sera également géré dans des silos de stationnement** :

- îlot Nord (porte de Paris/Du Guesclin) : regroupement du stationnement privé dans un silo mutualisé. Ce silo pourra éventuellement intégrer une partie du stationnement public actuellement en surface. La suppression des parkings en surface devra dans ce cas être phasée par rapport à la réalisation du nouveau parking. Ceci permet de désimperméabiliser largement l'îlot et intégrer des plantations de pleine terre entre le boulevard Jeanne d'Arc et la Boivre. Le nouveau parking est ainsi localisé en «proue» du quartier et aisément accessible depuis la place Jean de Berry, permettant d'apaiser le boulevard Jeanne D'Arc et favoriser le lien Est-Ouest entre le quartier Montierneuf et les nouvelles opérations.
- îlot pont Achard + parcelle Renault : regroupement du stationnement dans un silo unique afin de permettre de désimperméabiliser largement l'îlot.

Enfin, les voitures de location pourront éventuellement être relocalisées dans ces silos.

Le principe du regroupement des usages de stationnement, associé à la mixité programmatique permet d'envisager du foisonnement entre les usages (occupation pour les besoins des activités d'une partie des places dédiées au logement et disponibles en journée). Ce foisonnement permettrait d'optimiser le nombre de places, l'emprise et/ou la hauteur de ces parkings, ainsi que leur coût.

## 5.4.3 Conséquences sur le stationnement sur espace public

Cette stratégie de regroupement des stationnements publics et privés dans des silos va de pair avec une limitation du stationnement en surface côté Est du faisceau ferré, avec :

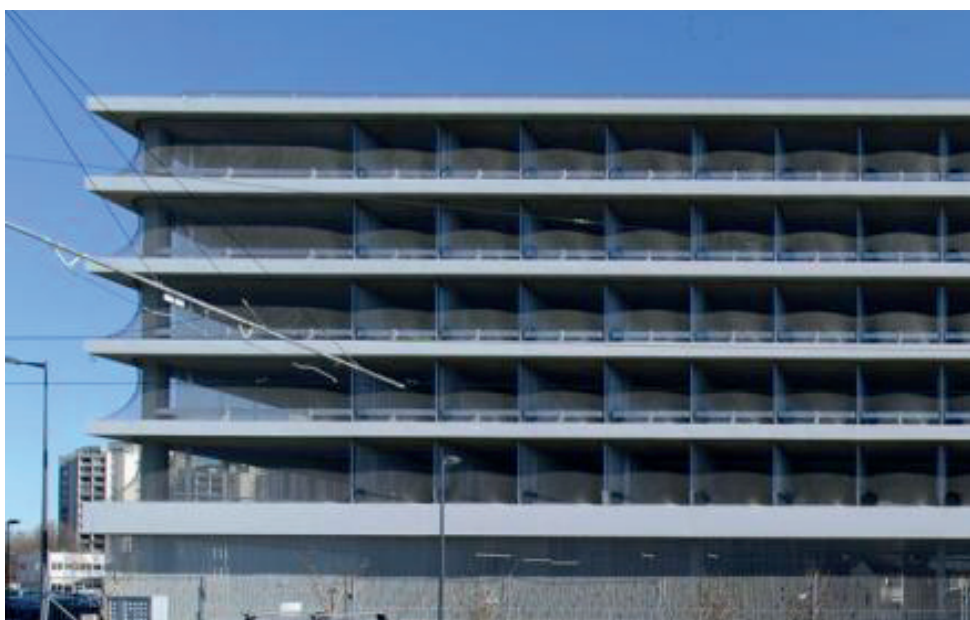
- la suppression du stationnement individuel en surfaces le long des boulevards Pont-Achard/Grand Cerf/Jeanne d'Arc.
- en contrepartie, les stationnements spécifiques peuvent être maintenus et renforcés : places de livraison, notamment pour les commerces et activités, stationnement PMR.

Côté Ouest, le long de la rue de Maillochon et de l'avenue de Nantes, en raison d'une distance plus importante par rapport à la gare et aux nouveaux parkings silos réalisés, il est proposé le maintien d'une partie des encoches de stationnement qui pourront ainsi bénéficier aux riverains. Certaines places seraient cependant supprimées pour permettre l'intégration d'une aire de dépose-minute pour la gare.

Il est à noter que, compte tenu de l'ampleur du projet, et de son phasage, les évolutions sur le stationnement seront progressives : il ne s'agit pas de supprimer d'un coup l'ensemble du stationnement de surface, et de différencier l'approche selon les spécificités de chaque espace.

Le phasage des différentes opérations doit permettre une adaptation des usages sur tout le temps du projet, par exemple :

- en raison des enquêtes qui montrent un remplissage partiel du parking Toumaï, la libération du toit du parking Toumaï pourrait être testée dans un premier temps dans le cadre d'un aménagement tactique, au profit de nouveaux stationnements vélo et d'un belvédère.
- la réalisation du parking Ouest de la gare est une des actions à mener en priorité avant de supprimer le parking en surface existant à l'Ouest de la gare et permettre de reporter une partie des accès à la gare sur l'avenue de Nantes et ainsi apaiser les boulevards à l'Est.
- d'une manière générale, la réduction du stationnement en surface sur les boulevards devra être progressive et phasée par rapport à la mise en place des alternatives, comme les aménagements cyclables et la réalisation des nouveaux silos...





## 5.5. Les boulevards du Pont Achard - Grand Cerf - Jeanne d'Arc

### 5.5.1 Fonctions de mobilité à intégrer

#### Les vélos

Les aménagements cyclables doivent s'inscrire dans un maillage continu : notamment permettre le lien entre la vallée amont de la Boivre (zone de la cassette) et les aménagements projetés au Nord dans la direction du Futuroscope, mais aussi intégrer le lien avec le centre-ville par l'intermédiaire du boulevard Solférino.

En outre, il convient d'avoir un aménagement dédié pour permettre une pratique sécurisée.

A ce stade, il est proposé une piste bidirectionnelle afin d'optimiser les largeurs disponibles et la possibilité de dépasser dans l'emprise de la piste cyclable.

De plus, il convient d'offrir une largeur suffisante pour l'usage de vélos cargos et de vélos de livraison, aussi il est proposé une largeur de 4,00 m.

#### Les espaces piétons

La largeur des trottoirs, parfois critique aujourd'hui, doit, sur certaines séquences être augmentée, pour permettre un cheminement confortable.

En outre, le trottoir doit être suffisamment large pour avoir une répartition équilibrée de l'espace entre piéton/vélo et limiter les risques de conflit d'usage.

Une largeur minimale n'est pas fixée, car celle-ci peut varier selon les contraintes de chaque séquence, mais en moyenne une largeur de 3 m est à viser pour le trottoir sur au moins l'un des deux côtés, notamment sur le côté Ouest.

#### Les bus

Le renforcement de la desserte bus structurante à la rentrée 2022 et l'objectif de limiter l'usage de la voiture individuelle impliquent de rechercher un fonctionnement performant du réseau bus.

Cependant, la largeur contrainte des boulevards invite à questionner la nécessité de voies bus dans les deux sens sur l'ensemble du linéaire. Au regard des comptages et études de trafic menées par Transitec, celles-ci n'apparaissent pas nécessaires.

Toutefois, il convient à minima de prévoir des voies bus dédiées en approche des carrefours pour limiter les temps d'attente des bus, permettant à ceux-ci de dépasser les files de voitures arrêtées aux feux. Ce principe permet d'être plus économe dans l'occupation de l'espace : le boulevard aurait ainsi globalement un profil à deux voies, auxquelles s'ajoutera une troisième voie à l'approche des carrefours. Sur tous les

linéaires limités à deux voies, il sera ainsi possible d'installer une bande plantée généreuse.

#### Les stationnements/espaces de livraison

La suppression du stationnement en surface ne va pas sans contreparties, notamment sur les espaces de livraison. Il ne s'agit pas de faire du boulevard uniquement un couloir de passage, mais un espace qui puisse continuer d'assurer les fonctions de desserte et de vie du quartier, notamment pour les commerces et activités existants et à venir.

Aussi, sur une partie du linéaire, lorsque la largeur du boulevard le permet, une bande de 2 m est ménagée entre le trottoir et les voies de circulation côté Est. cette bande dénommée «stationnements» sur les coupes de projet présentées plus loin permettra d'alterner :

- encoches pour les emplacements de livraison, notamment pour les commerces et activités existants sur la frange Est des boulevards ;
- plantations complémentaires, notamment sur les linéaires où les couloirs d'approche bus réduisent la largeur de la bande plantée principale ;
- quais bus, notamment le long des couloirs d'approche aux carrefours ;
- espaces de pause, pouvant intégrer du mobilier urbain, notamment des bancs ;
- stationnements vélos.

### 5.5.2 La suppression de la trémie : une nécessité pour requalifier les boulevards

**Compte tenu de la largeur contrainte des boulevards, la suppression de la trémie est nécessaire pour apaiser ces axes et ménager des espaces suffisants pour les modes actifs et le paysage.**

Les comptages réalisés et les analyses circulatoires et capacitaires menées montrent que la trémie permet d'assurer un écoulement extrêmement fluide des véhicules circulant sur l'axe des boulevards de circulations et hors accès au centre-ville, mais son maintien ne constitue pas une nécessité qu'il s'agisse :

- de l'accès au centre-ville, qui se fait majoritairement par la rue Solférino, c'est-à-dire hors trémie ;
- de l'accès au parking Toumaï, dans la mesure où :
  - + en situation projetée, un parking complémentaire en lien avec la fonction « gare » sera développé à l'Ouest de la gare, au bout de l'avenue de Nantes.
  - + les trafics automobiles accédant au parking peuvent être absorbés sur l'axe, limité à deux voies, hors trémie.

