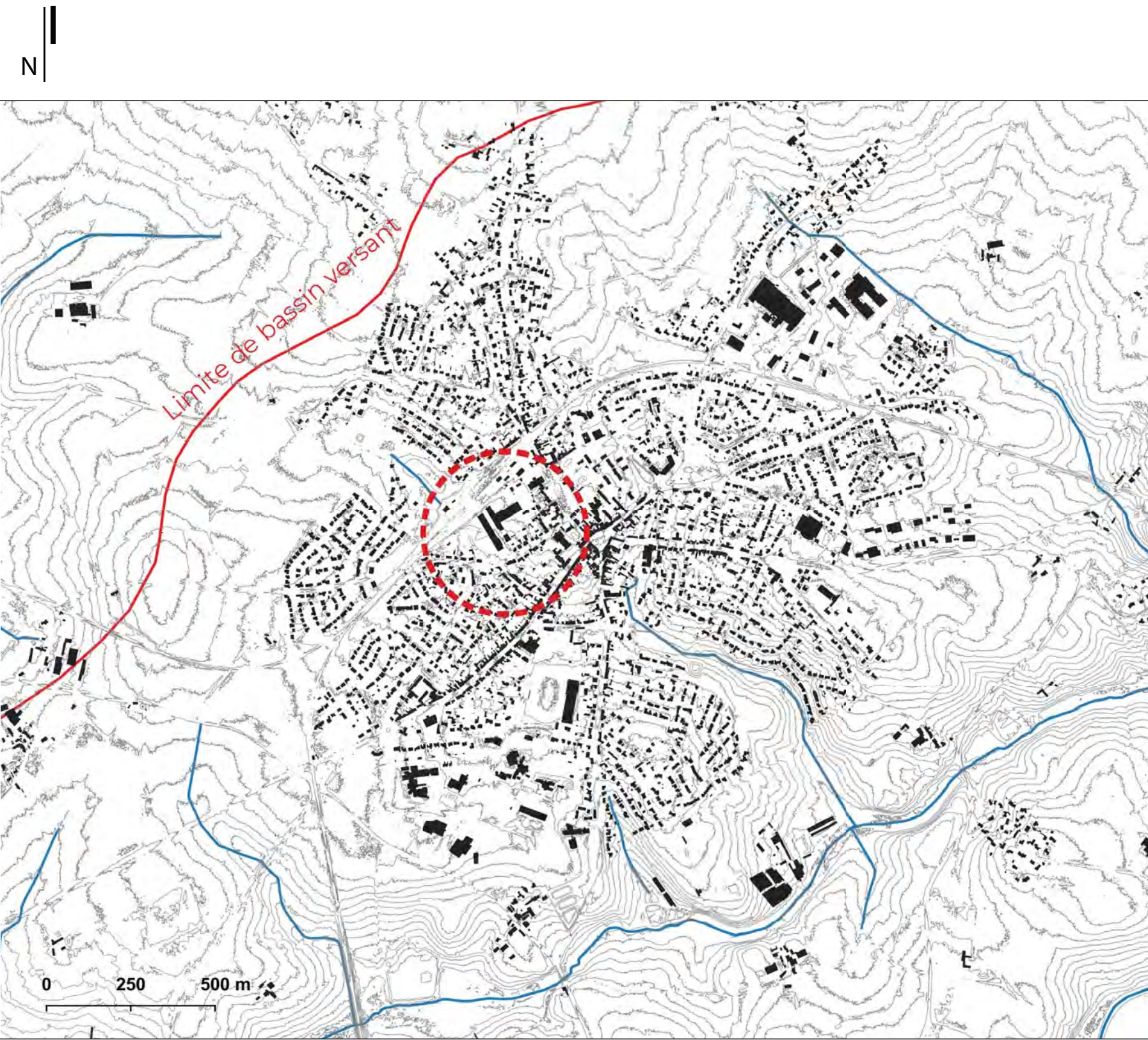


L'APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DE SAINTE-PAZANNE

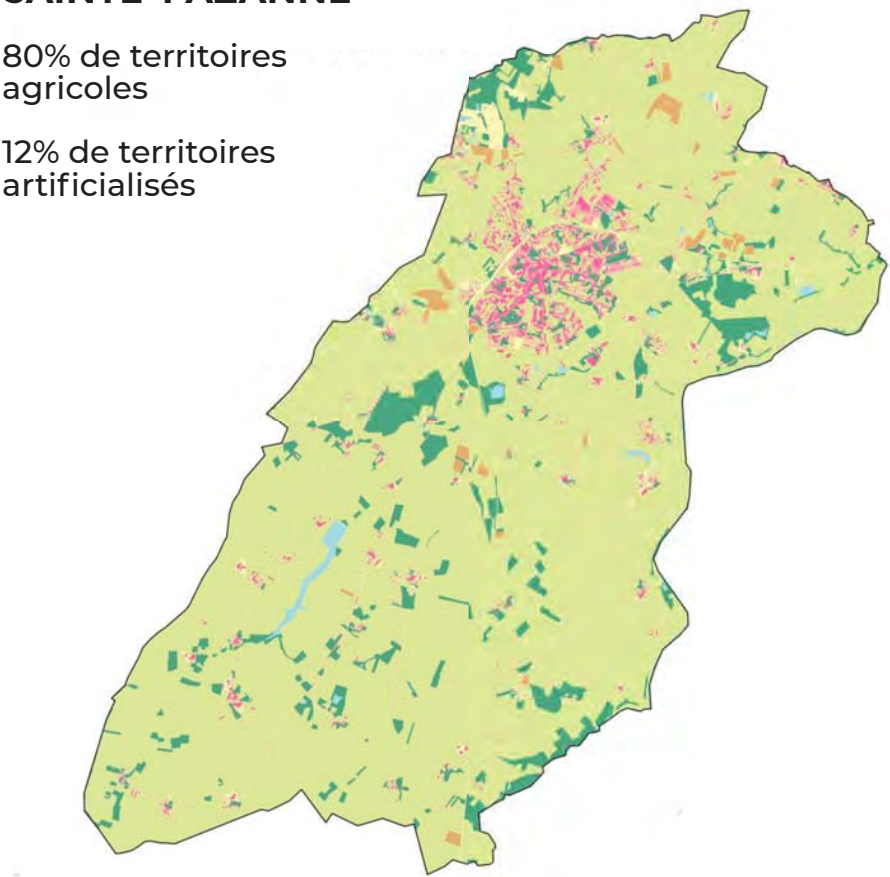
UNE TÊTE DE BASSIN VERSANT

Un site en frange d'un thalweg



SAINTE-PAZANNE

80% de territoires agricoles
12% de territoires artificialisés



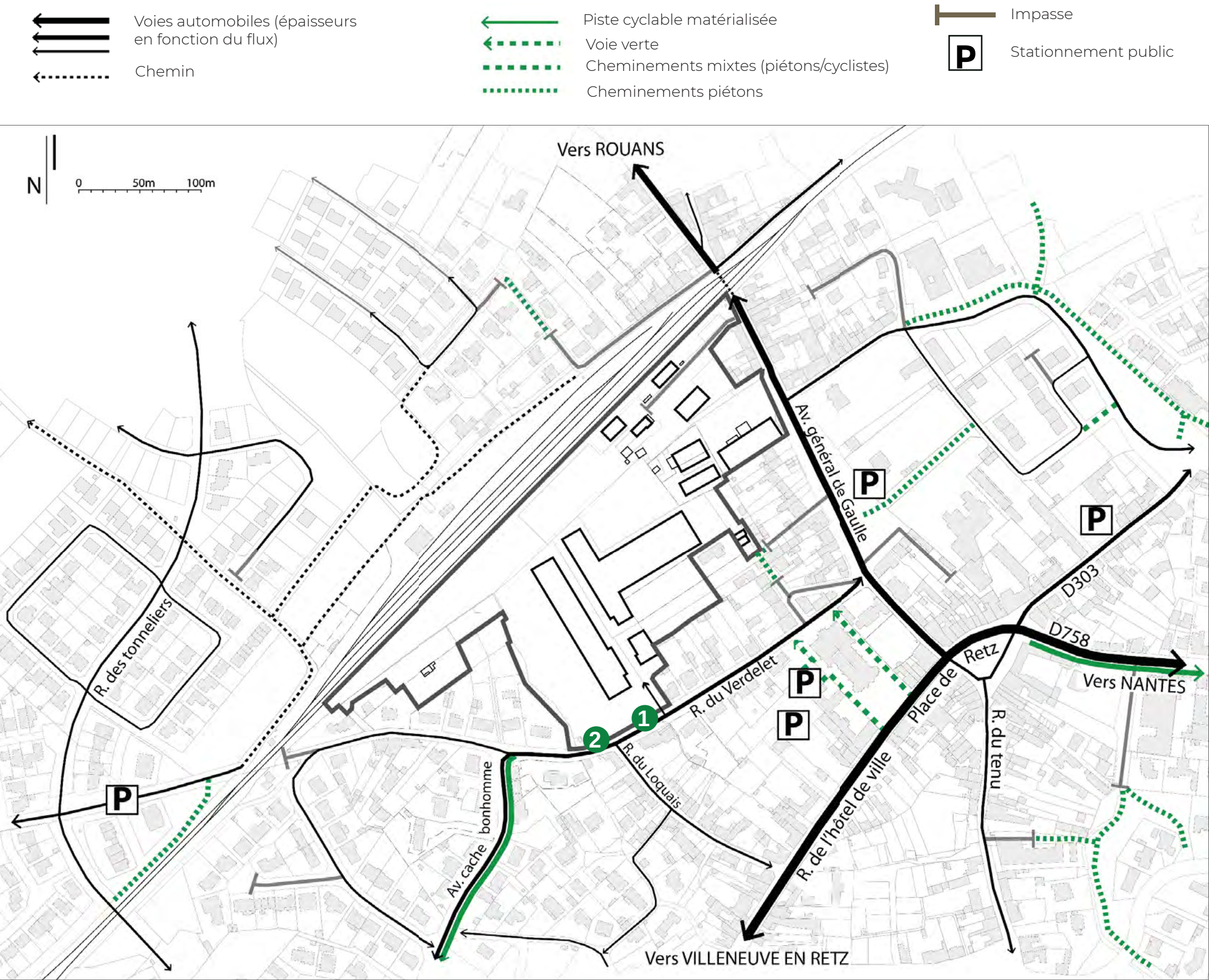
- Zones bâties
- Zones non bâties
- Surfaces d'eau
- Bois et forêts
- Formations arbustives
- Vignes
- Prairies et cultures

Source : Présentation de Sainte-Pazanne
fournie par la commune (données
d'entrée de l'étude urbaine). Sur la base
des données l'INSEE 2017.

LA DESSERTE AUTOUR DU SITE

EN MARGE DU FLUX PRINCIPAL

Liaisons automobiles et liaisons douces



Le seul accès du site depuis Verdelet **1**



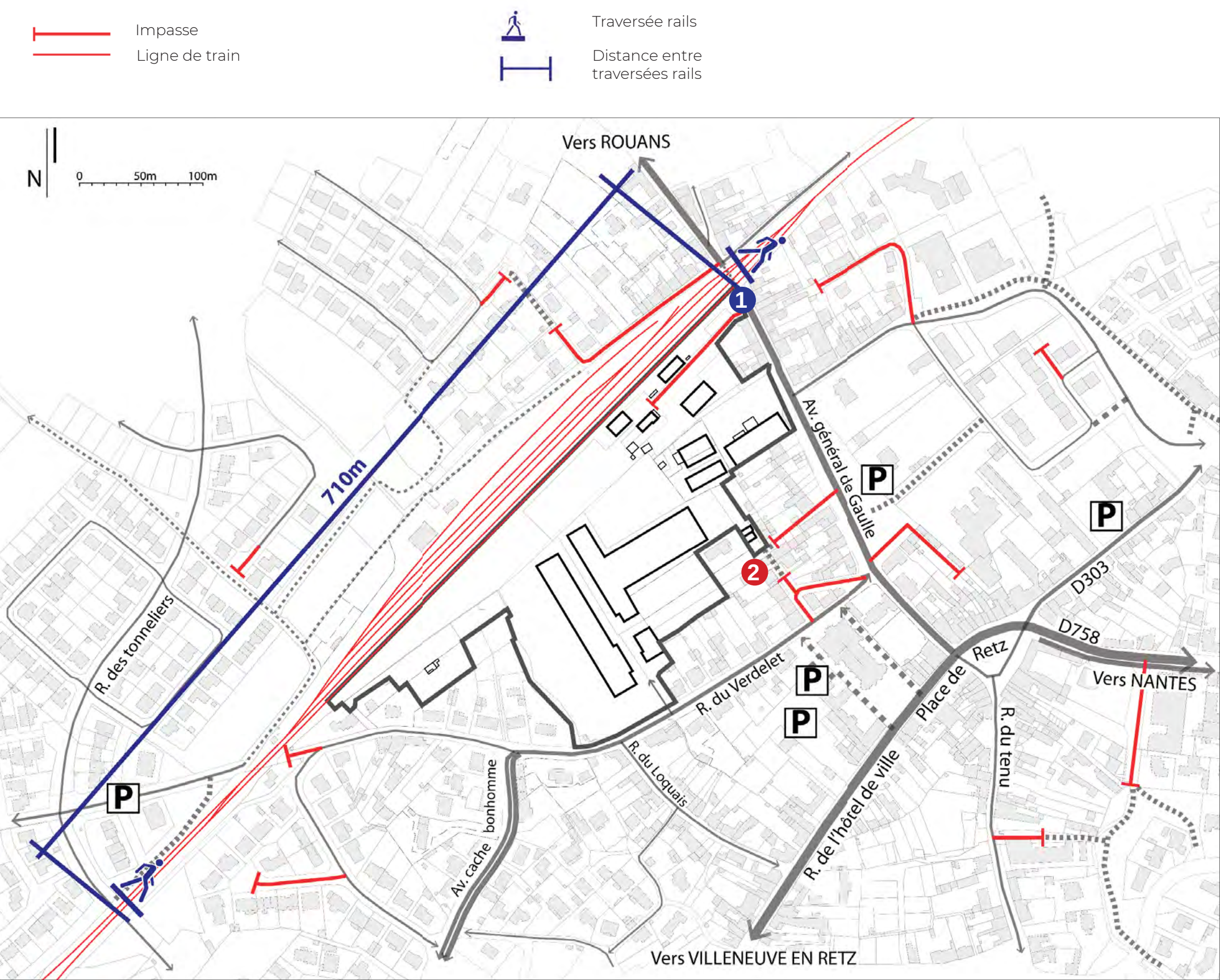
Vue de la rue du Verdelet avec l'entrée du site **2**



DESSERTE AUTOUR DU SITE

UNE ENCLAVE DANS L'AGGLOMÉRATION

Impasses et traversées



Traversée rails, partie Nord **1**



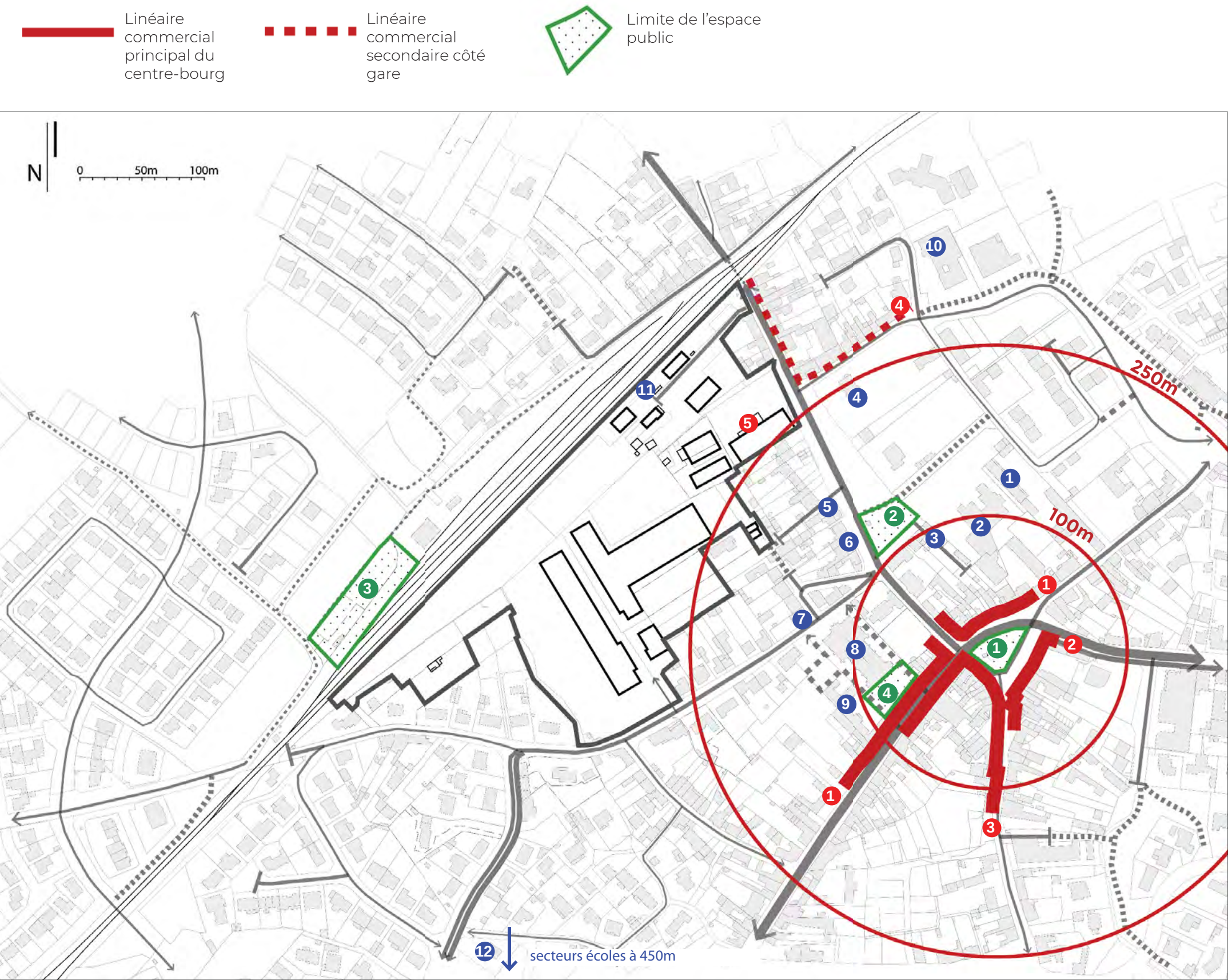
Impasses autour du site, et cheminement vers l'église **2**



POLARITÉS AUTOUR DU SITE

PROXIMITÉ DU CENTRE-VILLE, DIFFUSION AUTOUR DE LA GARE

Une frange participant à la centralité



Services

- 1 1er linéaire commercial : boulangerie, fleuriste, pizzeria, hôtel restaurant etc
- 2 2ème linéaire commercial : magasins etc
- 3 3ème linéaire commercial : auto-école, caisse d'épargne etc
- 4 Linéaire secondaire : restau, magasins etc
- 5 Services éparse : Terrena etc

Places et parc

- 1 Place de Retz - le marché (mardi)
- 2 Place 18 juin - marché (vendredi)
- 3 Parc de jeux du Malessard
- 4 Parvis de l'église

Equipements

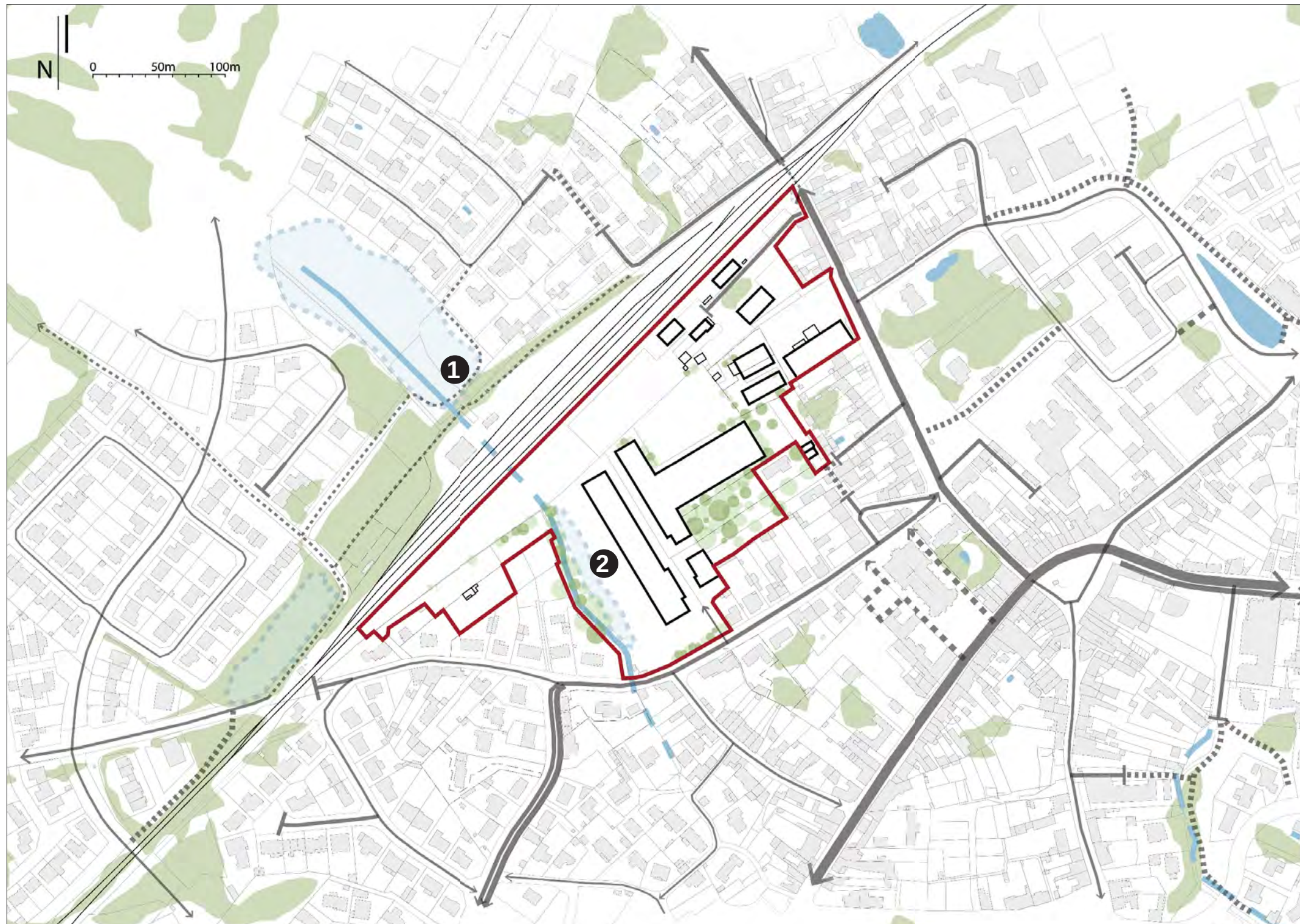
- 1 Ecole
- 2 Maison de retraite
- 3 Centre social
- 4 Maison de santé
- 5 Poste
- 6 Laboratoire
- 7 Crédit mutuel
- 8 Eglise
- 9 Mairie
- 10 Com. d'agglo.
- 11 Gare
- 12 Ecoles et collège

DES CONTINUITÉS VÉGÉTALES CONTRARIÉES

TRAME ARBORÉE ET ZONES HUMIDES

Un talweg traversant le site

- Cours d'eau intermittent
- Plan d'eau
- Zone humide à préciser selon EIE
- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune



Bassin paysager hors site ①



Abords du talweg sur site ②



UN SITE HÉRITIER DE TRACÉS AGRICOLES

COMPRÉHENSION DE LA CONSTRUCTION DU SITE

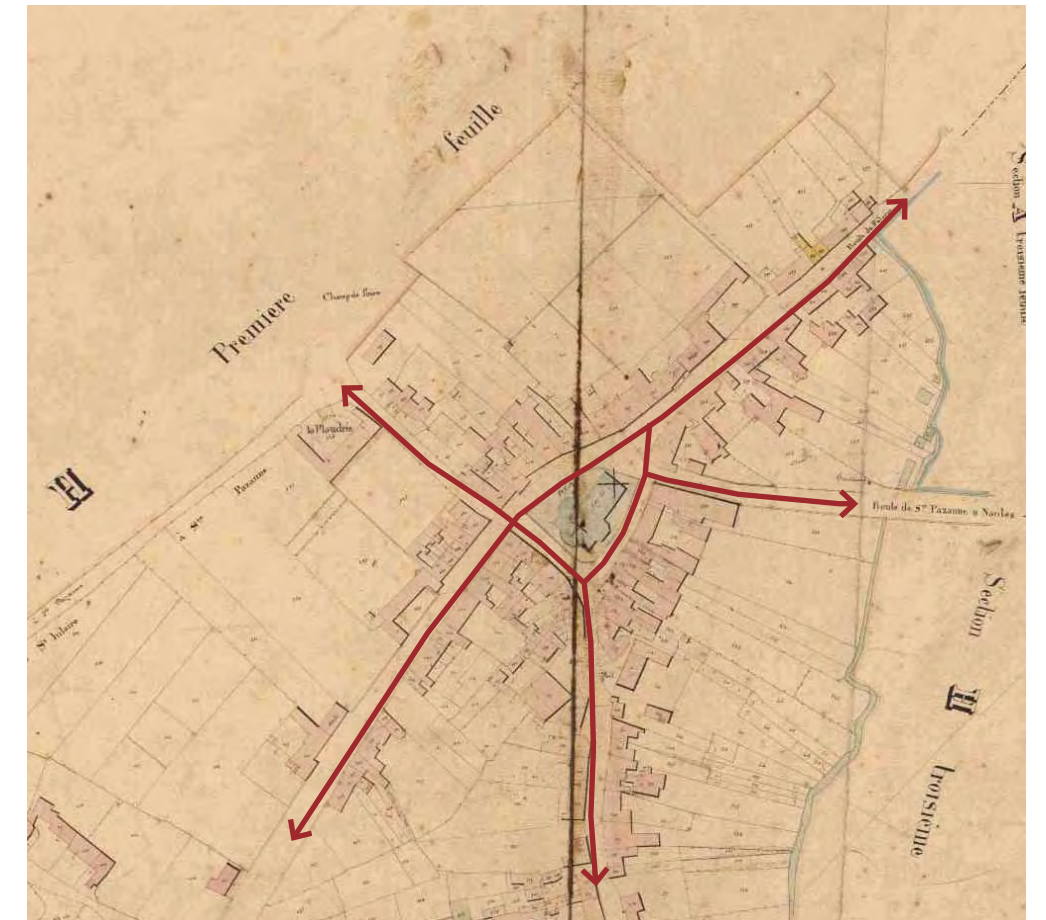
La ferme du Chauchis

temps 1

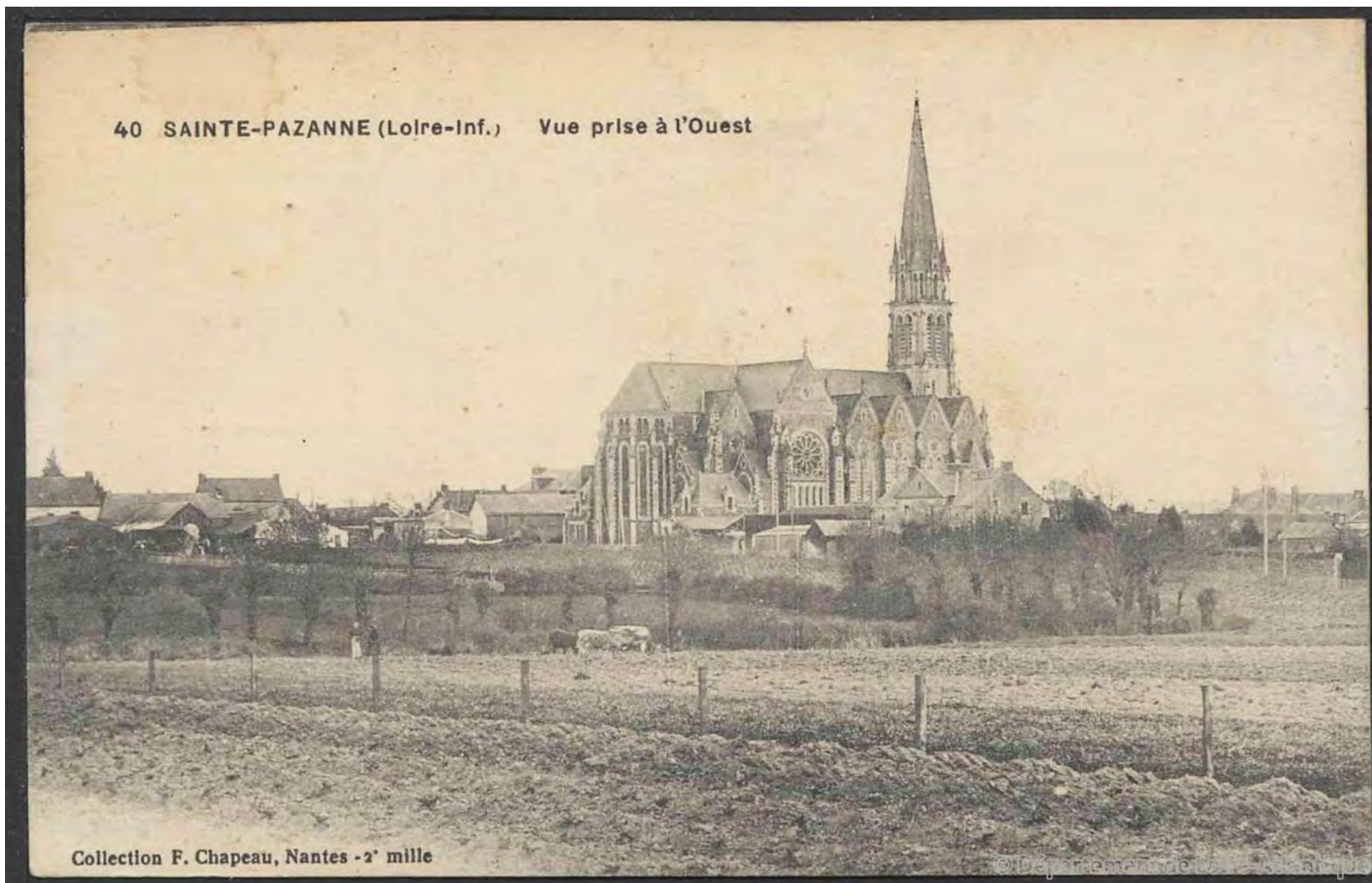
PASSÉ AGRICOLE

Avant l'arrivée de la ligne de train et de la gare

Développement du centre-bourg le long des axes principaux à partir de la place de l'ancienne église (actuelle place de Metz).
A cette époque-là, le site est loin encore de l'urbanisation du centre-bourg : c'est encore des parcelles agricoles.