La suppression de la trémie permet donc d'atteindre les objectifs fixés en termes de mobilité alternative à la voiture ainsi que d'identité urbaine et paysagère de l'axe des boulevards. Elle permet :

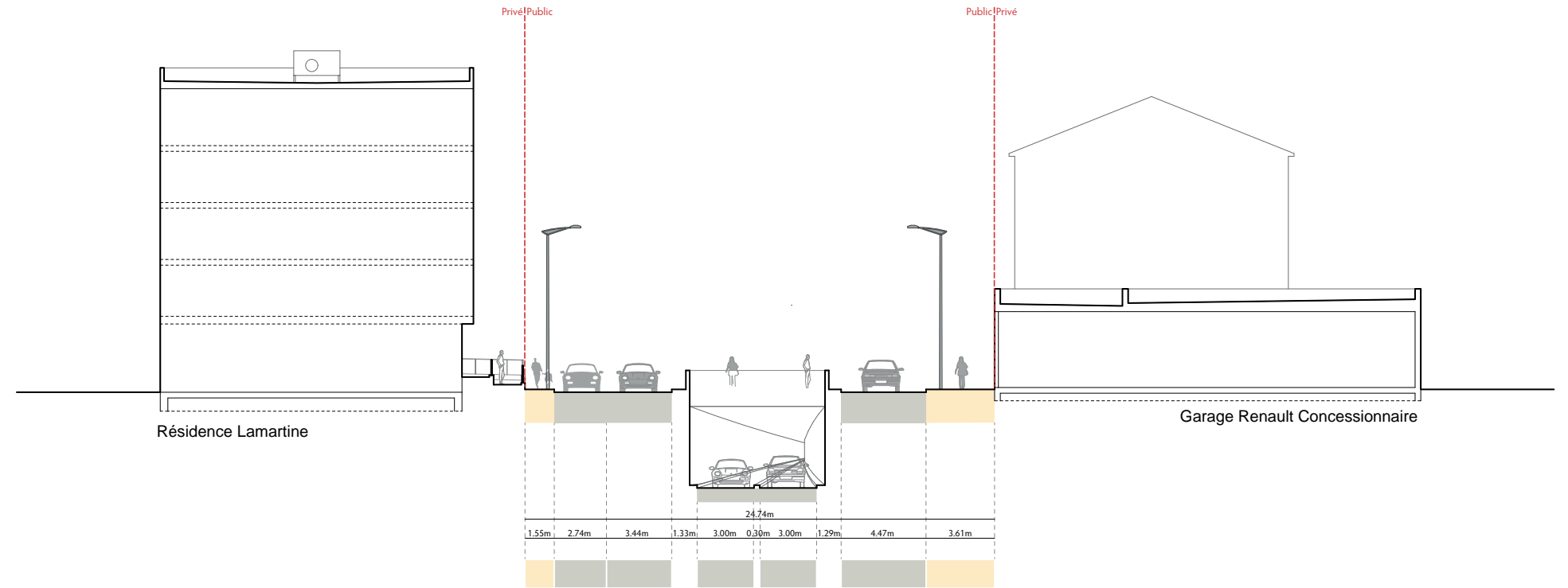
- une insertion de la piste cyclable bidirectionnelle sur l'intégralité de l'axe, y compris les points les plus étroits (dans le cas contraire, insertion impossible sans action sur le bâti).
- de limiter l'attractivité de l'axe des boulevards pour du trafic motorisé longue distance et donc de favoriser du report modal, ainsi que du report envisageable sur la rocade.

Cette limitation d'attractivité des boulevards est possible tout en maintenant une bonne accessibilité au générateur particulier que constitue la gare, générateur pour lequel une accessibilité automobile satisfaisante restera nécessaire.

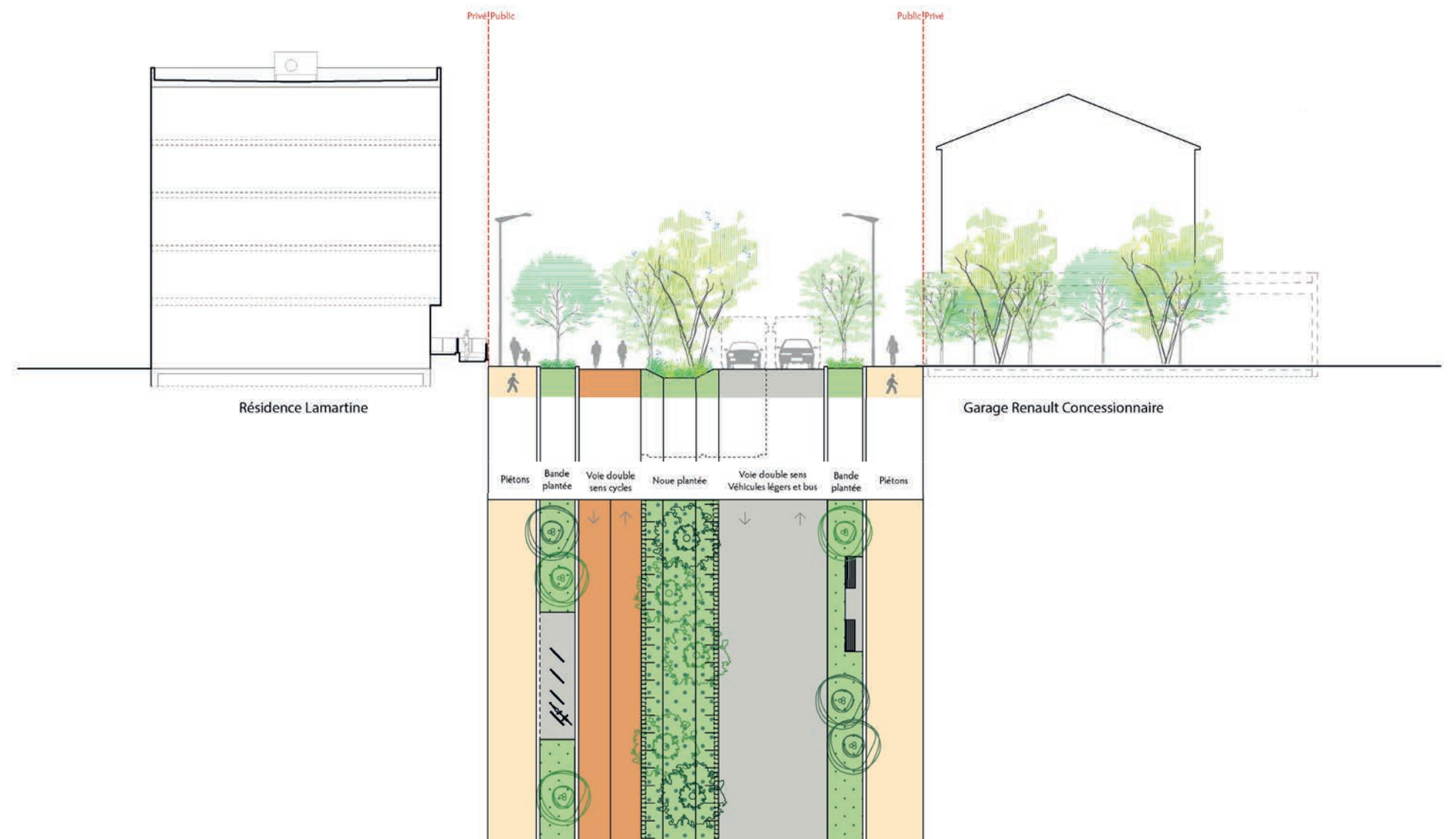
### 5.5.3 Profil proposé

Le profil «courant» proposé inclut :

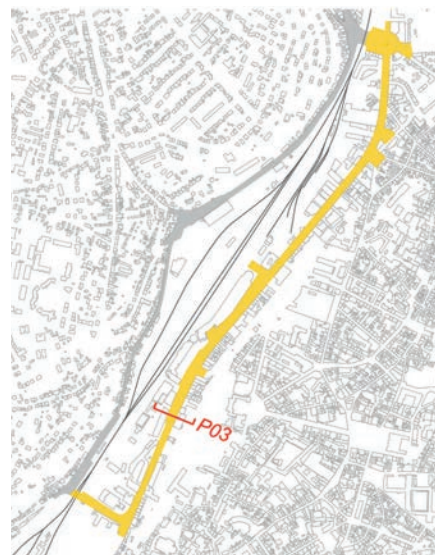
- une piste cyclable bi-directionnelle ;
- des trottoirs élargis ;
- une bande plantée continue amenant une canopée arborée continue, dans le but d'amener de l'ombre, de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain, et d'augmenter la perméabilité de l'espace public.
- un profil à deux voies circulées, partagées pour les voitures et les bus ;
- sur certaines séquences, une troisième voie pourra être nécessaire, pour intégrer des voies bus en approche des carrefours ou bien des tourne-à-gauche / tourne-à-droite ;
- sur certaines séquences, en fonction de la largeur disponible et de la programmation des franges du boulevard, une bande intégrant des stationnements livraison/PMR, alternés avec des plantations complémentaires pourra être prévue.



0- Existant, au droit de la trémie



1- Intention de projet du boulevard en «profil courant», des variations seront possibles et nécessaires sur les différentes séquences



- - - Limite Public / Privé
- ↓ Voie véhicules
- ↓ Voie Bus
- ↓ Voie cycles
- 🚶 Piétons
- P Stationnements
- Espaces plantés

# 6. Cohabitations

## 6.1. Rappel des grands enjeux de programmation

### UN CONTEXTE FAVORABLE EN 2022

. Le phénomène de regain national d'attractivité des villes moyennes, constaté depuis les confinements subis en 2020 à cause de la COVID 19, est observé à Poitiers.

70% des ménages installés en centre-ville sont arrivés depuis moins de 5 ans. Leur profil est celui de personnes très diplômées, aux comportements de métropolitains: télétravailleurs potentiellement importants, les loueurs du quartier de gare constatent la croissance du nombre de clients qui n'ont plus de véhicule individuel.

La qualité architecturale du centre-ville et son animation, à côté d'une gare TGV située à 1h20 de Paris, atouts auxquels s'ajoutent des prix très attractifs, laissent présager une poursuite de cette nouvelle attractivité.

#### . Des demandes non pourvues de bureaux en centre-ville

Deux types de demandes non satisfaites sont repérés par les professionnels de l'immobilier économique: d'une part les petits bureaux et les formats modernes partagés sont recherchés en centre-ville par des indépendants, des micro-entreprises, pour une offre très faible; d'autre part des demandes de grands plateaux pour de grandes entreprises ont été formulées à proximité de la gare, et non satisfaites également.