Plan cadastral du centre-bourg datant de 1836



Carte postale du site avant son industrialisation



Plan cadastral du site datant de 1836

L'ARRIVÉE DU TRAIN DANS LA COMMUNE

COMPRÉHENSION DE LA CONSTRUCTION DU SITE

Une gare construite sur un point haut

temps 2

ARRIVÉE DU TRAIN

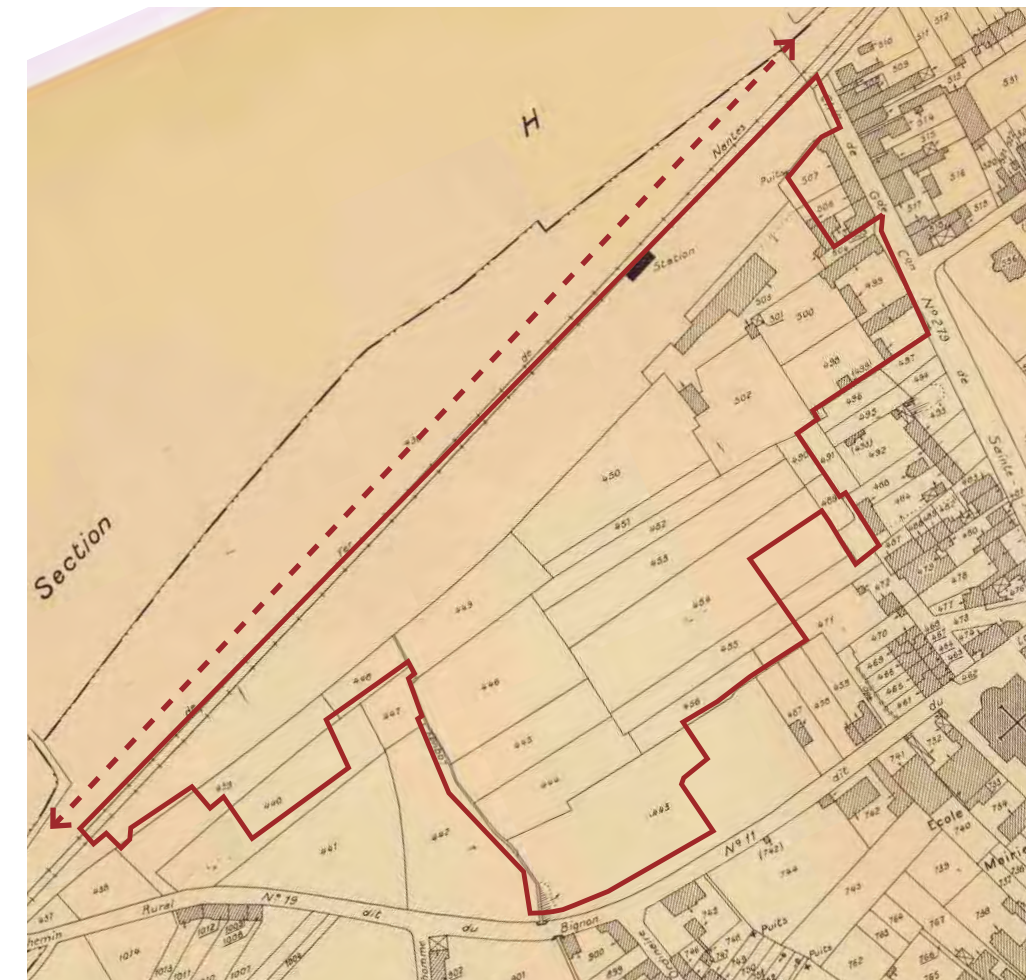
Changement du statut agricole du site

1875
Construction de la gare

La gare est construite en 1875 sur un point haut et dur de la commune. Dès lors, une nouvelle centralité est créée et l'urbanisation du centre-bourg (déjà amorcée le long des axes structurants de la commune) continue vers la gare. La voie ferrée au nord change le statut agricole du site car avec la création de la gare une enclave agricole est créée et c'est l'état juste avant l'industrialisation. La ville s'étire vers la gare par la rue du général de Gaulle.



Avenue de la gare avec ses arbres qui n'existent plus



Plan cadastral du site datant de 1939

LE SITE PRIS ENTRE LE BOURG ET LA GARE

COMPRÉHENSION DE LA CONSTRUCTION DU SITE

Renivellement et artificialisation de l'enclave

temps 3
INDUSTRIALISATION
DU SITE
Début de construction des
bâtiments de la scierie

Début de construction de la scierie aux années 50. Celle-ci vient occuper le vide entre la gare construite en périphérie et le centre-bourg, d'où la situation actuelle d'enclave. Au fil du temps, les bâtiments de la scierie connaissent extension, démolition etc.



Ancienne photo de la scierie datant de 1975



SITE GAUVRIT AVANT - Vue aérienne datant de 1950

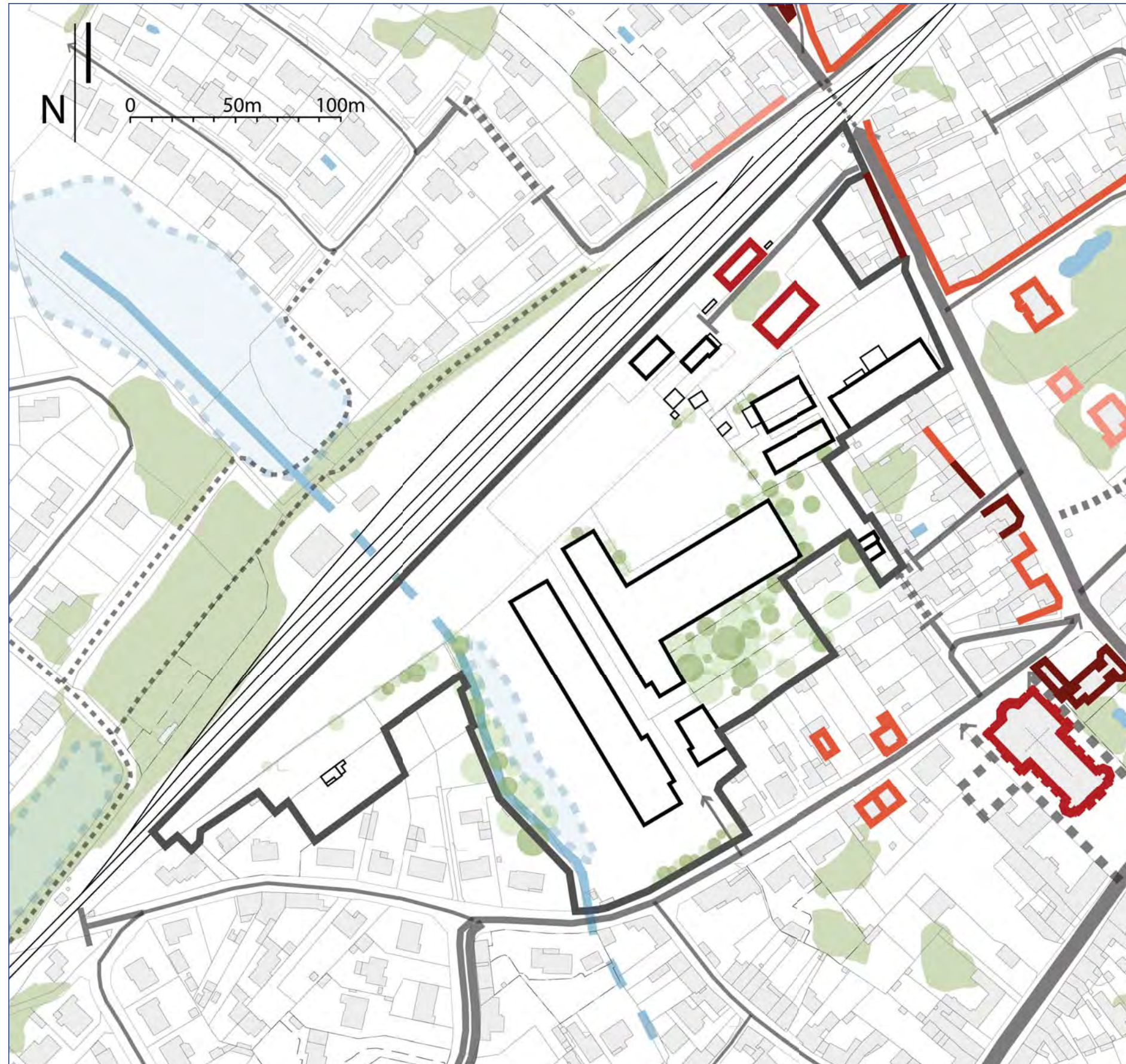


SITE GAUVRIT APRES - Vue aérienne datant de 1965

TRACES PATRIMONIALES

DU BÂTI ET DES LINÉAIRES URBAINS HISTORIQUES

Patrimoine XIXème, XXème



LINEAIRE URBAIN

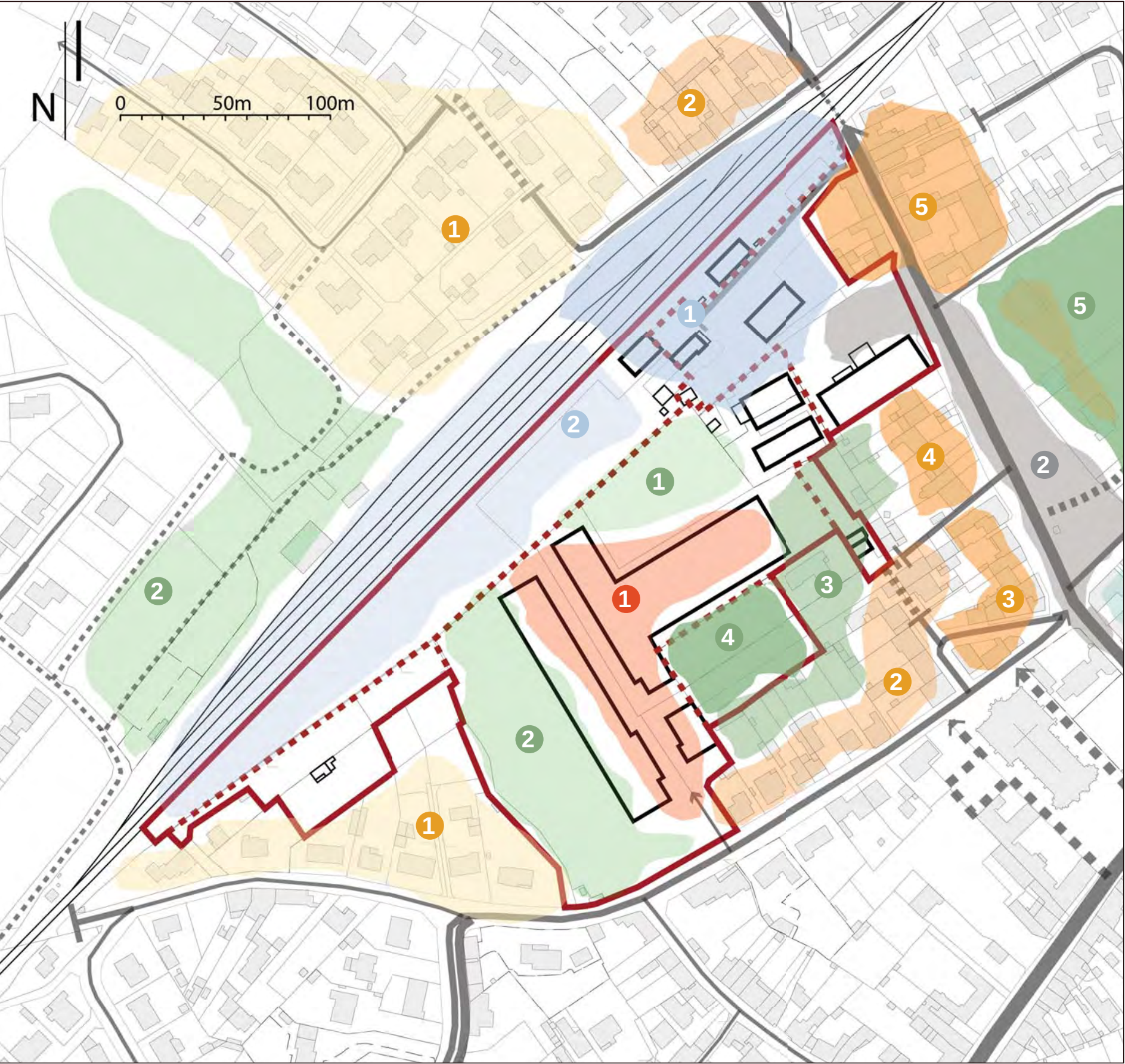
- Première moitié du XIXème
- Fin XIXème/début XXème
- Début XXème

BATI

- Première moitié du XIXème
- Deuxième moitié du XIXème
- Fin XIXème/début XXème
- Début XXème

LES SECTEURS EXISTANTS ET LES AMBIANCES VÉCUES

MOSAÏQUE D'AMBIANCES URBAINES COMPLEXES



- Périmètre de l'OAP1
- Limite des découpages d'îlots de l'OAP1
- HABITAT
- 1

Ambiance résidentielle pavillonnaire périphérique
(tissu diffus, calme, uniforme, privé, jardin arrière)
- 2

Ambiance résidentielle maisons années 50
(alignement, uniforme, calme, jardin arrière)
- 3

Ambiance habitat traditionnel centre bourg
(tissu compact, formes diverses, alignement, façade urbaine)
- 4

Ambiance habitat traditionnel faubourg
(alignement, retrait, jardin de devant, jardin arrière)
- 5

Ambiance habitat traditionnel faubourg
(alignement rue, R+1, façade urbaine)
- NATURE
- 1

Ambiance espace ouvert naturel en friche
(dégagement, calme, biodiversité)
- 2

Ambiance espace ouvert naturel en friche humide
(dégagement, calme, zone potentiellement humide, biodiversité)
- 3

Ambiance nature domestiquée
(jardins arrières, arbres de moyen développement, privé)
- 4

Ambiance nature dense
(grands arbres, conifères, feuillus, bosquet, privé, calme)
- 5

Ambiance « parc habité »
(grandes demeures, jardins, plans d'eau, parc, grands arbres)
- GARE
- 1

Ambiance urbaine ferroviaire fréquentée
(dégagement, terrain plat, froid, mono-fonctionnel)
- 2

Ambiance urbaine ferroviaire technique
(tissu diffus, hétéroclite, fonctionnel, gabarits entrepôts)
- INDUSTRIE
- 1

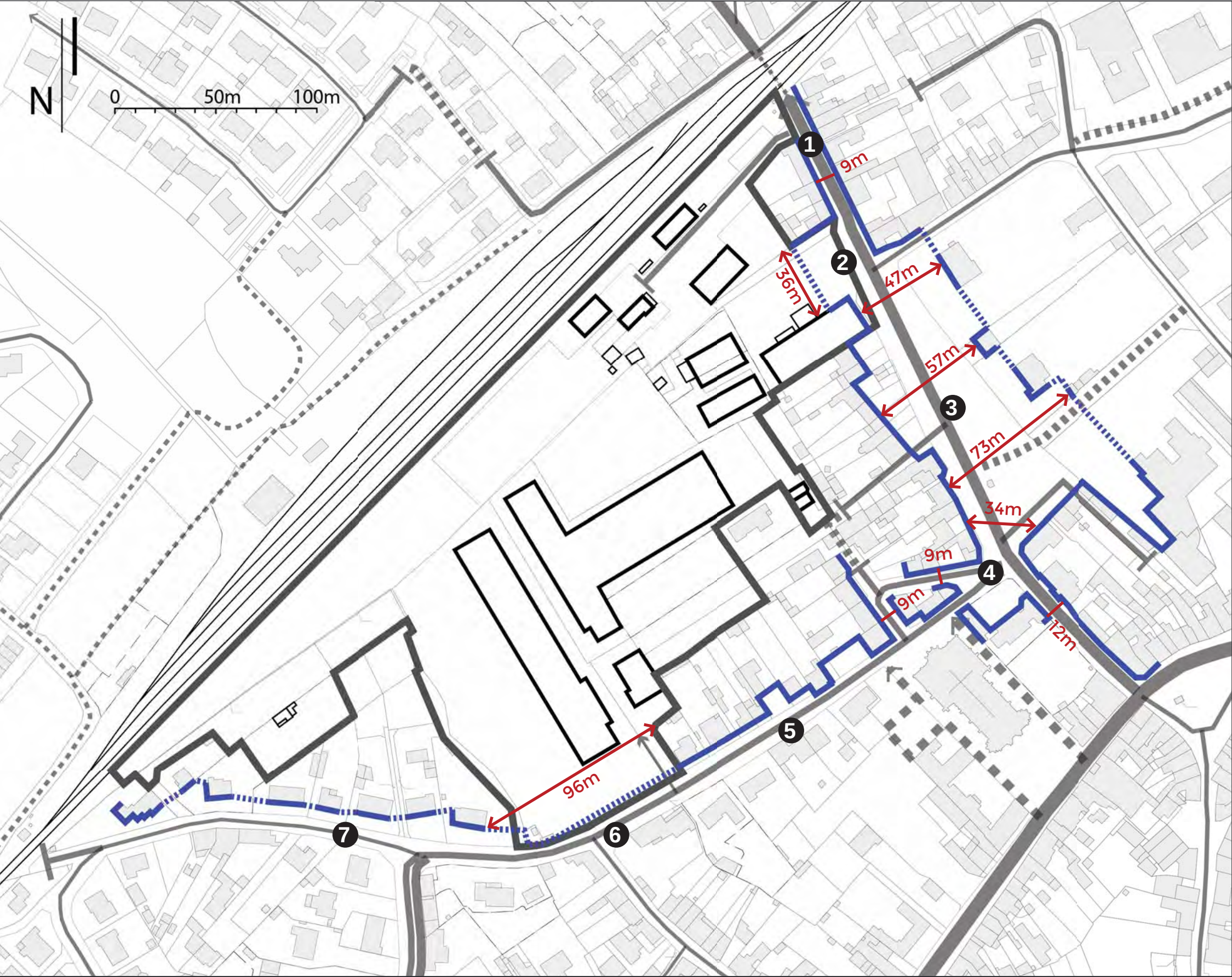
Ambiance industrielle en friche
(fin d'activité, métallique, nature en friche)
- ROUTE
- 1

Ambiance urbaine routière échelle départementale
(Grand dégagement, voie, parkings)

PERCEPTION DE SÉQUENCES DIFFÉRENTES

DES RUPTURES DANS LES FRONTS URBAINS

Des rapports à la rue à recomposer par le projet



- Front urbain continu
- Front urbain discontinu
- Grand espacement
- Espace réduit

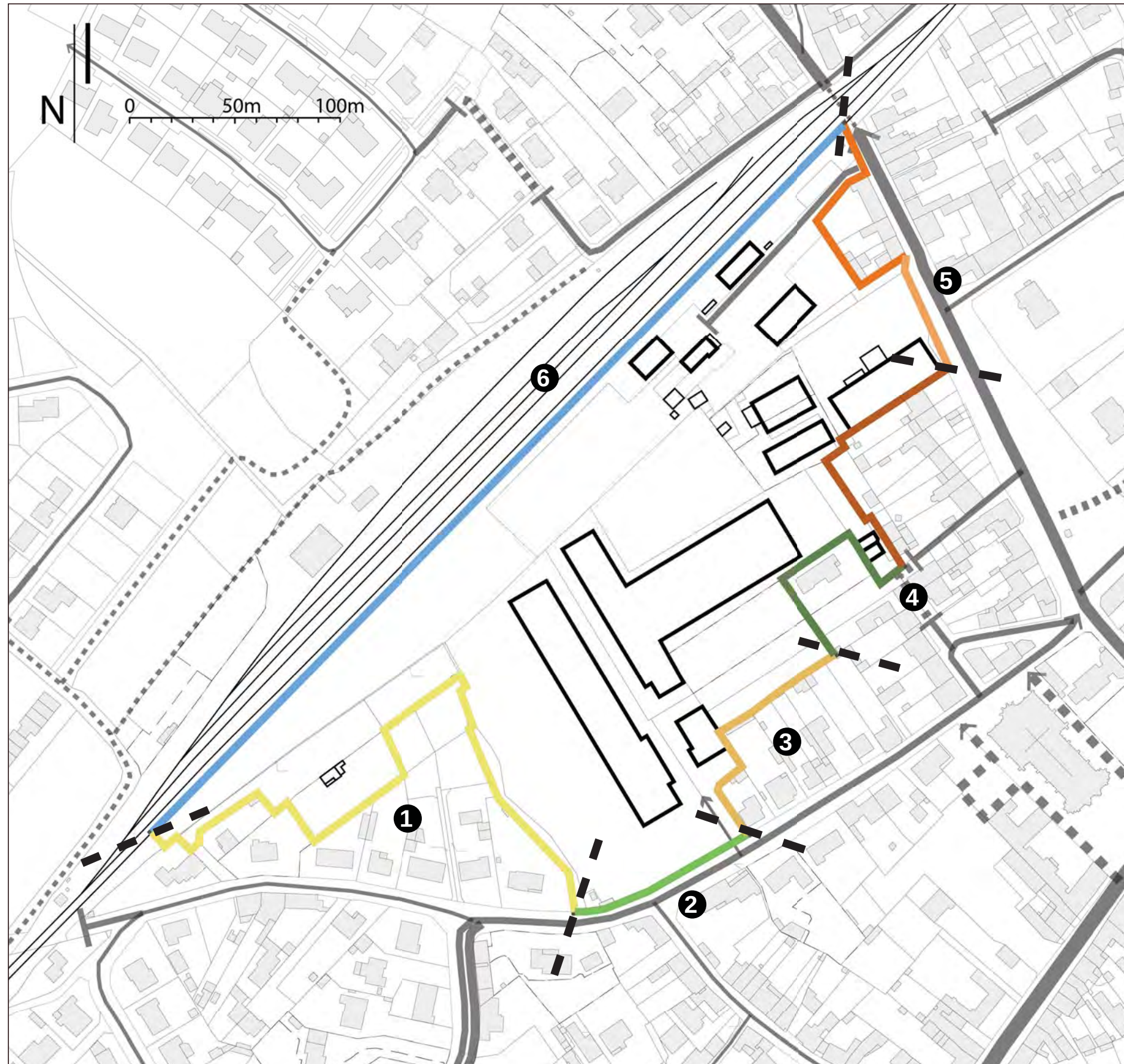
SEQUENCES

- 1 Front urbain continu
Perception « rue tissu ancien »
- 2 Ouverture dans la façade urbaine
Discontinuité et rupture de l'alignement
- 3 Grand dégagement
Perception d'espace urbain ouvert
- 4 Front urbain continu
Perception « ruelles tissu ancien »
- 5 Front urbain discontinu
Perception « rue-voie entrée de ville »
- 6 Ouverture dans le linéaire urbain
Pas de perception de rue
- 7 Front urbain fragmenté
Pas de perception de rue

LES DIFFÉRENTES FRANGES DU SITE

FRANGES/HABITAT, FRANGES/VOIES, FRANGES/GARE

Une articulation à composer par le projet

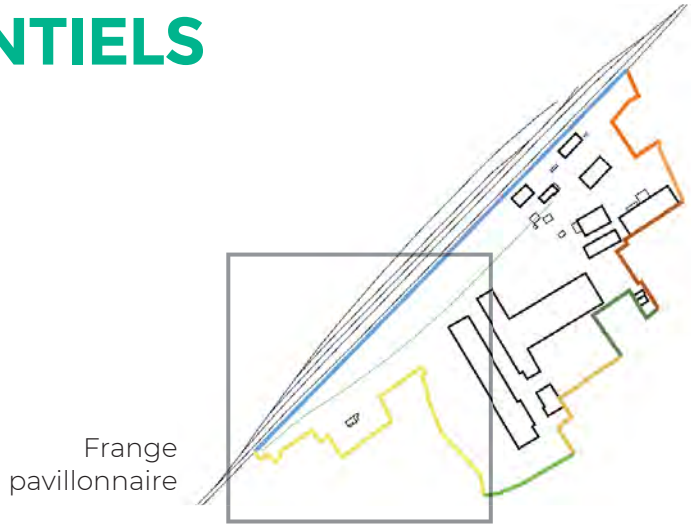


- FRANGE ①** La frange Pavillonnaire
Une séquence
- FRANGE ②** La frange VERDELET
Une séquence
- FRANGE ③** La frange ANNEES 50
Une séquence
- FRANGE ④** La frange CENTRE-BOURG
Deux séquences
- FRANGE ⑤** La frange DE GAULLE
Deux séquences
- FRANGE ⑥** La frange GARE
Deux séquences

DES ARRIÈRES DE JARDINS RÉSIDENTIELS

LA FRANGE PAVILLONNAIRE

Frange/habitat



- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune
- Zone humide à préciser selon EIE
- Cours d'eau intermittent
- Piste cyclable matérialisée
- Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
- Impasse
- Périmètre de l'OAP
- Tissu résidentiel pavillonnaire

Cette première frange du site est en contact avec une zone pavillonnaire et ses arrières jardins. Ces derniers génèrent une ambiance fermée et particulière. Ils abritent des espaces de jeux pour enfants. Cette partie est davantage intimisée avec les grands arbres en lisière de notre site. Un mur sépare la propriété Gauvrit de cette zone d'habitation. A noter le chemin piéton à l'extrémité de l'opération (1)

1 Passage entre les maisons pavillonnaires



2 Vue des maisons pavillonnaires depuis le site



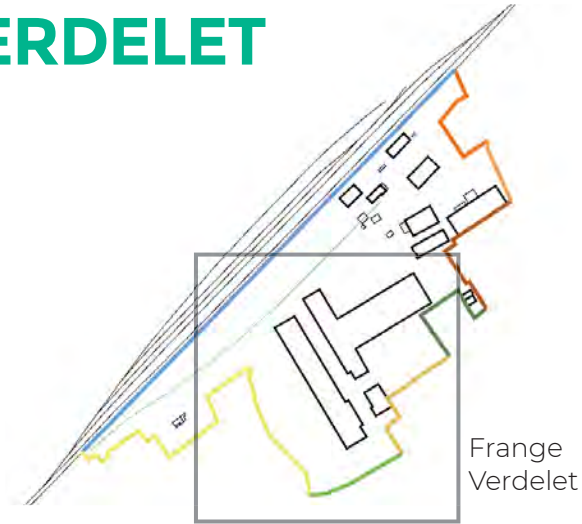
3 Arbres en lisière du site et mur séparant la propriété Gauvrit de la partie pavillonnaire



UNE SÉQUENCE OUVERTE SUR LA RUE VERDELET

UN CARREFOUR À COMPOSER

Frange/voie



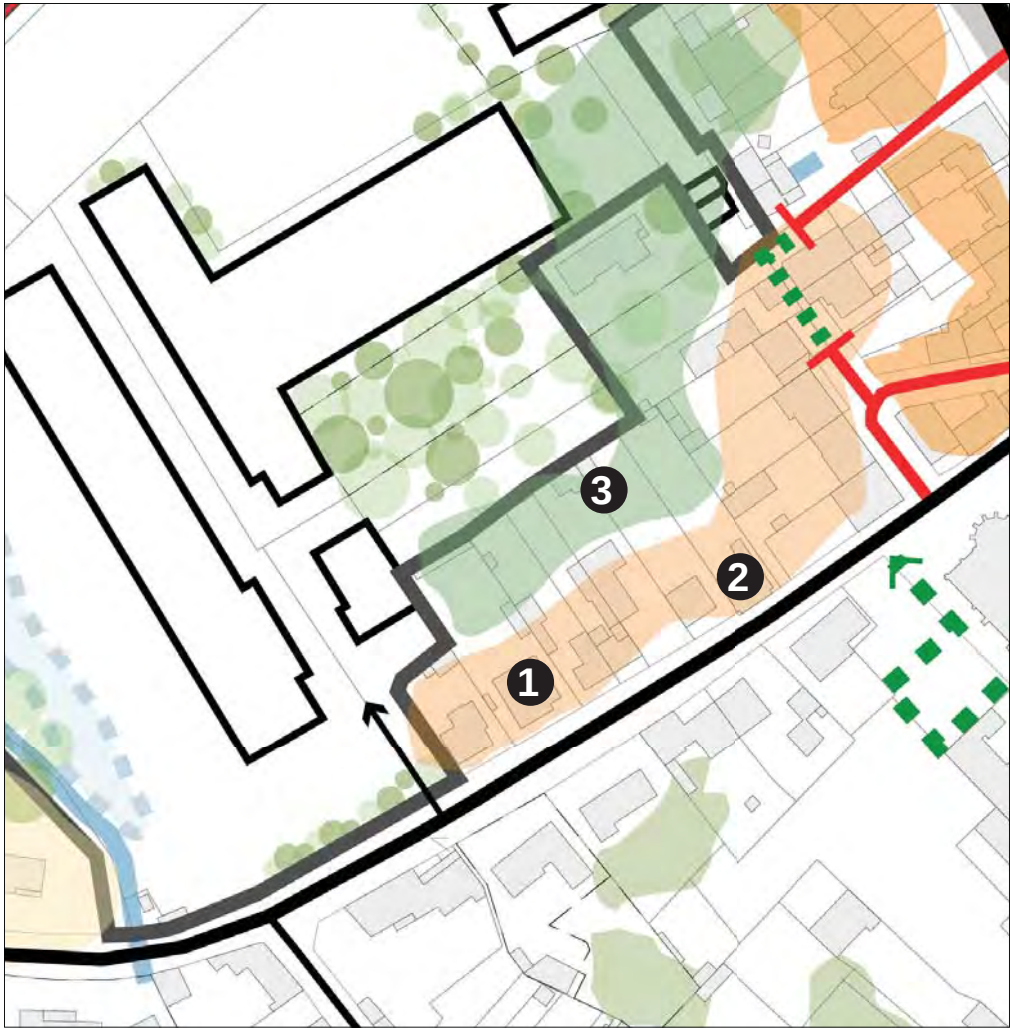
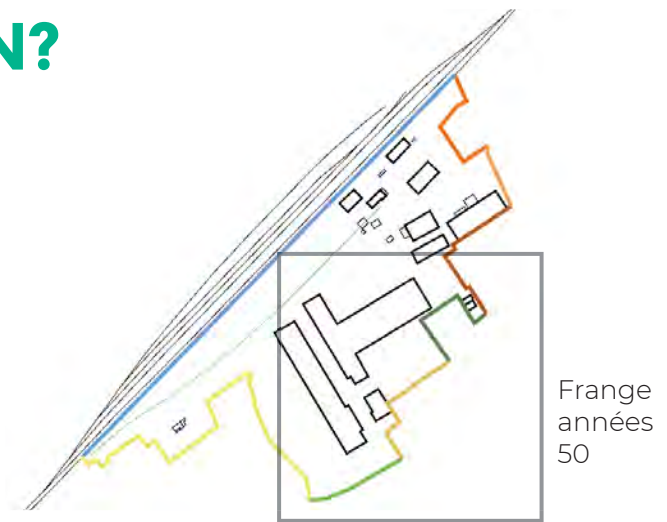
- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune
- Zone humide à préciser selon EIE
- Piste cyclable matérialisée
- Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
- Périmètre de l'OAP

Cette frange a la caractéristique d'être la seule frange du site qui donne directement sur la rue du Verdelet. En effet, le seul accès au site aujourd'hui existe depuis cette façade urbaine. L'entrée de la scierie a la particularité d'être intimisée par la végétation, une clôture mais aussi par les deux grands arbres au niveau du portail d'entrée.