### ENJEUX DU RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER DE GARE

#### . Changer l'image du fond de la vallée pour les visiteurs

Que ce soit par l'esplanade de la gare, la Porte de Paris au Nord, ou le boulevard du Pont Achard au Sud, le périmètre du projet gare constitue les portes d'entrée de ville en cœur d'agglomération de Grand Poitiers : il doit être un premier signal de désir de découvrir Poitiers.

. Donner envie aux habitants de Grand Poitiers de profiter de l'offre multimodale proposée à la gare (bus, vélos, trottinettes) dans un parcours revalorisé.

. Transformer ce long linéaire routier, sans autre identité aujourd'hui, en prolongements urbains intégrés des quartiers du centre, et tout particulièrement Montier-neuf.

Cet objectif sous-tend une **programmation mixte** afin de créer de **petits pôles urbains pluri-fonctionnels de proximité**, qui évitent les déplacements et apportent des **offres complémentaires à celles du centre**.

. Apporter l'offre de logements neufs qui fait défaut dans le centre : leur absence empêche d'attirer suffisamment de familles et met en péril la viabilité de petits commerces.

Le centre n'offre des opportunités de logements que dans la réhabilitation de l'ancien, où dominant des formats de petits logements.

#### . Anticiper la hausse des prix prévisible

Développer les formules aidées : Prêt Social Location-Accession, Bail Réel Solidaire.

### UN PRÉALABLE À LA PROGRAMMATION BÂTIE

L'attractivité du fond de la vallée passera en premier lieu par la revalorisation des boulevards, les micro-parcs et la renaturation de la Boivre : un environnement où il devient propice de vivre.

Les boulevards sortiront apaisés par la transformation en voies arborées, où la part des motorisés d'un côté et des non motorisés de l'autre sera rééquilibrée au profit des seconds.

La Boivre réaffirmée et renaturée apportera la sérénité que l'écoulement de l'eau procure aux humains, ainsi que la fraîcheur recherchée l'été.

L'ouverture de micro-parcs le long du linéaire apportera la pause quotidienne de relaxation aux usagers de ces parties basses du centre.



## UNE PROGRAMMATION QUI RÉPOND AUX BESOINS IDENTIFIÉS DU CENTRE-VILLE

### HABITAT

#### . Répondre aux besoins en logement social du périmètre

Objectif fixé dans le PLHI 2019-2024: 22% de Logement Locatif Social

Profils d'occupants : étudiants mal logés, actifs mal rémunérés indispensables au bon fonctionnement (livreurs, employés, ambulanciers, aides soignantes, assistantes scolaires, serveurs, ...), familles monoparentales en difficultés nombreuses sur le secteur

#### . Typologies de logements prioritaires

##### Grands logements T4-T5 en social et en libre

- pour attirer des familles en centre-ville
- pour permettre l'accueil d'une personne en situation de handicap dans la famille
- pour développer une offre de colocation qui attire de nombreux étudiants et de jeunes actifs sans plan de vie encore bien défini

##### Des T2bis-T3 dans le locatif très social (PLAI et PLUS)

- pour accueillir les familles monoparentales en difficulté

##### Des T1-T2 pour étudiants et jeunes actifs

#### . Hébergement d'urgence

La situation actuelle de grande précarité de populations dans ce périmètre, dont des familles avec enfants à la rue, engendre la demande par des acteurs sociaux locaux de création d'**hébergement d'urgence pérenne**, accompagné d'un **suivi social d'insertion** sur place. Ce projet pourrait se combiner avec celui suggéré par Vraiment Vraiment, de créer un lieu de pause couvert et ouvert la nuit à tous : la Lanterne.

### SERVICES DU QUOTIDIEN

#### . Ne favoriser que les commerces de proximité

A l'exception d'un petit supermarché type «City», autour de **300 m<sup>2</sup>**, les cellules doivent être conçues dès l'origine de taille modeste (**50 à 80 m<sup>2</sup>**), **à part pour quelques restaurants plus ambitieux (100-150 m<sup>2</sup>)** afin de favoriser les commerçants indépendants.

La non-crédation de grandes cellules commerciales et de stationnements attachés empêchera l'installation de grands commerces de destination.

Besoins : relocaliser la pharmacie, le fleuriste; épicerie spécialisée, boulangeries, boucheries-fromageries, serruriers-cordonniers, pressing, traiteurs, cafés thématiques, réparateur informatique, brocantes, cadeaux, institut de beauté, coiffeurs, ...

#### . Compléter les RDC par des services de proximité

Créer des RDC permettant l'installation de centres médicaux et paramédicaux mutualisés, un laboratoire d'analyses médicales, des professions libérales.

#### . Créer une offre de loisirs pour cette «ville ludique»

Pour mémoire: 21% des habitants de Poitiers sont des étudiants, en quête d'activités culturelles et sportives.

### LIEUX DE TRAVAIL

#### . Privilégier des offres non conventionnelles pour les demandes de peu d'espace

Les nouveaux formats qui valorisent la **mutualisation** des espaces (salles de réunion, salle de coworking, cuisine partagée, voire fab lab) et favorisent ainsi la **circulation d'informations professionnelles** et les **coopérations** entre compétences complémentaires d'indépendants et de TPE. Les professions paramédicales s'y intéressent également de plus en plus.

#### . Répondre à la demande de plateaux tertiaires près de la gare pour de grands groupes

Facteur plus traditionnel d'attractivité économique, néanmoins très important pour l'économie locale

Les rares constructions neuves possibles à proximité de la gare ne doivent pas négliger cette offre, tout en restant mixée avec du logement pour assurer tout au long de l'année une clientèle aux commerçants du quartier.

#### . Un besoin en petits locaux d'activité à confirmer dans le futur

Offre absente, la caserne et la locomotive vont tester cette offre orientée vers l'artisanat. Le taux de remplissage indiquera les besoins complémentaires ou non du territoire, dans un contexte de revalorisation de production locale (dont l'agro-alimentaire).



## 6.2. Programmation générale

### 1 La Rotonde-La Casette

Améliorer l'expérience des piétons/cyclistes dans le parc de la Casette

La Rotonde, lieu événementiel?

### 2 IRTS

Ouvrir le jardin et sacréaliser son inconstructibilité

Centre de formation innovant ?

### 3 Pont Achard

Pôle clé du renforcement urbain dans la vallée

logements neufs privés + aidés

Tourisme solidaire à la caserne

Restauration et RDC services/commerces

Grands Plateaux tertiaires de grandes entreprises  
Locaux à vocation ESS à la caserne (Economie Sociale et Solidaire)

Ateliers et mutualisation à la caserne

Programme sportif (neuf+réhab)

Equipements SNCF social

### 4 Aile Est Gare

Réaménager l'espace public et requalifier les commerces

### 5 Aile Ouest Gare - La Poste

Gare bicéphale = condition sine qua non au rééquilibrage des flux automobiles Est/Ouest + mise en valeur des bords de Boivre

Grands plateaux tertiaires pour La Poste Assurances  
Offre tertiaire supplémentaire dans la halle de tri

Logistique du dernier km?

RDC services/commerces

Crèche (d'entreprise?)

Un espace événementiel/restauration dans la halle?

Logements neufs (au Nord)

### 6 Cour des marchandises

Une dureté foncière SNCF qui priorise la renaturation Boivre au Nord et la création d'une liaison douce vers le centre-ville

Logements neufs privés

Logements aidés dans des immeubles anciens à réhabiliter

Bureaux neufs / Formations

RDC services/commerces

### 7 Porte de Paris à Du Guesclin

Requalification urbaine prioritaire, en interaction avec Montierneuf

Logements neufs privés + aidés

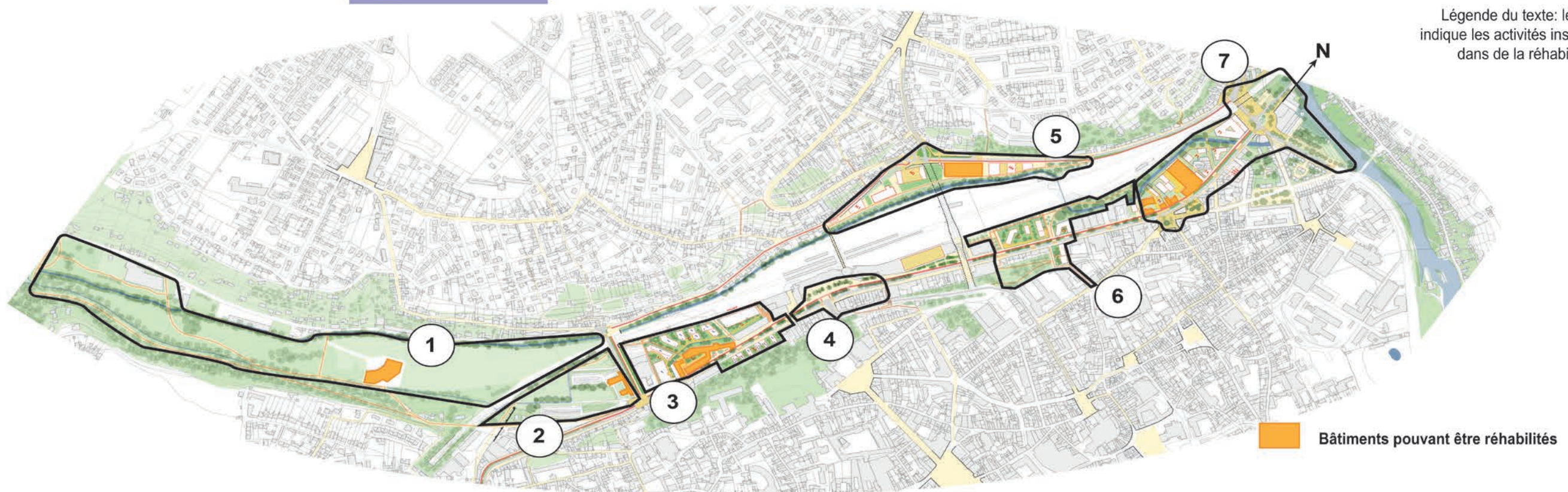
RDC services/commerces

Bureaux pour TPE-PME (16% neuf et 84% réhab)