DES ARRIÈRES DE JARDINS EN MUTATION?

MAISONS DES ANNÉES 50

Frange/habitat



- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune
- Zone humide à préciser selon EIE
- Jardins arrières de maisons années 50
- Tissu de maisons datant des années 50
- == Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)

Cette frange est au contact de maisons individuelles construites pendant la période après-guerre des années 1950. Ces maisons ont la particularité d'avoir des jardins à l'arrière qui s'articulent avec un «bosquet» d'une parcelle privée qui jouxte notre site. Cette frange peut présenter un potentiel d'ouverture et de mutabilité.

1 Gabarit des maisons de la rue du Verdelet



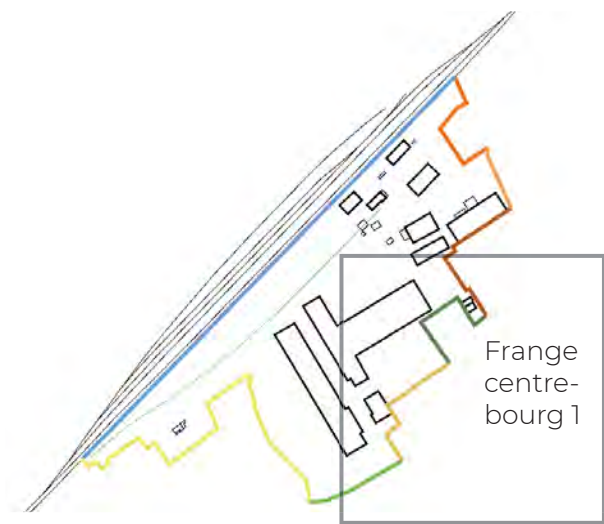
2 La plus ancienne maison de cette portion de rue



3 Jardins arrières et paysage «bosquet» en fond



UN ENTRELACS D'IMPASSES
BÂTI ANCIEN D'ARRIÈRES DE BOURG
Frange/habitat



- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune
- Tissu bâti centre-bourg
- Cheminement piéton
- Voie verte
- Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
- Impasse

Cette frange au contact du centre-bourg présente deux ambiances différentes : la première, le long de l'avenue de Gaulle avec les bâtiments anciens du bourg, et la deuxième, à l'intérieur de ce tissu avec le système d'impasses et de passages étroits qui s'y développe.

1 Maisons en impasse



2 Cheminement à l'église proche du site



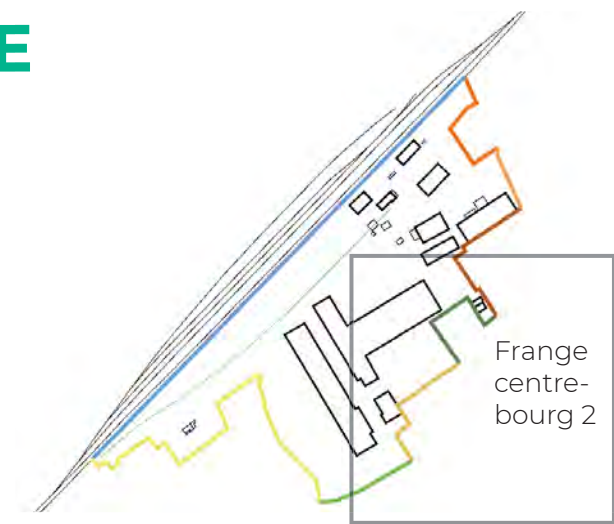
3 Clocher de l'église visible depuis l'intérieur du tissu



UNE FAÇADE ANCIENNE SUR ESPLANADE

AMORCE DE FAUBOURG

Frange/habitat



- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune
- Tissu bâti centre-bourg
- Cheminement piéton
- Voie verte
- Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
- Impasse

Les bâtiments de cette frange sont de deux natures : premièrement, les anciens bâtiments (type bâtiment de la poste etc) qui sont bien alignés à l'avenue et qui créent un front urbain marqué. Puis, deuxièmement, un front bâti de maisons accolées qui ont des jardins devant. Ces jardins permettent d'animer la rue et d'étendre l'impression d'un espace végétalisé sur l'espace public.

1 Bâtiment de la poste, architecture locale du bourg



2 Anciennes maisons alignées avec un jardin à l'entrée



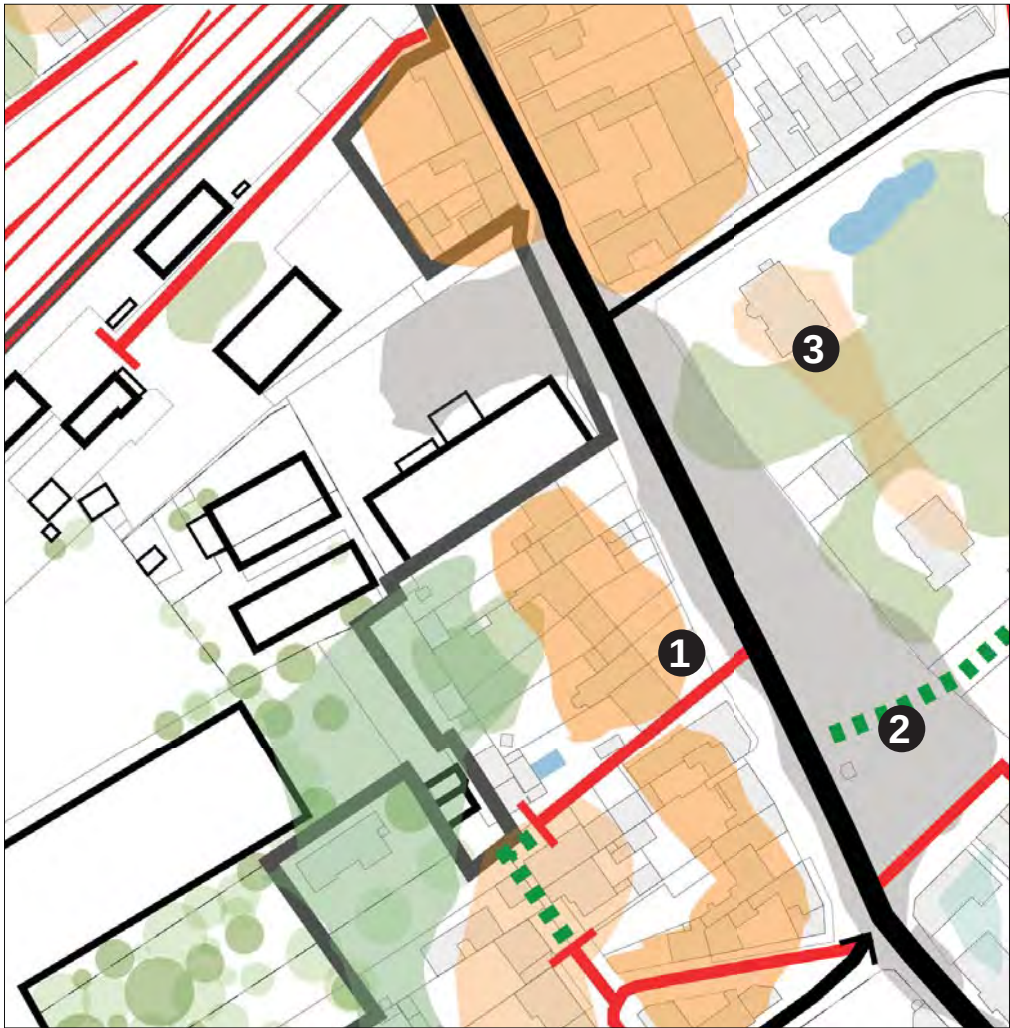
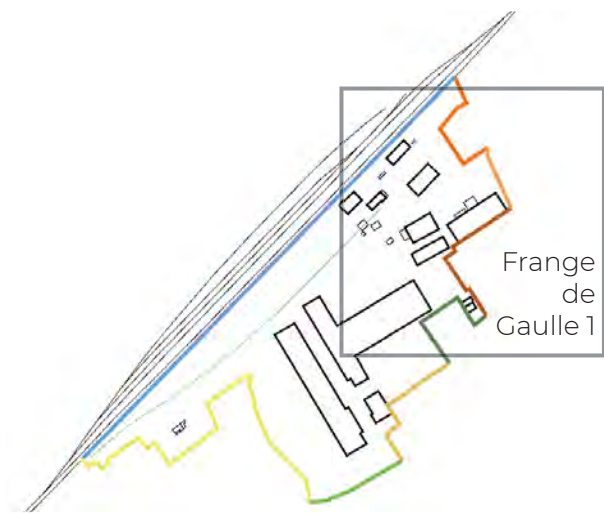
3 Entrée de la propriété privée jouxtant le site



UN FAUBOURG INTERROMPU

ALTERNANCE DE FRONTS BÂTIS ET DE PARCS HABITÉS

Frange/voie



- Trame arborée du site
- Trame arborée et végétale au niveau de la commune
- Tissu bâti centre-bourg

- Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
- Parkings

Cette frange au contact de l'avenue de Gaulle a la particularité d'être une séquence très dégagée avec une place et du stationnement de part et d'autre de l'avenue. La place du 18 juin laisse place au marché de Sainte-Pazanne tous les vendredis. Dans cette séquence, il y a aussi d'anciennes maisons remarquables qui se trouvent dans une partie de la ville avec une ambiance urbaine de «parc habité».

1 Jardins des maisons en recul de l'avenue de Gaulle



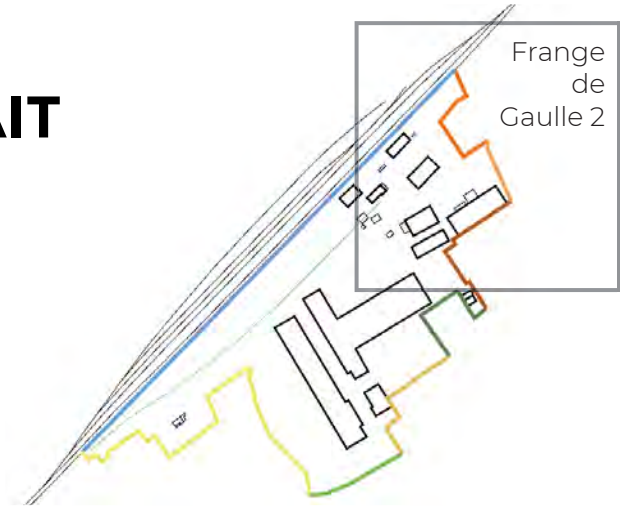
2 Le marché à la place 18 juin (chaque vendredi matin)



3 Anciennes maisons de notables dans le «parc habité»



COURS ET FAUBOURG DES ACTIVITÉS QUI SE DÉPLOIENT EN RETRAIT *Frange/voie*



● Trame arborée du site
● Trame arborée et végétale au niveau de la commune

— Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
— Parkings
■ Tissu bâti faubourg
■ Tissu bâti centre-bourg

Cette séquence de la frange de l'avenue Charles de Gaulle se rapproche de la gare, et comprend ainsi le linéaire commercial secondaire de la commune en lien avec la gare. La construction des bâtiments dans cette séquence s'est développée avec l'arrivée de la gare et les gabarits sont de l'ordre de R+1.

1 Ancien bâti le long de l'axe menant vers la gare



2 Entrepôt ancien côté gare/Terrena



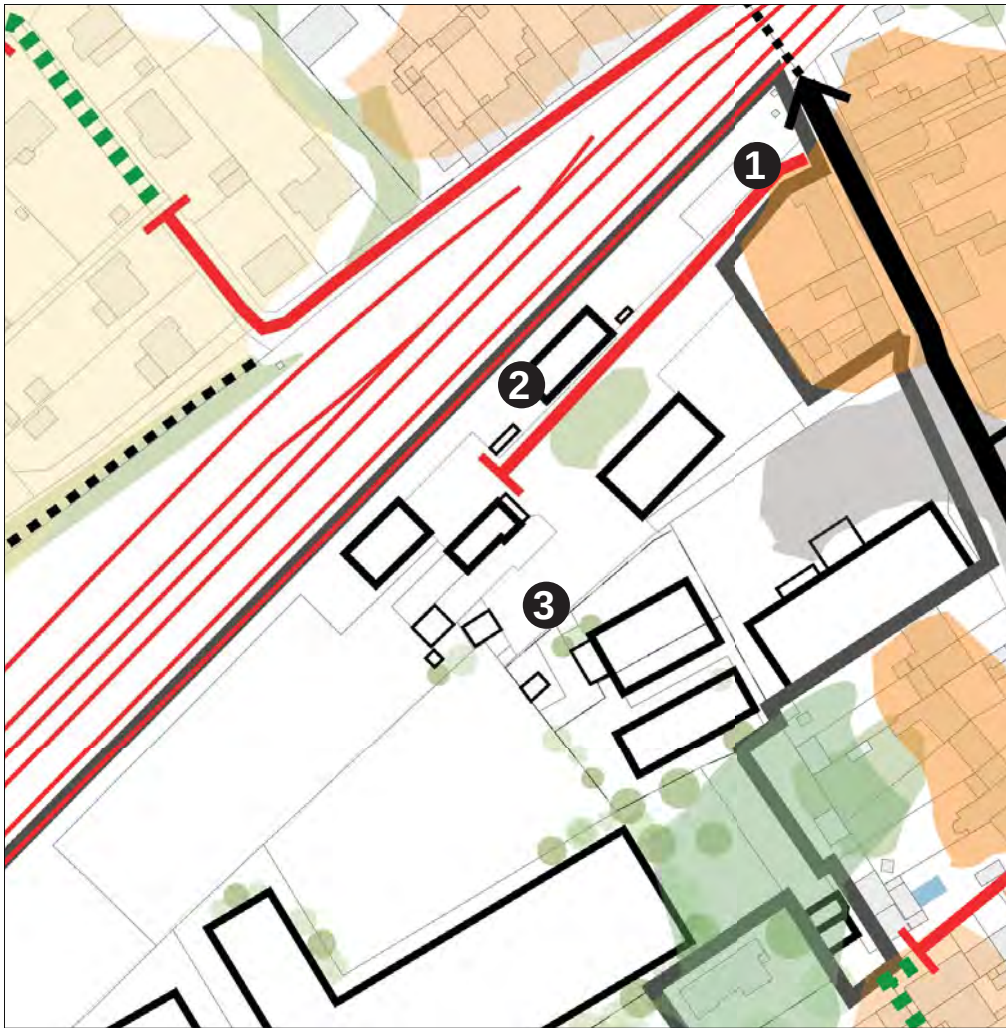
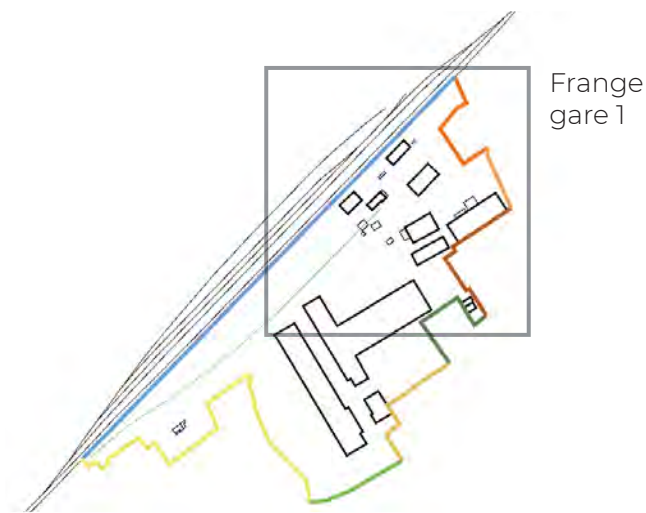
3 Gabarits des constructions côté gare (R+1)