Locaux d'activité 50 à 200 m<sup>2</sup>

Activités récréatives

Légende du texte: le violet indique les activités installées dans de la réhabilitation





# 7. La vision à long terme

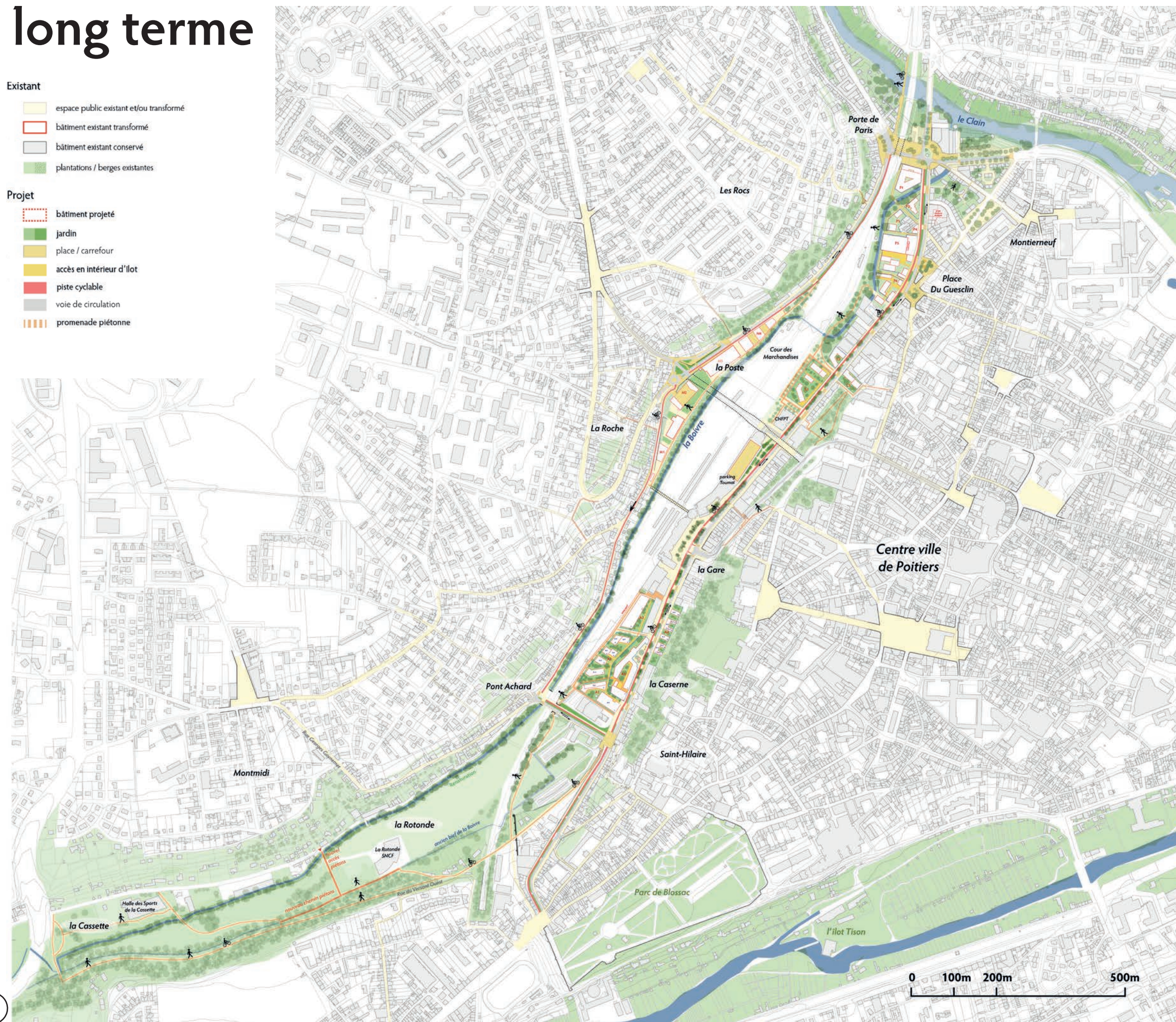
Le plan masse ci-contre, ainsi que les esquisses définies dans la partie suivante «Périmètres opérationnels» ne sont pas une fin en soi mais des outils qui traduisent une vision de long terme et permettent de coordonner les actions des acteurs, publics et privés, qui interviendront sur le projet.

Le plan masse ne doit pas être figé mais permettre les discussions et les adaptations avec les habitants, acteurs présents sur le site et opérateurs publics et privés : il s'agit davantage d'une «matrice» qui définit des intentions, des proportions, des mesures, des rapports entre les éléments qu'un cadre définitif.

Ainsi, il permet d'afficher des objectifs généraux (en termes de hiérarchie viaire, de structuration urbaine, d'adressage, d'orientation, de rapport entre le bâti et le végétal..) tout en permettant des variations, par exemple dans la programmation fine de chaque îlot ou dans l'implantation de chaque bâtiment.

Le plan masse décrit une vision du projet à terme, mais les transformations seront progressives et dépendront :

- de la disponibilité des fonciers nécessaires pour mener certaines actions ;
- du rythme et objectifs d'évolution des acteurs privés ;
- des temps d'étude techniques et réglementaires, et des temps de travaux nécessaires pour mener chaque action ;
- de l'échelonnement dans le temps des investissements de la collectivité.







## II. Périmètres opérationnels



# 1. Porte de Paris - Du Guesclin

## 1.1. Orientations urbaines

### Les îlots poreux : révéler la Boivre et structurer la ville autour des jardins

Le lit de la Boivre chemine ici sur plusieurs parcelles, appartenant à des propriétaires différents. La renaturation sera donc ici conditionnée par l'acquisition de plusieurs fonciers, à la différence de la séquence de la Poste et de celle de la Rotonde SNCF. De plus, toute opération de remise à découvert de la Boivre et de renaturation impliquera des dépenses qui devront être équilibrées par une densification.

Le tissu existant voisin intègre plusieurs grands îlots jardinés : cité jardin Honoré Gabillet, îlots semi-fermés avec jardin central, maisons en bande avec jardin sur rue le long de la rue Honoré Gabillet... Le bâti et le paysage se complètent ici et apportent des structures d'îlot assez claires.

Cette logique devrait se prolonger dans le grand îlot à l'Ouest du boulevard Jeanne D'Arc, où de surcroît la Boivre peut apporter un paysage singulier. Cet îlot est stratégique puisqu'il peut permettre la mise à découvert d'un linéaire conséquent de la Boivre. Il faut ici aller vers la mise à découvert de la Boivre, qui chemine actuellement sous un parking et sous des emprises bâties.

L'îlot est à structurer. Plusieurs géométries s'entrecroisent ici : la direction du boulevard, celle de l'alignement des maisons de la rue de la chaussée, celle de la Boivre. Cette complexité peut sans doute être résolue :

- en désimperméabilisant le parking et en donnant davantage d'espace à la Boivre en coeur d'îlot.
- le long du boulevard Jeanne d'Arc en alternant alignements francs et ouvertures visuelles vers le fond de l'îlot, et en ménageant des accès au bord de la Boivre.
- en questionnant l'implantation de la station-service qui est pénalisante car elle limite les possibilités de reprofilage de la Boivre, et ne participe pas non plus à structurer l'îlot le long du boulevard. L'activité, aujourd'hui très liée à la présence des locations de voitures, peut à terme ne plus être vraiment pertinente à cet endroit s'il est opéré un changement radical des manières de se déplacer.

La Boivre est peu accessible, et quasiment invisible, disposée entre les voies ferrées et les parcelles d'activité actuelles, très minérales et imperméables. Le projet doit permettre de redonner une lisibilité du cours d'eau, et des accès à proximité de celui-ci par :

- l'aménagement d'un cheminement piéton en rive droite de la Boivre.
- l'aménagement d'allées piétonnes perpendiculaires généreusement plantées, perpendiculaires au boulevard Jeanne d'Arc pour étirer le paysage de la Boivre jusqu'à celui-ci.
- la désimperméabilisation des parcelles pour permettre de prolonger le paysage de la Boivre dans le coeur des jardins.

L'îlot compris entre le boulevard Jeanne d'Arc, les rues de l'intendant Foucault et la rue du général Sarraill est également stratégique. Dans cet îlot traversé au Nord par la Boivre, il peut être proposé ici de redéfinir un chemin piéton continu à travers l'îlot entre le boulevard Jeanne d'Arc jusqu'à la rue du Général Sarraill (et éventuellement prolonger aussi le chemin au Sud jusqu'à la rue Prosper Mérimée), dans la continuité de la rive de la Boivre.

Si de nouvelles opérations prennent place sur cet îlot, il paraît nécessaire de ne pas chercher à refermer l'îlot à tout prix, mais de conserver des vues vers le coeur d'îlot jardiné, pour rendre ce paysage perceptible depuis l'espace public. Il n'est pas non plus souhaitable de chercher à homogénéiser systématiquement les gabarits : il ne devrait pas ici être recherché une composition classique, d'autant que les tracés viennent ici pour certains de rues ou de canaux datant de l'époque médiévale. Il est plus intéressant de réfléchir aux implantations et aux volumes par rapport aux questions d'ensoleillement, d'ombre et de fraîcheur apportées par le paysage, de rapport à l'espace public et de rapport aux voisinages...

### Les cours et le nouveau faubourg

Si l'on accepte ici d'avoir autre chose qu'un grand parc ouvert avec quelques bâtiments disposés au milieu, la multitude de cours existantes, implantées perpendiculairement au boulevard peut être un atout à ne pas effacer, mais à renforcer. S'appuyer sur cette logique de parcelles mitoyennes, pouvant muter indépendamment ou bien dans une même opération d'ensemble, favoriserait le développement d'un nouveau tissu de «faubourg actif». Ici peuvent être imaginées des cours artisanales accessibles aux véhicules (fourgons, camionnettes) mais aussi aménagées pour permettre un usage piéton. La programmation des cours peut d'ailleurs permettre des usages différents au long de la journée : activité productive le jour, accueil du public en soirée et le week-end....

### Se rapprocher du Clain

Le rapport avec le Clain est rendu assez difficile par les infrastructures. Le carrefour de la Place Jean de Berry (Porte de Paris, récemment rénové, remplit sa fonction circulatoire mais ne favorise pas les traversées piétonnes et cyclables de part et d'autre du pont ferroviaire.

De plus, la réalisation d'une liaison cyclable entre Poitiers et le Futuroscope, associée à la rénovation de la passerelle enjambant le Clain implique de pouvoir favoriser, pour les piétons et les cycles, le mouvement en «baïonnette» entre le boulevard Jeanne d'Arc et la rue de l'Intendant le Nain.

Par ailleurs, le quartier de Montierneuf n'apparaît pas aujourd'hui tourné vers le Clain. L'histoire du site révèle pourtant qu'un réseau de canaux traversait le quartier et débouchait jusqu'au Clain. Aujourd'hui, les espaces non bâtis en bord de Clain sont peu qualitatifs : le square de la petite Villette est relativement confidentiel et la fonction de circuit cyclable est trop spécifique pour faire de cet espace un lieu vivant et partagé. Il peut être intéressant de retisser des liens avec Montierneuf, par exemple en favorisant les traversées piétonnes au droit de la cité Honoré Gabillet et l'impasse Chasseigne.






### Renforcer le commerce, développer l'habitat

Par rapport aux autres séquences, le secteur de la porte de Paris présente une meilleure continuité avec le reste de la ville : à l'Est le quartier de Montierneuf est ici tout proche et la faible déclivité permet une bonne relation avec celui-ci. Aussi, la programmation de cette zone devrait être pensée en complémentarité de celle du quartier de Montierneuf.

La polarité commerciale autour de la porte de Paris est vieillissante. Le développement de programmes d'habitat sur l'îlot à l'Ouest du boulevard Jeanne d'Arc permettrait de la renforcer, ainsi que renforcer les rez-de-chaussée autour de la place de Montierneuf et ouvrir de nouvelles possibilités pour les rez-de-chaussée autour de la Place Montierneuf.



## 1.2. Intentions d'aménagement

-  parking
-  activités économiques
-  logement
-  commerce
-  services



Axonométrie de la programmation - état projeté





# 2. Cour des Marchandises

## 2.1. Orientations urbaines

### Retrouver une trame verte dans l'épaisseur du site, révéler l'échelle géographique

En raison du caractère minéral du boulevard du Grand Cerf, il est souhaitable ici de réinstaller un paysage dans l'emprise de l'îlot et intégrer des jardins transversaux qui prolongent la trame paysagère jusqu'au boulevard du Grand Cerf.

Ce paysage doit pouvoir se connecter à celui du bord de la Boivre, qui ici traverse les voies ferrées, mais aussi à celui du coteau.

De plus, afin de rompre la linéarité du boulevard et apporter un contraste par rapport aux alignements bâtis du côté Est, le bâti développé sur la cour des marchandises ne devrait pas être constitué systématiquement d'éléments en peigne perpendiculaires au boulevard mais permettre de créer des cadrages visuels en biais vers le coteau sur la rive opposée.

### Désenclaver le site, relier le haut et le bas de la ville

L'emprise foncière de la cour des marchandises (SNCF) a pour défaut d'être relativement enclavée, malgré la proximité avec la gare. Les parcours les plus proches vers le centre-ville sont à une distance importante ou bien peu lisibles :

- la passerelle du «107» qui enjambe le boulevard du Grand Cerf, est à une distance de 180 m au Sud, tandis la place du Guesclin est à 450 m au Nord.
- il est possible d'accéder au haut du viaduc Léon Blum en entrant dans le parking Toumaï et en prenant l'ascenseur, néanmoins ce parcours est réservé aux initiés, et n'est pas très direct. La transformation du toit du parking peut rendre ce parcours plus intéressant, mais favoriser ce parcours suppose aussi de revoir la signalétique. Le dessous du viaduc n'est par ailleurs pas très avenant : les bâtiments qui encadrent l'espace public (parking Toumaï, bâtiment Orange, CNFPT) sont massifs et peu ouverts sur l'extérieur, et leur architecture même laisse peu de marge pour amener de nouvelles relations. De plus, la relation entre l'ascenseur du parking Toumaï et un projet qui prendrait place sur la cour des marchandises est difficile à tisser puisqu'il y a le bâtiment du CNFPT au milieu.

Cette séquence est un entre-deux : trop éloignée de la polarité associée à l'entrée de la gare et séparée de celle-ci par des éléments massifs et assez peu urbains (CNFPT, parking Toumaï / accès gare routière), elle n'offre que peu de rez-de-chaussée actifs. Elle peut sans doute plus facilement se raccrocher à la polarité autour de la place Du Guesclin située plus au Nord.

Les parcelles Europcar et Speedy au premier plan devraient également muter pour permettre de retrouver des adressages plus urbains sur le boulevard du Grand Cerf et laisser voir/accéder à la Boivre.

Le jardin (aujourd'hui fermé au public) attenant aux locaux de la Communauté urbaine Grand Poitiers est une opportunité pour aménager plusieurs liens piétons plus directs et lisibles avec le centre-ville, entre le boulevard du grand Cerf et la rue des Carmélites. Les accroches envisageables sont :

- la dent creuse au Nord du bâtiment Orange servant de parking à l'espace «sport santé». Cette accroche aurait le mérite de se raccorder plus directement au projet de la cour des marchandises au niveau bas, tandis qu'un lien plus direct vers le centre-ville serait créé au niveau haut, au niveau du boulevard Solférino. La question du bon dispositif se pose toutefois, puisque le jardin est séparé du boulevard en contrebas par un mur de soutènement d'environ 6 m de haut
- les parcelles «The Room» et celle du gymnase de l'université, qui pourraient être également un support de lien entre le haut et le bas, à associer aux projets de l'université, par exemple des logements de chercheurs.

Il faudra donc ici imaginer des ouvrages permettant de relier le haut et le bas:

- a minima un escalier ;
- un nouvel ascenseur, ce qui serait préférable pour permettre de transporter tous types de publics, ainsi que les vélos, et qui pourrait être traité comme un événement urbain bien visible depuis le boulevard, et accessible depuis la placette piétonne en contrebas, à la différence de celui du parking Toumaï, qui est digéré par le bâti du parking et invisible.

### Utiliser les dessous et les espaces de transition comme support de nouveaux usages de l'espace public

Le dessous du viaduc Léon Blum offre des espaces généreux qui méritent une transformation : au Sud du boulevard, un espace de parking, sous le pont et adossé au coteau pourrait devenir une placette, et accueillir par exemple un espace de sports de plein air, associé aux nouveaux programmes développés sur la cour des marchandises.



## 2.2. Intentions d'aménagement

Cheminement  
vers les rives de la  
Boivre

Opération de logements dans la pente à la  
place du gymnase de l'université + nouveau  
lien public entre le haut et le bas

Prolongement de l'escalier existant jusqu'au boulevard  
du Grand Cerf pour relier le boulevard au coteau, variante  
possible avec un ascenseur



- activités économiques
- logement
- commerces

nouveaux usages sous le pont :  
ex : terrain de sport

stationnement vélo et belvédère  
sur le toit du parking Toumaï

*Vue axonométrique - état projeté*





# 3. Gare Ouest - la Poste

## 3.1. Orientations urbaines

### Un balcon sur la Boivre

La grande emprise foncière de la Poste ainsi que la présence d'une parcelle publique au débouché de la passerelle de la gare permettent ici d'imaginer une grande séquence de renaturation de la Boivre d'un seul tenant.

Les activités humaines doivent ici assumer d'être en retrait des espaces dédiés à l'expression des milieux naturels : il convient de changer de paradigme, pour aller d'une logique de protection face aux éléments naturels (aujourd'hui matérialisée par le muret qui borde le parking de la Poste) à une logique de cohabitation : il s'agit donc de renaturer la rive gauche de la Boivre en adoucissant la pente de la berge, ce qui implique de diminuer les emprises dédiées aujourd'hui au parking.

De tous les lieux en bord de Boivre, celui au droit de la Poste est celui où l'on lit le mieux l'échelle de la vallée : la vallée est ici au plus large, et l'on saisit parfaitement l'ampleur de la topographie, percevant l'ensemble du coteau du centre-ville ainsi que les parois verticales du côté des Rocs. On perçoit ici également la monumentalité des différents repères de la vallée: le viaduc Léon Blum, la halle et le bâtiment de bureaux de la Poste, le TAP, la résidence des Rocs.

L'orientation Sud-Est et la distance par rapport au coteau du centre-ville permettent de bénéficier sur cet espace d'un meilleur ensoleillement qu'ailleurs. Le développement d'espaces dédiés à des usages collectifs et associés au paysage est donc ici tout à fait justifié.

Il convient cependant de trouver un équilibre entre lieux programmés et lieux non programmés. L'inclusivité des espaces pour tous les publics suppose aussi de laisser suffisamment d'espaces «neutres» et sobrement aménagés. Par exemple : une aire de jeux, un terrain de sport clôturés peuvent ne cibler qu'un type de publics et amener une segmentation des espaces, tandis qu'une prairie ouverte, équipée de manière sobre avec des bancs voire quelques tables de pique nique peut permettre à tous les genres et générations à se retrouver.

La distribution des modes doux doit permettre d'associer deux types d'usages :

+ lien cyclable structurant pour les déplacements rapides sur la rue de Maillochon et l'avenue de Nantes ;

+ usages «récréatifs» le long de la Boivre. La largeur permet difficilement ici d'aménager à la fois un chemin piéton et une piste cyclable bidirectionnelle, aussi un espace partagé entre ces deux modes paraît plus pertinent. La topographie permet ici de tendre un lien piétons et cycles à plat en fond de vallée, amenant une dérivation plus directe et évitant le dénivelé de la rue Maillochon et l'avenue de Nantes qui remontent vers la tête du viaduc Léon Blum.