UNE ENTRÉE PINCÉE POUR LA GARE

UNE FORTE PRÉSENCE DES PARKINGS

Frange/gare



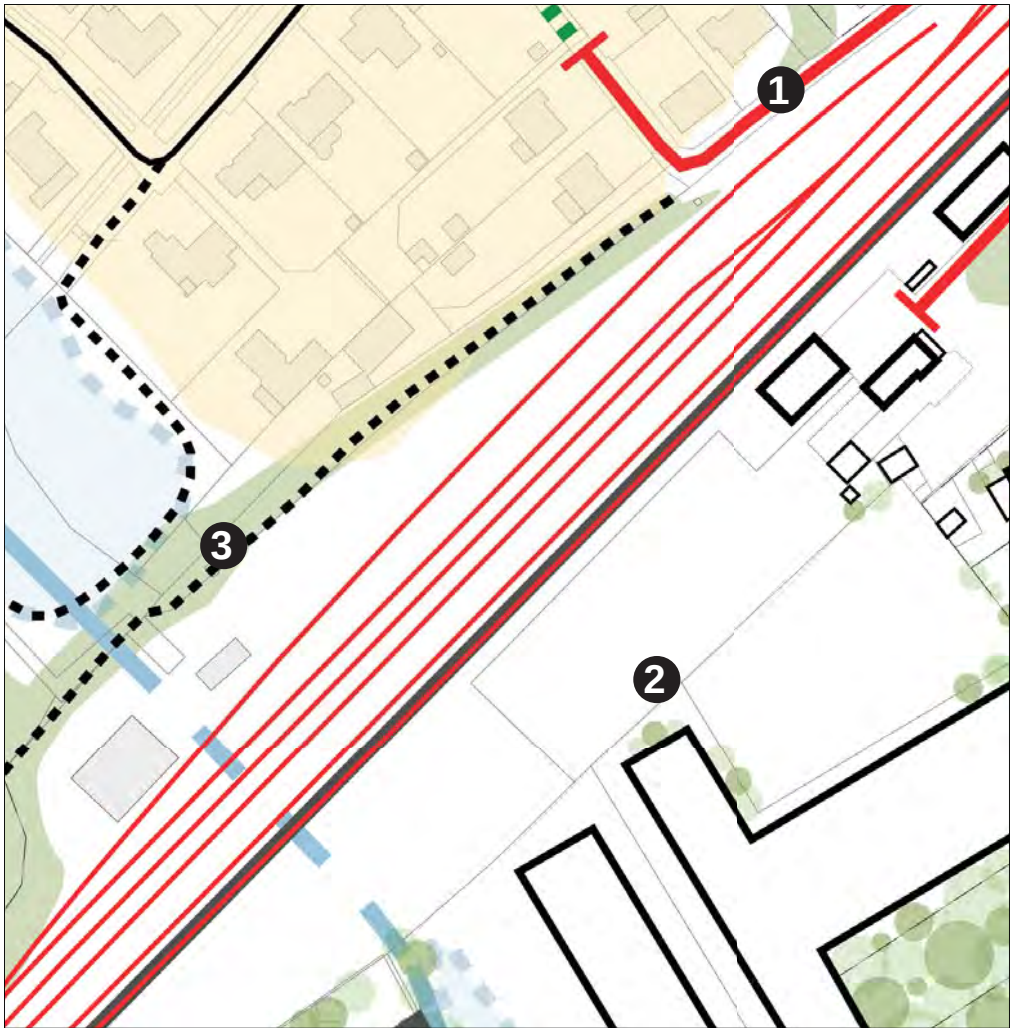
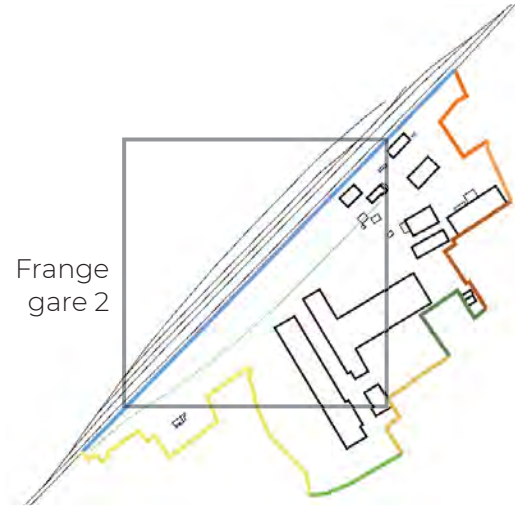
- | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|
| | Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux) | | Tissu bâti centre-bourg |
| | Impasse | | Tissu bâti faubourg |
| | Rails | | Tissu résidentiel pavillonnaire |

La frange de la gare est composée de deux séquences : une première, celle de l'entrée de gare, avec toute l'interaction qui s'y passe en termes de flux de stationnements etc. C'est la partie domestiquée des rails.

UNE LARGE FRANGE FERROVIAIRE

DES DÉLAISSÉS À RECONQUÉRIR

Frange/gare



- Voies automobiles (épaisseurs en fonction du flux)
- Impasse
- Rails
- Tissu résidentiel pavillonnaire
- Zone humide à préciser selon EIE
- Cours d'eau intermittent



La deuxième séquence le frange de la gare est davantage technique. Elle n'est pas ouverte au public et il y a un autre rapport aux rails (infrastructure). Cette partie permet de percevoir le paysage lointain et ce qui se passe de l'autre rive des rails : des espaces pouvant faire potentiellement l'objet d'une coulée verte.

1 La gare depuis l'autre rive de la commune



2 Ligne de tension en limite du site



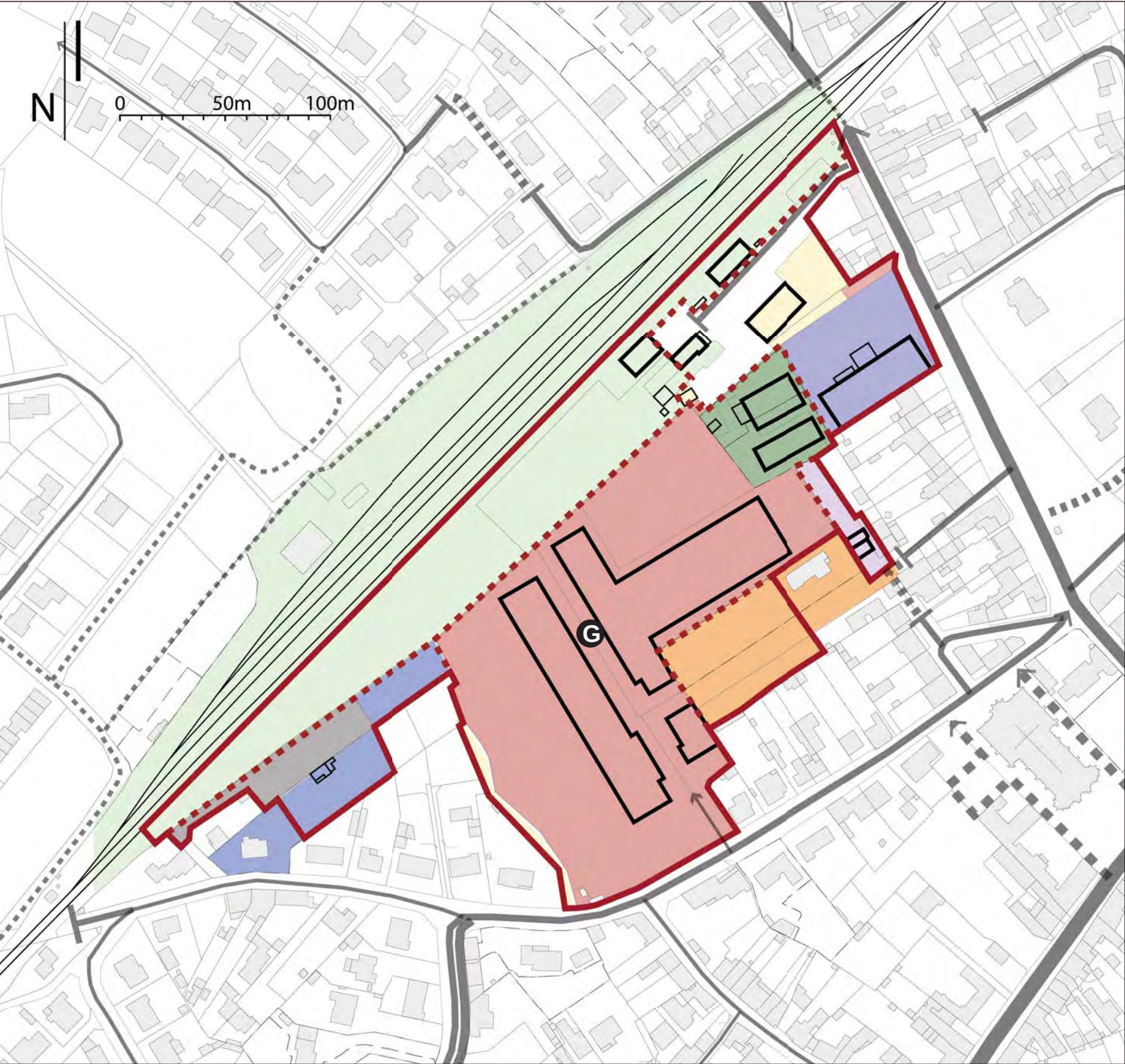
3 Le site depuis l'autre rive de la commune



LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE DÉCOUPAGE DU SITE

MOSAÏQUE DE SECTEURS COMPLEXES

Découpage par propriétés foncières



- Périmètre de l'OAP1
- - - Limite des découpages d'îlots de l'OAP1

FONCIER	
	Indivision CHAUVET/ LE GARS
	TERRENA
	Indivision GUIBRETEAU / CHENEAU / LECOINTRE
	COUDIN
	BRANCAS GH
	CHAUVET
	Commune de Sainte-Pazanne
	SNCF
	AFLA

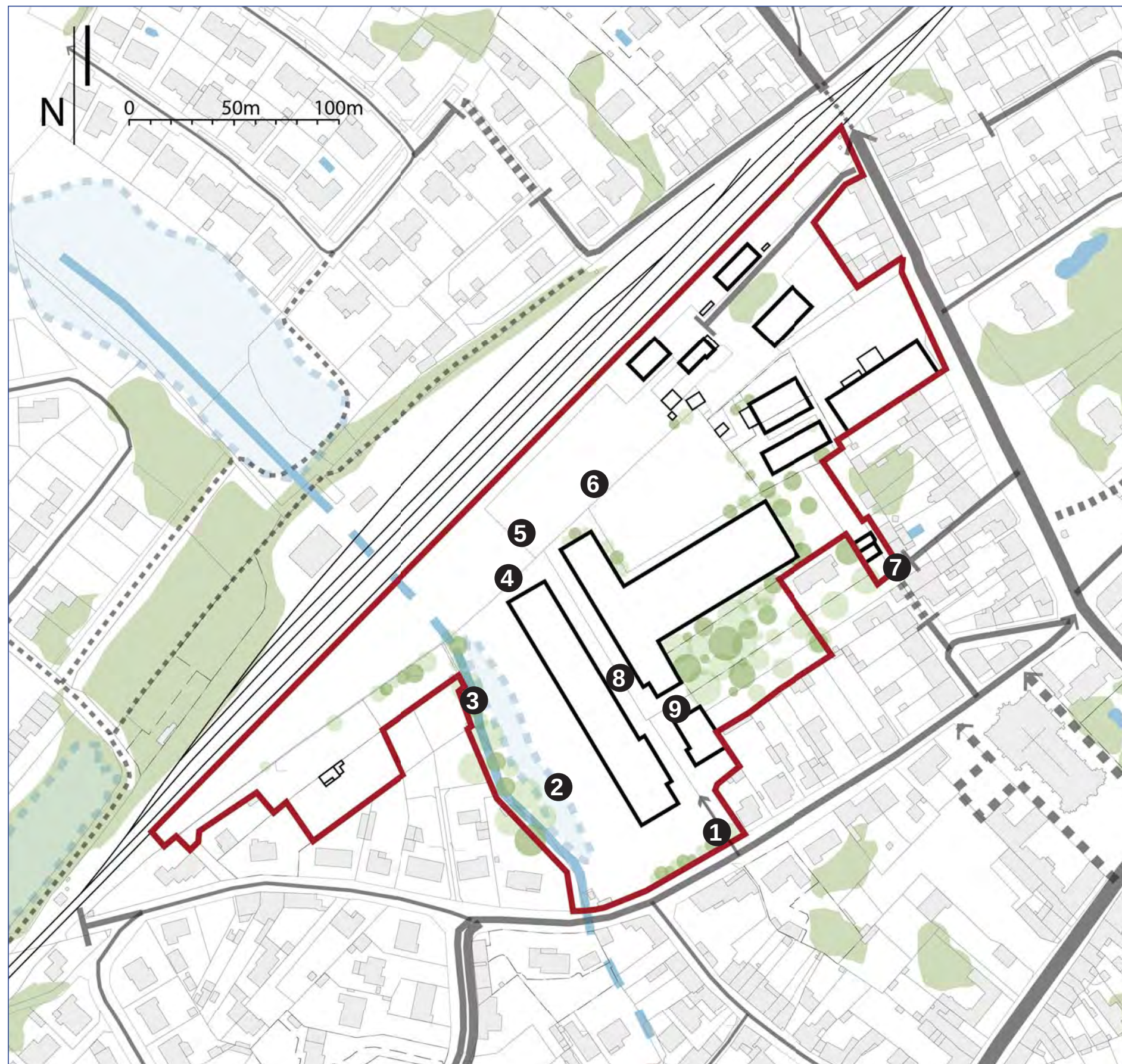
Le site Gauvrit, le secteur principal de l'OAP1