### Un accès complémentaire à l'Ouest pour une gare «bicéphale»

Dans tous les cas, et ce encore plus dans le principe d'une gare «bicéphale», l'accès de la gare ne peut pas être étriqué ni uniquement prendre la forme d'un parking. Il faut donc garantir un espace suffisamment généreux pour favoriser les modes actifs et offrir une lisibilité suffisante de la gare. Cette accroche doit permettre d'associer les fonctions nécessaires pour la gare :

- aire de dépose-minute ;
- espaces pour stationnement automobile longue durée, en complément du parking Toumaï situé à l'Est ;
- espaces pour le stationnement vélo. Cette fonction doit aussi pouvoir se trouver à l'Est comme à l'Ouest de la gare pour renforcer la «compétitivité» du vélo face à la voiture. Si l'on veut favoriser ce mode, il convient de distribuer régulièrement et stratégiquement au plus près des destinations les services associés pour que venir en vélo soit toujours plus simple, plus direct que venir en voiture.

### Permettre une densification et une diversification des programmes

La densification par la création de nouvelles surfaces de tertiaire et de logement paraît nécessaire pour garantir un équilibre économique du projet, intégrer une éventuelle extension des locaux de la Poste et permettre une intensification et une diversification des usages sur le site.

Cette densification devrait ici se faire selon certaines conditions :

- ne pas constituer un front et un obstacle visuel entre la Boivre et l'avenue de Nantes, afin de conserver un effet de belvédère depuis la tête du viaduc ;

- adopter un recul suffisant par rapport à la Boivre, et ne pas limiter le paysage à la rive mais laisser pénétrer la trame verte dans la profondeur du site, entre les différents volumes bâtis.

Différents programmes peuvent permettre d'animer le bord de Boivre, le parvis Ouest de la gare, ainsi que l'avenue de Nantes :

- commerce en rez-de-chaussée d'un nouveau bâtiment tertiaire au bord du parvis de la gare ;
- programme de restauration/bar au rez-de-chaussée de la halle de la Poste, et crèche associés à la rive de la Boivre ;
- service de logistique urbaine pour la livraison du dernier kilomètre dans la halle de la Poste, qui pourrait être connecté au viaduc Léon Blum et permettre des livraisons en vélo-cargo électrique à la fois vers Montmidi/les Rocs et le centre de Poitiers

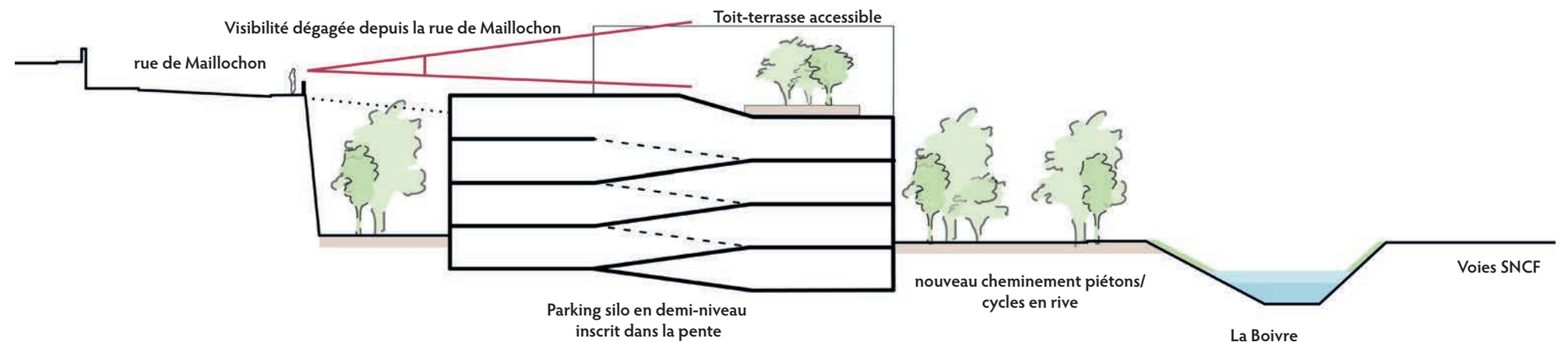
On peut ici imaginer deux systèmes qui s'interpénètrent : au niveau bas un système paysager associé à la Boivre, qui peut à certains moments s'élargir jusqu'au fond de la parcelle de la poste ; au niveau haut un système habité relié aux rues et avenues.

### Un stationnement réorganisé pour libérer le sol

La densification et la renaturation de la Boivre supposent de pouvoir réorganiser le stationnement public ainsi que le stationnement de la Poste pour libérer des espaces au sol.

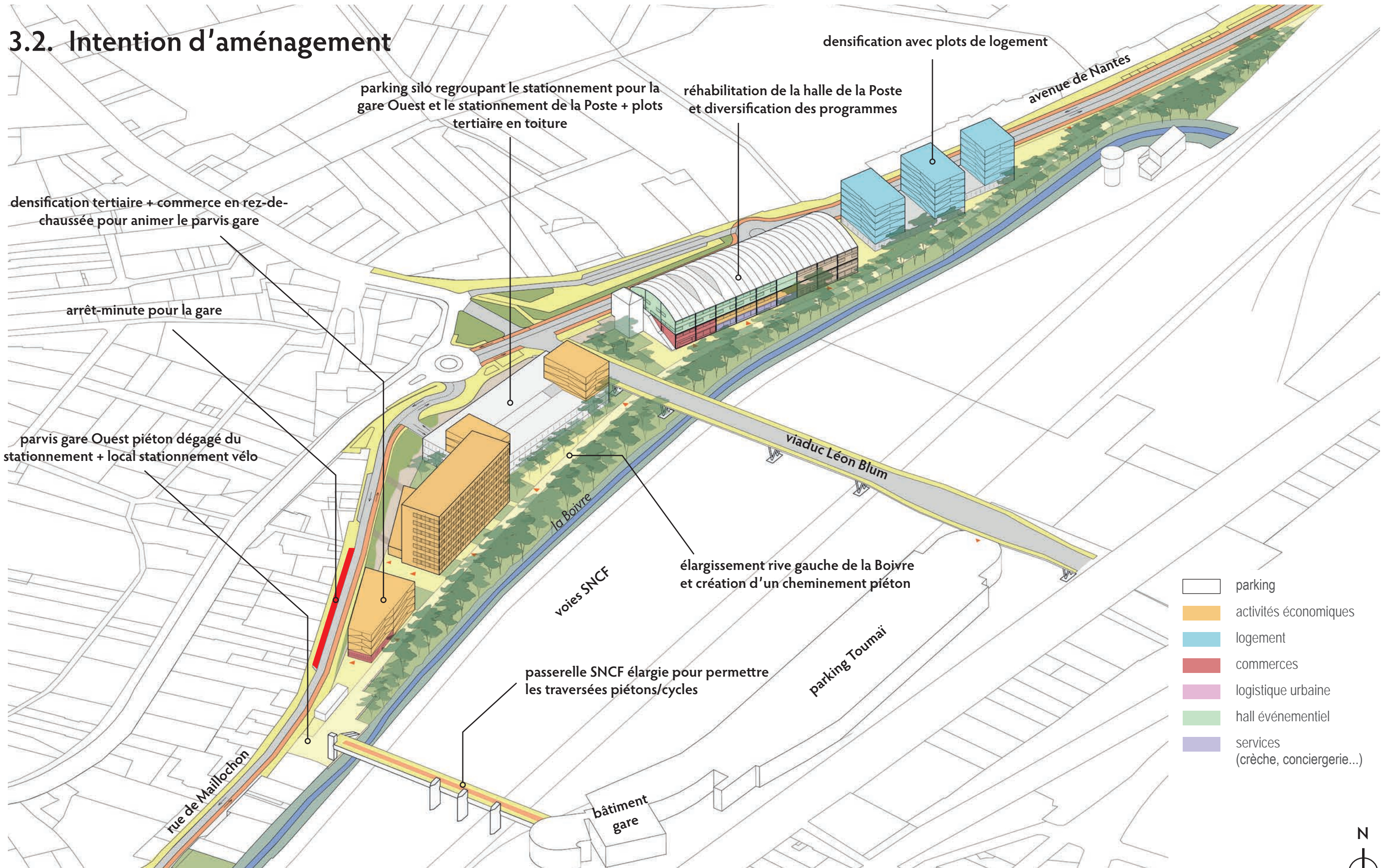
Le stationnement est regroupé dans un nouveau silo, qui mèlera :

- report des usages actuels du stationnement public «Maillochon» et d'une partie du stationnement du parking Toumaï ;
- stationnement lié aux nouveaux programmes développés sur cette frange Ouest, ainsi que report de places pour les salariés de la Poste, actuellement localisées en surface.





## 3.2. Intention d'aménagement



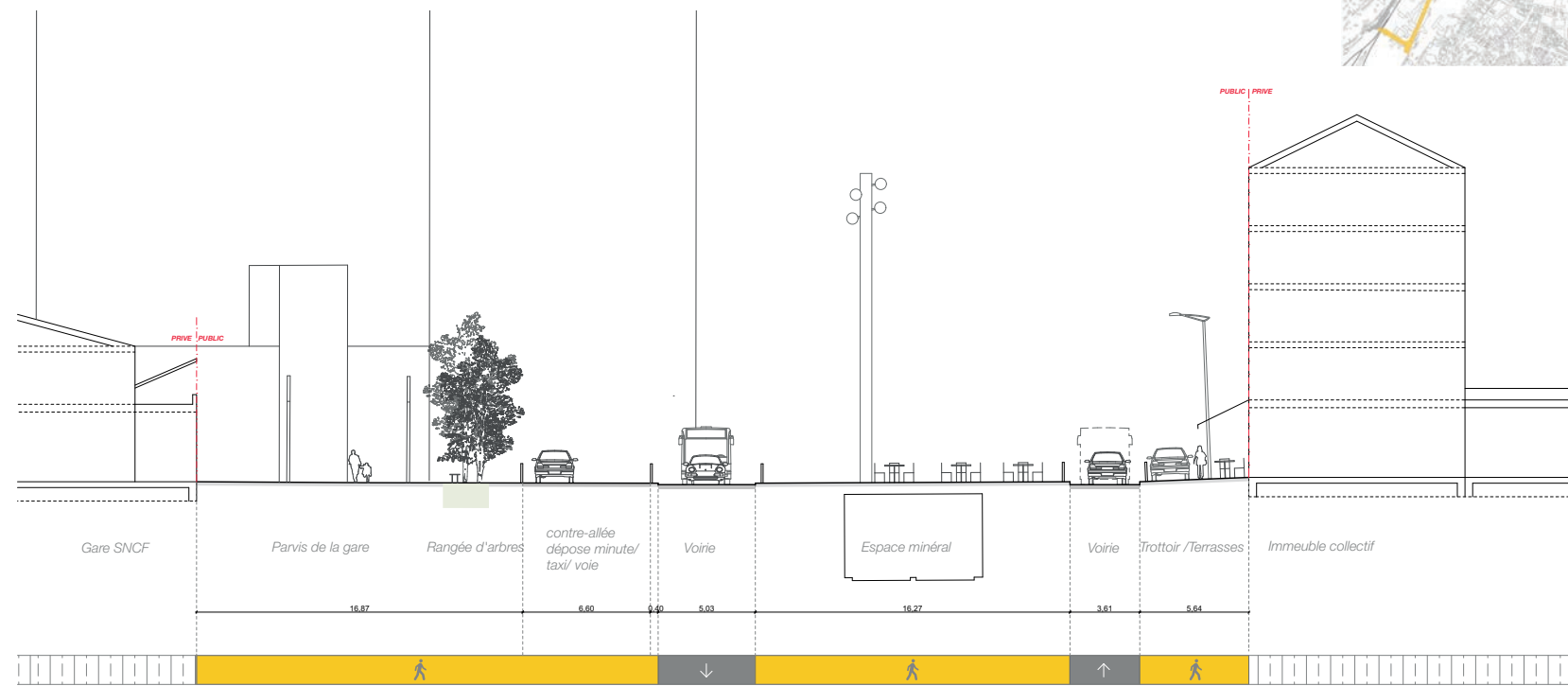
- parking
- activités économiques
- logement
- commerces
- logistique urbaine
- hall événementiel
- services (crèche, conciergerie...)

Vue axonométrique - programmation - état projeté





# 4. Gare Est



0- Coupe Existant



1- Coupe Projet

## 4.1. Orientations urbaines

### Intégrer la continuité cyclable tout en maintenant les fonctions essentielles à l'utilisation de la gare

L'organisation actuelle de la place intègre des fonctions nécessaires à la gare dont le maintien paraît nécessaire :

- une contre-allée pour l'arrêt des taxis ;
- les quais bus, actuellement localisés de part et d'autre de la place. Certains arrêts pourraient être rapprochés du coeur de la place pour être plus lisibles à la sortie de la gare. Néanmoins, il paraît indispensable de ménager des continuités piétonnes lisibles et directes vers le boulevard Solferino pour favoriser le lien avec le centre-ville.

A ces fonctions s'ajoute la nécessité d'installer la continuité de la liaison cyclable bi-directionnelle Nord-Sud.

### Végétaliser pour amener un meilleur confort de l'espace public

La suppression de la trémie est une opportunité pour envisager la plantation de nouveaux arbres de haute tige, en pleine terre, au centre du parvis. Associés à de nouvelles plantations sur la frange Ouest de la place, complétant les arbres déjà existants, les plantations devraient ici s'inscrire dans un registre beaucoup plus dense qu'aujourd'hui, apportant de l'ombre et des lieux de fraîcheur sur ce parvis minéral, pour faire face aux épisodes de chaleur qui vont se multiplier et durer du fait du réchauffement climatique.

### Améliorer la lisibilité et l'accessibilité des accès au centre-ville






Outre le bâtiment gare, le bâtiment de «l'espace 107» est stratégique puisque il articule les différents niveaux de la ville.

Au droit de ce bâtiment, les continuités en rez-de-chaussée en sortie de la gare sont rompues par la présence de la trémie. Si l'on n'a pas suivi le parcours dans les galeries en hauteur de la gare menant à la passerelle enjambant le boulevard, il est difficile, une fois sur le parvis de savoir comment rejoindre le centre-ville. L'effacement de la trémie doit permettre de retisser une traversée piétonne entre les deux côtés du boulevard.

**NB : Les schémas ci-contre illustrent des intentions, des études de maîtrise d'oeuvre d'espace public devront permettre d'affiner la conception.**



## 4.2. Intentions d'aménagement

-  Piétons
-  Espaces plantés
-  Voie véhicules
-  Voie cycles
-  Voie bus



Plan du parvis de la gare - état projeté



# 5. Ilot Pont Achard

## 5.1. Orientations urbaines

### Retrouver un lien vers la Boivre et l'IRTS, prolonger la trame verte dans l'épaisseur de l'îlot

Le site, très artificialisé au profit d'espaces majoritairement dédiés à la voiture, a perdu tout lien à la géographie. Le boulevard, qui ici est plus resserré qu'ailleurs, amène un effet de couloir circulé de manière très importante qui empêche aujourd'hui toute appropriation des rez-de-chaussée.

Il faut donc amener des changements radicaux, dont une désimperméabilisation massive, qui permette de révéler le sol et offrir ici un grand îlot jardiné dont le cœur apaisé pourra articuler les différents programmes, entre le bâtiment existant de la caserne et les nouveaux bâtiments.

Il convient également de prolonger dans l'épaisseur de la vallée la trame verte et affirmer le lien transversal et longitudinal avec la Boivre.

La logique de parc imaginée à terme sur le secteur de l'IRTS/La Rotonde/La cassette doit aboutir ici jusque dans le cœur de l'îlot.

De même, par le réaménagement de la rue Georges Guynemer un paysage transversal entre le boulevard du pont Achard et la rue de Maillochon est à installer, permettant notamment de « digérer » le bâtiment massif d'Orange. En effet, la largeur importante de la rue, l'existence d'un talus avec un dénivelé important entre la rue et la parcelle Orange, la rudesse du bâtiment de bureaux Orange, la fermeture des façades de ce bâtiment ainsi que celui de l'IRTS permettent difficilement d'imaginer des adressages plus avenants sur l'espace public. Il convient donc ici d'assumer une mise à distance par le végétal : en réduisant l'emprise dédiées à l'automobile sur la rue, on peut installer, côté Nord une voie verte avec une piste cyclable séparée et une bande arborée.

Le carrefour rue Georges Guyemer/boulevard pont Achard doit être retravaillé pour permettre un meilleur lien longitudinal (lien piéton/cycles entre le boulevard et la rue des remparts qui se connecte plus en amont avec la voie verte cheminant dans la vallée de la Boivre) et transversal (lien piéton avec l'escalier du diable).

### Rompre la linéarité du boulevard

La séquence au droit de la caserne est celle où le boulevard est le plus étroit, cette faible largeur suppose de pouvoir libérer, dès que c'est possible, des vues et des perspectives : le bâtiment annexe d'Orange devrait être démoli pour rendre visible le gymnase de la caserne depuis le carrefour rue Georges Guynemer/boulevard pont Achard.

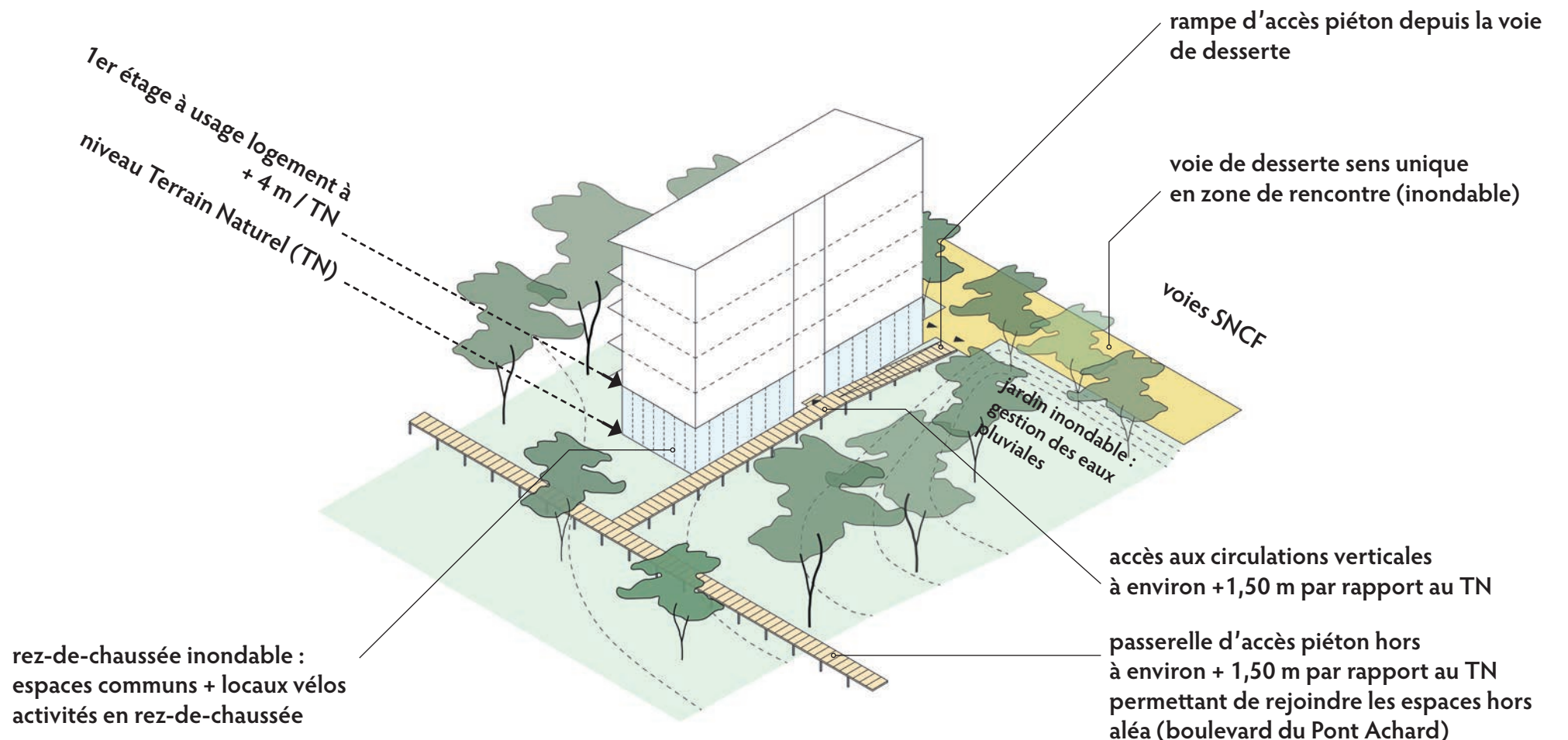
Du côté du coteau il y a également une nécessité de rompre le front bâti pour ménager des vues sur le coteau, et atténuer l'effet de corridor créé par la caserne et le bâtiment résidentiel situé en vis-à-vis de celui-ci. Ainsi au niveau de l'emprise Renault il est nécessaire d'alterner bâti et césures végétales.