LE SECTEUR PRINCIPAL DE L'OAP, LE SITE GAUVRIT

PRÉSENTATION DU SITE

Différentes séquences



①

L'entrée



②

Roseaux, noues



③

Arbres en lisière



4

L'arrière
d'un des
bâtiments
de la scierie



7

Percée
visuelle de
l'église



5

Dénivellé de
2 m entre le
secteur de
la gare et le
site



8

Bois de
chauffage



6

Vue depuis
le parking
de la gare



9

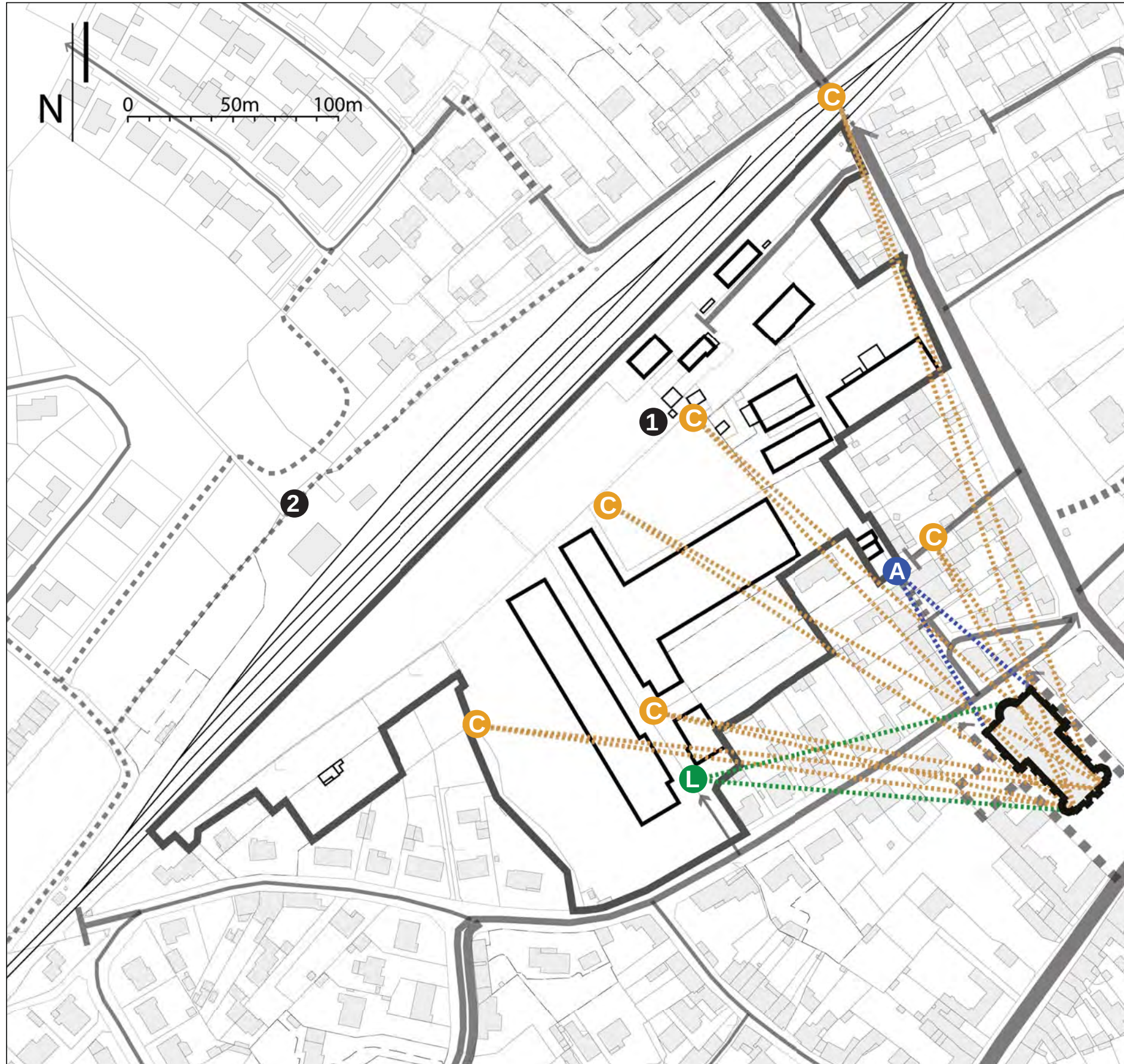
Zone
stockage



COVIBILITÉ ET PERCEPTION DE L'ÉGLISE

OMNIPRÉSENCE DU CLOCHER

Repère urbain identifiable



Exemples de points de vue depuis le site

- C** Point où le **C**locher est perceptible
- A** Point où l'**A**rrière de l'église est perceptible
- L** Point où la façade **L**atérale de l'église est perceptible

Vue depuis le secteur de la gare sur l'arrière des Halles **1**

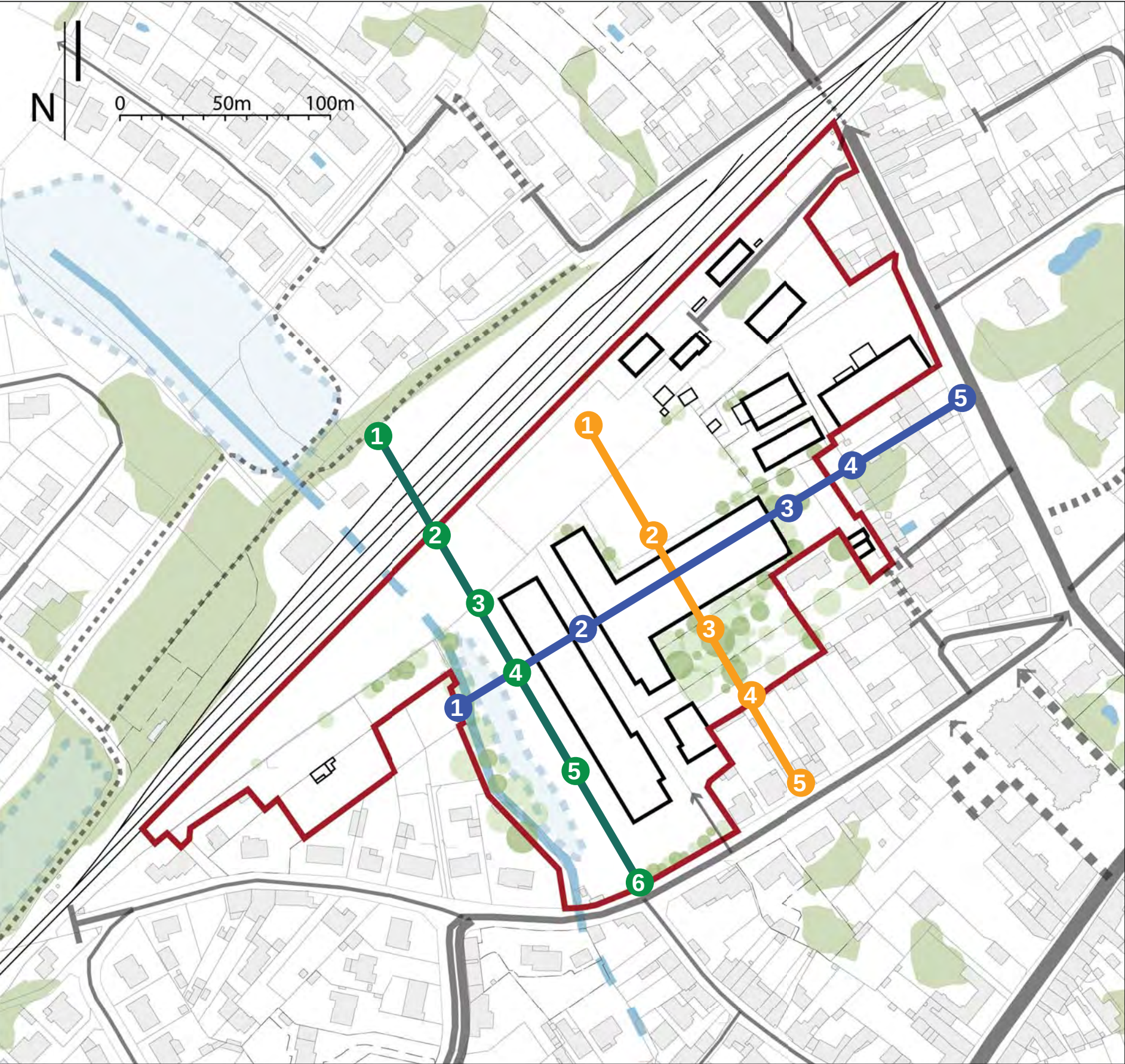


Vue depuis l'autre rive de la commune **2**

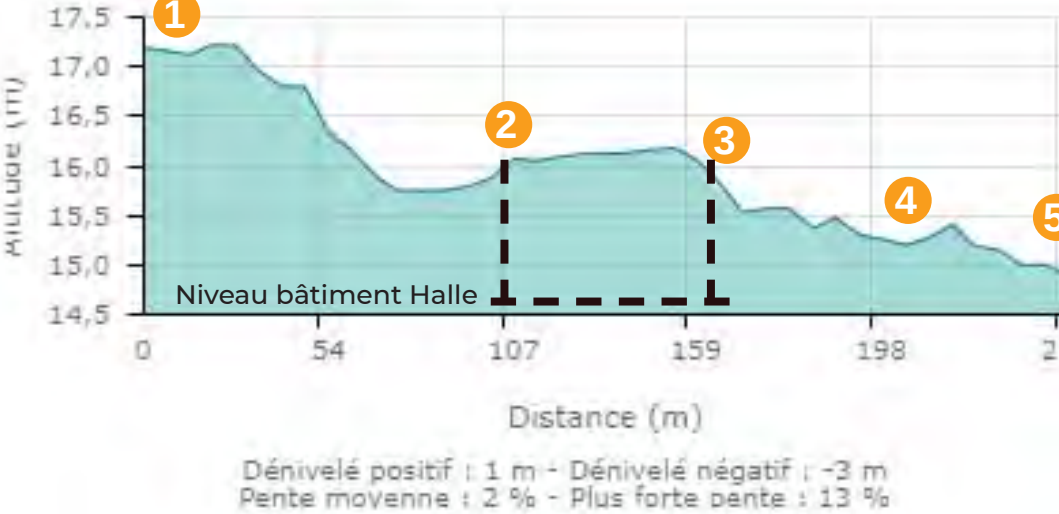
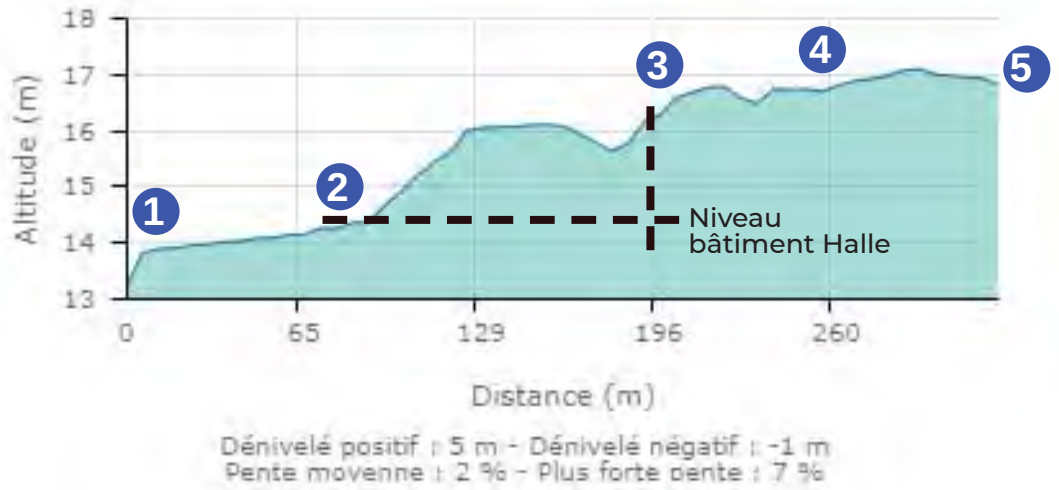


UNE TOPOGRAPHIE « EN PLATEAU »

HÉRITAGE DU DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE ET INDUSTRIEL



PROFIL ALTIMETRIQUE



UN QUARTIER GARE EN DEVENIR

SYNTHÈSE ET ENJEUX DE PROJET

Quatre grands enjeux de projet pour la renouvellement du site

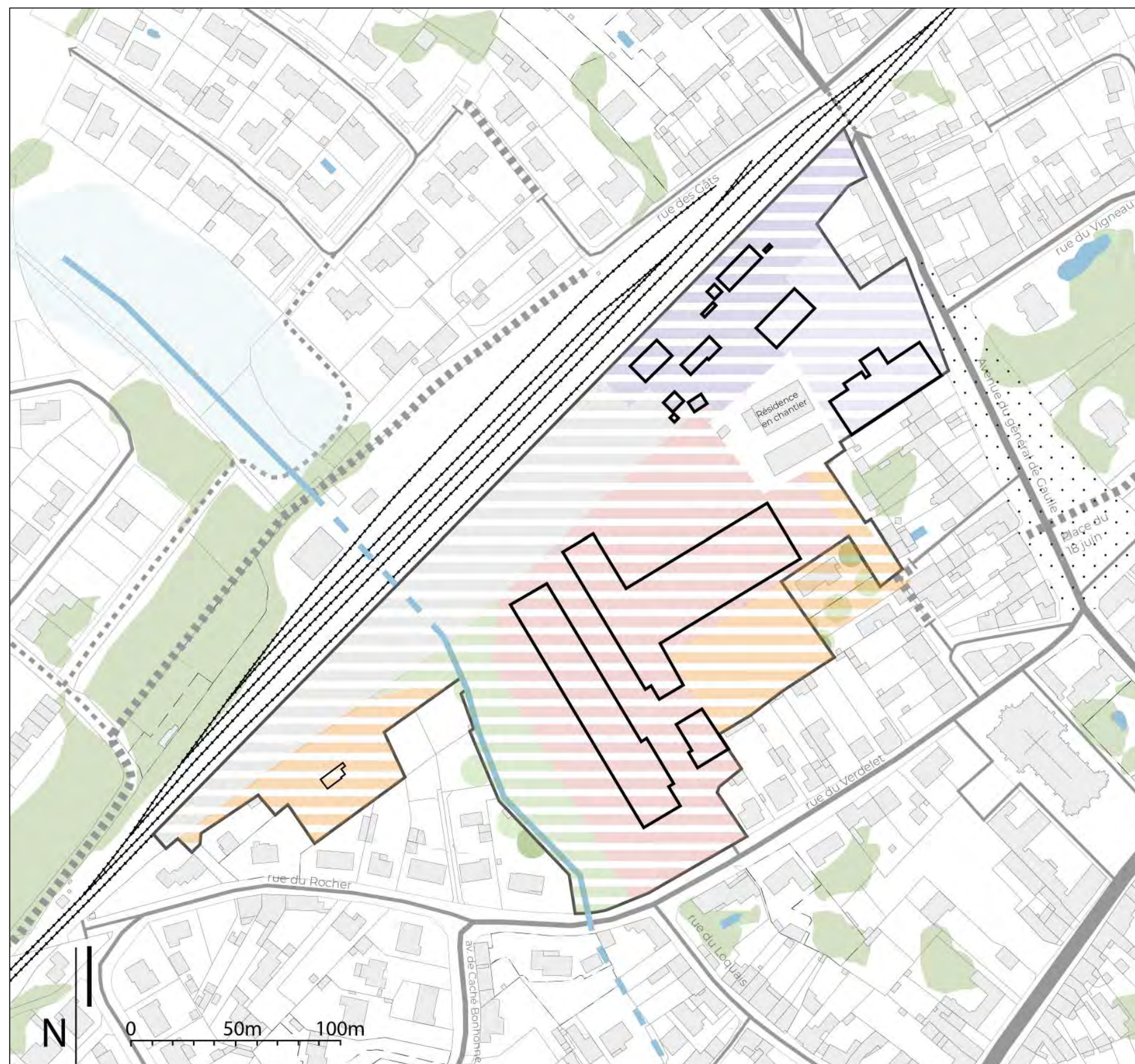
Un quartier gare ouvert sur le bourg et la métropole

Un renouvellement urbain qui s'ancre dans l'histoire du lieu

Un talweg redécouvert, paysage partagé à l'échelle de la ville et du quartier

Une enclave qui se remaille et s'articule à son voisinage, sans perdre sa quiétude

- Site Gauvrit
- Fonciers secondaires enclavés
- Gare et abords
- Coopérative agricole
- Frange paysagère
- Délaissés ferroviaires



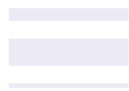
UN QUARTIER GARE EN DEVENIR

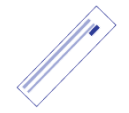
SYNTHÈSE ET ENJEUX DE PROJET

Un quartier gare ouvert sur le bourg et la métropole

- 

Une gare en développement, à ouvrir sur la ville
- 

Une polarité secondaire à conforter, en lien avec les déplacements pendulaires et les besoins de services des habitants (crèche ? école ? télétravail ?), sans concurrencer le centre-ville
- 

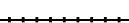
La coopérative, un foncier clé pour ré-articuler la gare avec l'avenue du Général de Gaulle
- 

Une multimodalité à organiser autour de l'accès aux quais
- 

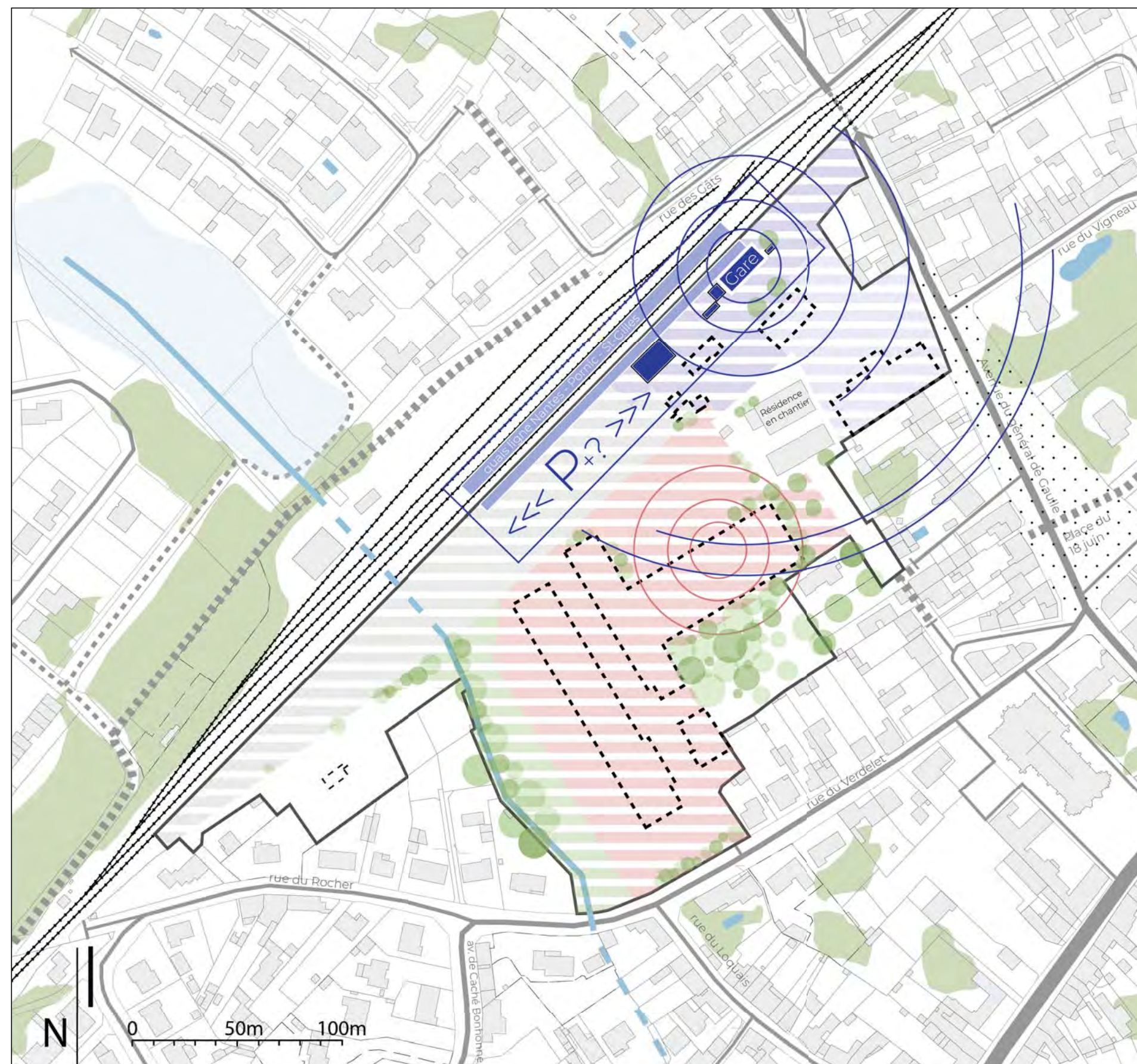
Un espace dédié au stationnement à optimiser, mutualiser et enrichir ?
- 

Des délaissés ferroviaires à reconquérir comme un ourlet paysager en partie stationné
- 

Une situation stratégique à valoriser par une offre d'habitat ciblée, dense et attractive
- 

Un coeur de quartier à travailler en s'appuyant sur les richesses du site
- 

Une façade urbaine sur la voie ferrée à réfléchir comme vitrine de la ville depuis cet axe



UN QUARTIER GARE EN DEVENIR

SYNTHÈSE ET ENJEUX DE PROJET

Un renouvellement urbain qui s'ancre dans l'histoire du lieu



Une greffe à réussir sur un tissu ancien de bourg et de faubourg, en prolongeant ses qualités tout en répondant aux enjeux de cadre de vie contemporains.



Une esplanade à qualifier entre gare et bourg

Un entrelacs de venelle à prolonger dans l'opération ?



potentiel de reconversion



potentiel de réutilisation



pas de potentiel particulier

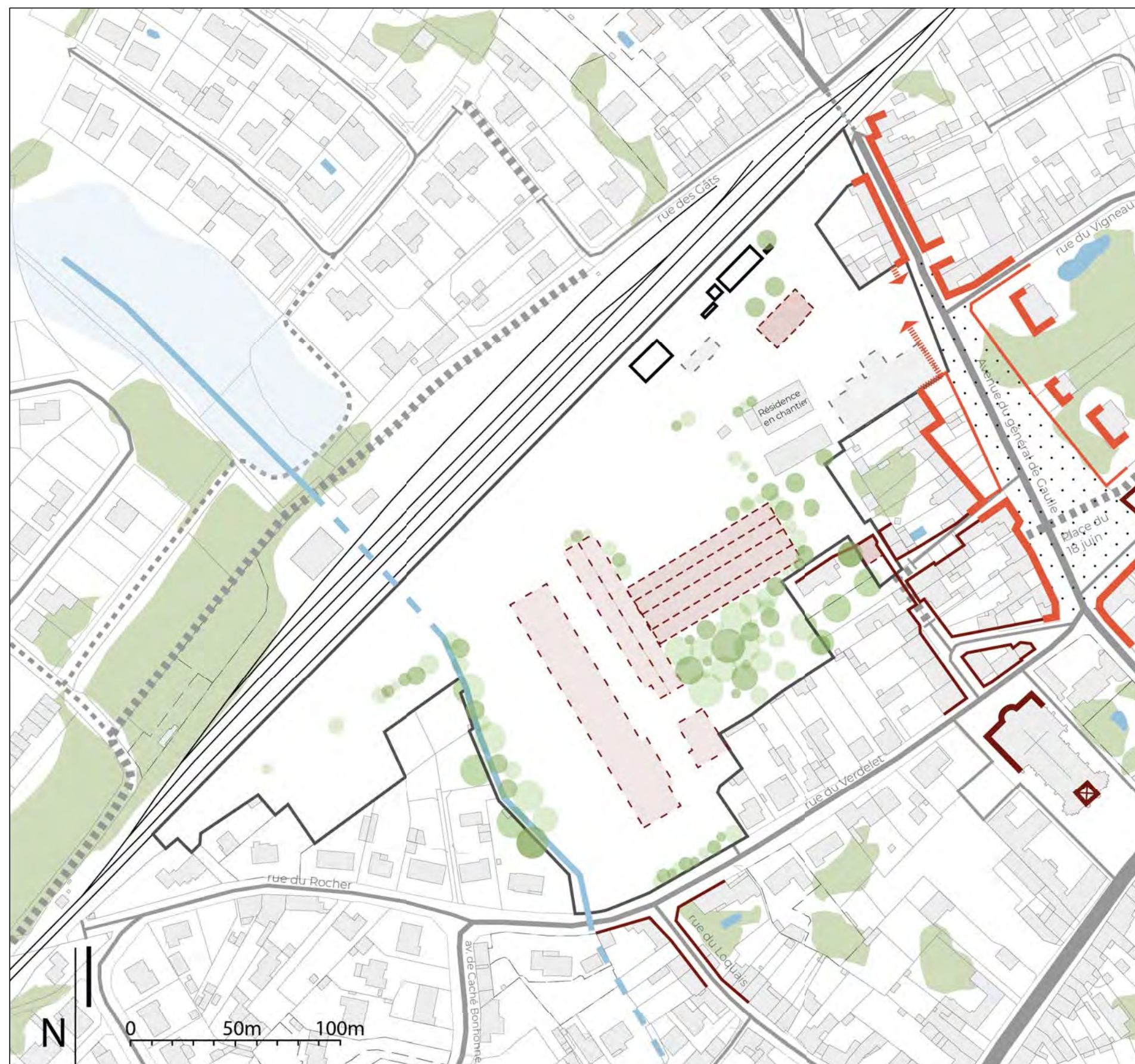
Une histoire industrielle à garder subtilement en mémoire dans le nouveau quartier, en travaillant notamment sur :

- l'hypothèse de réutilisation de la structure de la halle est,
- le réemploi des matériaux,
- les traces de l'organisation du site,
- l'identité architecturale et paysagère du futur quartier (bois découpé, etc.)

Un patrimoine bâti notamment ferroviaire dont la préservation doit être favorisée



Des vues à travailler vers l'église, signal du centre-bourg et carte postale de la commune

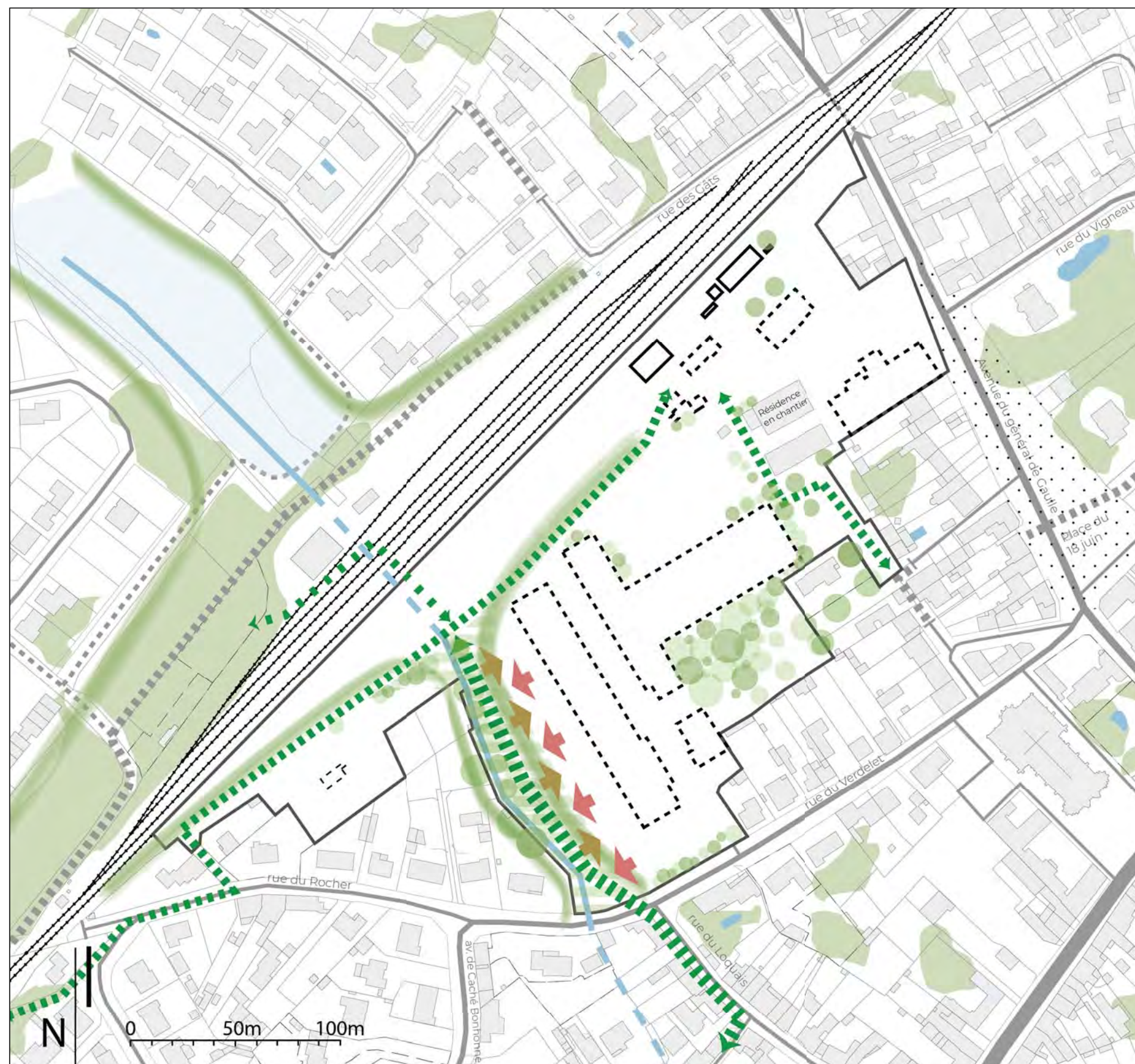


UN QUARTIER GARE EN DEVENIR

SYNTHÈSE ET ENJEUX DE PROJET

Un talweg redécouvert, paysage partagé à l'échelle de la ville et du quartier

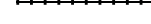
- Une topographie « en plateau », héritée du développement ferroviaire et industriel, qui brouille la lisibilité du talweg et de la proximité de la nappe phréatique
- Un fil d'eau remis en valeur, des berges arborées préservées
- Une frange paysagère précisée selon les enjeux environnementaux, profitant à la ville et au quartier
- Un chemin structurant au cœur de cet espace, reliant la rue du Loquais à la voie ferrée
- Des itinéraires arborés pour le prolonger le long de la voie ferrée
- Une continuité hydraulique / piétonne à retrouver à travers les voies ferrées ?
- Une présence arborée diffuse sur le site, dont l'intégration au projet de quartier doit être recherchée



UN QUARTIER GARE EN DEVENIR

SYNTHÈSE ET ENJEUX DE PROJET

Une enclave qui se remaille et s'articule à son voisinage, sans perdre sa quiétude

-  Des flux liés à la gare cantonnés autour d'elle, avec des accès repensés sur l'av De Gaulle
-  Une traversée apaisée pour desservir le site en limitant le transit
-  Des dessertes complémentaires irriguant les îlots dans une logique de venelles et de placettes
-  Une entrée d'opération rue du Verdelet à positionner selon les enjeux paysagers, urbains et routiers
-  Une desserte des autres ensembles fonciers du secteur à anticiper et une articulation à construire avec le projet de résidence jeunes actifs
- 
- 
-  Un réseau de liaisons douces développé, recherchant les connexions avec les impasses existantes
-  Des franges résidentielles jardinées à respecter et à ménager par des implantations et des gabarits adaptés, tout en étudiant leur désenclavement pour favoriser leur éventuelle mutation à plus long terme
-  Une infrastructure ferroviaire source de nuisances, dont la limitation de l'impact doit être recherchée
-  Une ligne moyenne tension à intégrer dans la réflexion sur le futur quartier (+ pollutions de sol ponctuelle ?)