La cohabitation d'une multitude de fonctions sur le boulevard (piétons, cycles, bus, voitures en simple sens ou à double-sens) ainsi que la nécessité d'intégrer de la végétation en pleine terre, laissera peu d'espaces pour les fonctions de dépose/stationnement et de livraisons. Le principe d'une contre-allée de desserte apaisée, en sens unique, et en zone de rencontre (limitation de la vitesse à 20 km/h, priorité aux piétons et absence de distinction trottoir/voirie) sur l'îlot Pont Achard paraît pertinent : celle-ci permettrait pour les opérations développées les accès pour les pompiers, collecte des ordures ménagères, espaces de livraison, stationnement PMR, etc.

### La caserne : tirer parti de l'existant

L'ensemble de la caserne présente une diversité de volumes et de situations dont il est intéressant de tirer parti. La cour centrale est un élément fédérateur pouvant articuler les différents programmes. Même à court terme, et à condition de le libérer du stationnement, de retravailler le revêtement et de le planter, cet endroit peut être un lieu à part dans ce site très rude, préservé des nuisances sonores et visuelles des abords immédiats de la caserne. Il apparaît aussi la nécessité d'ouvrir des transparences en rez-de-chaussée, au droit des anciens garages, entre le boulevard pont Achard et la cour de la caserne.

Les anciens ateliers de réparation délimitent un espace en triangle le long du boulevard. Ce corps de bâtiment amène un resserrement du boulevard au droit de la trémie. Cependant démolir cette partie ne paraît pas souhaitable.



Vue axonométrique : principe de desserte des bâtiments pour assurer la résilience face au risque d'inondation



## 5.2. Intentions d'aménagement





# 6. IRTS - La Rotonde - La Casette

## 6.1. Orientations urbaines

### Prolonger le paysage naturel de la vallée de la Boivre

Cette séquence constitue une zone de transition entre le paysage «naturel» de la vallée de la Boivre en amont (zone de la Casette) et le périmètre plus urbanisé et imperméabilisé des abords de la gare.

Ici le mode d'implantation des programmes doit concourir à limiter l'imperméabilisation du site et à ne pas reproduire les erreurs du XXème siècle qui ont quasiment effacé la présence de la Boivre et du paysage sur les autres séquences. Il paraît également important de préserver les vues qu'offre le boulevard du pont Achard, en balcon sur la vallée, lorsqu'on l'emprunte dans le sens descendant.

Le risque inondation, encadré par le PPRI, limite fortement les implantations de nouveaux programmes : la parcelle IRTS est en grande partie en zone rouge, donc inconstructible.

Le bâtiment de la Rotonde est un repère important, un élément singulier qu'il peut être intéressant de préserver. La spécificité architecturale du bâtiment et son échelle appellent sans doute un programme collectif.

La transformation du site de la Rotonde, permet d'imaginer, en reprofilant la berge sur sa rive droite, une longue séquence cohérente de renaturation de la Boivre. Il s'agit d'un objectif de long terme, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur le foncier SNCF, mais néanmoins, il semble que c'est l'horizon vers lequel il faut tendre, si l'on veut aller vers une réaffirmation de la géographie de la vallée et d'une restauration des continuités écologiques.

L'équilibre économique de l'opération appellera :

- la nécessité d'être frugal sur l'aménagement paysager du site. On peut envisager plusieurs scénarios, plus ou moins coûteux, mais la restauration des continuités écologiques, paysagères et le renforcement des modes actifs n'ont pas nécessairement besoin d'une mise en accessibilité totale et homogène du site comme on le ferait pour un jardin de centre-ville. On pourrait par exemple doser l'effort en fonction des zones : renaturation de la rive droite de la Boivre, réalisation des continuités piétonnes et cycles aux endroits les plus stratégiques, dépollution complète et ouverture au public de certains espaces associés aux programmes et aux flux, mise en jachère et inaccessibilité sur d'autres espaces...
- le fait de ne pas s'interdire toute construction, lorsque celle-ci est possible, à condition de cibler en priorité des espaces sur les franges et accessibles depuis un espace public hors d'eau : la parcelle du conservatoire naturel du

paysage au Sud de la rue des remparts peut par exemple être densifiée, car hors zone d'aléa, en s'adossant au mur de soutènement.

Il faut absolument éviter de viabiliser de nouveaux espaces dans le fond de vallée et privilégier les implantations au contact des voies existantes. Ainsi le long de la route de la cassette, certaines parcelles pourraient muter, notamment les parcelles d'activités et de logistique qui aujourd'hui tournent le dos à la vallée. Pourraient ainsi s'installer dans un écrin vert des programmes collectifs accueillant des animations en lien avec des activités récréatives, mais à condition d'accompagner la géographie : s'implanter en retrait de la Boivre, ouvrir des vues sur le fond de vallée.

### Reconnecter un réseau de promenades entre les vallées du Clain et de la Boivre

Pour permettre une bonne accessibilité du/des programmes et des espaces de parc, il convient de conforter les accroches depuis les deux flancs de la vallée. L'existence d'une voie verte dans le prolongement de la rue des remparts constitue un premier support pour les mobilités actives, qu'il convient de connecter avec le reste du territoire :

- longitudinalement, le lien avec les communes situées à l'Ouest (notamment Biard et Vouneuil-sous-Biard) est à affirmer. Le profil de la rue de la Casette ne permet pas aujourd'hui d'intégrer une piste cyclable dédiée en plus des voies dédiées à l'automobile, et la route de la cassette est trop longue et sans connexions intermédiaires pour imaginer un sens unique qui permettrait de regagner des emprises : celui-ci pénaliserait les accès à la gare depuis les communes à l'Ouest. La continuité des modes actifs passe donc en priorité par la reconnexion du cheminement existant aujourd'hui en fond de vallée le long de la Boivre avec la rue de la Boivre et la rue du Versant.
- transversalement au Sud, la continuité piétonne et cycles est à affirmer le long de la rue des douves, ce qui permet d'imaginer un cheminement continu à travers un système de parcs qui se déploierait entre les vallées de la Boivre et celle du Clain
- transversalement au Nord, le lien avec le quartier de Montmidi pourrait être renforcé avec un lien piétons plus direct entre le site de la Rotonde et la rue Georges Guyemer. A l'exception d'une parcelle ville de Poitiers le long de la route de la cassette, les fonciers sont privés, mais certains jardins sont en friche. Le fond du talweg, qui est l'endroit avec la pente la moins abrupte,

pourrait être le support d'une continuité piétonne.

Une traversée piétonne et cyclable du site de la rotonde est la clé de cette reconnexion et doit aussi permettre de relier les deux rives.

### Phaser les aménagements pour accompagner le rythme d'évolution des fonciers SNCF

Si des incertitudes pèsent sur le devenir de ce foncier SNCF à long terme, on peut sans doute imaginer plus aisément à moyen terme une reconnexion à l'Ouest du bâtiment de la Rotonde entre la rue de la Boivre et la route de la Casette, sur un espace aujourd'hui non utilisé par la SNCF. Dans un état transitoire, on pourrait donc a minima imaginer ce cheminement, pouvant en outre être associé à un micro-parc, indépendant des activités de la SNCF et séparé de celles-ci par une clôture.



- foncier SNCF actuel
- ▨ foncier à acquérir à moyen terme ?
- cheminement à créer



## 6.2. Intentions d'aménagement



Plan masse - état projeté



# III. Les premières actions



# Les interventions

## Mobilités

- Gare à double entrée : faisabilité en lien avec la SNCF (passerelle, entrée Nord, stationnement, parvis, rue Maillouchon), puis études et lancement des premiers travaux
- Reconfiguration des boulevards (modes doux, piétons, voies cyclables) et du stationnement : études et travaux des premières tranches
- Expérimentation de la fermeture de la trémie
- Réalisation de parcours ludiques et amélioration de la signalétique entre la gare et le centre-ville

## Cohabitations

- Concrétisation des projets socio-économiques avec les partenaires identifiés : emploi/insertion, filière jeu et sport, hébergement social et solidaire, petite enfance, commerce et artisanat
- Mobilisation des acteurs économiques endogènes et exogènes pour leur installation sur le quartier et des acteurs de l'habitat
- Belvédère Toumaï : la plus grande place publique panoramique et vivante du territoire
- Un tiers-lieu à vocation économie sociale et solidaire : réhabilitation de l'ancienne caserne
- Réactivation des rez-de-chaussée vacants

## Paysage

- Renaturation de la Boivre : études puis travaux des premières tranches
- Réseau de parcs : jardin de l'Hôtel de la Communauté Urbaine, square des Coloniaux, parc de l'IRTS
- Végétalisation des boulevards et espaces publics

# Les actions support

## Stratégie foncière

- Renforcer l'action foncière avec l'Etablissement Public Foncier Nouvelle-Aquitaine
- Mobiliser les propriétaires fonciers stratégiques ainsi que les investisseurs et promoteurs
- Saisir des opportunités d'acquisition

## Stratégie d'aménagement

- Construire les outils d'aménagements nécessaires à la recomposition de secteurs stratégiques
- Concevoir des montages juridiques mixtes et innovants pour la réalisation de programmes
- Activation des financements auprès des acteurs institutionnels publics et privés

## Stratégie de communication et de participation

- Porter l'ambition du projet en local et à l'extérieur
- Poursuivre la participation citoyenne
- Animer le quartier par des événements fédérateurs