

Département de la VIENNE

Commune de CHAUVIGNY

PLAN LOCAL D'URBANISME

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

PIECE 3

| PLU | PRESCRIT | ARRETE | APPROUVE |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| ELABORATION | 31/03/2004 | 12/07/2007 | 29/02/2008 |
| Révisions simplifiées n°1 à 5 | 08/10/2009 | | 17/02/2011 |
| Modification n°1 | 19/05/2009 | | 17/02/2011 |
| Modification n°2 | | | 06/06/2013 |
| CREA Urbanisme Habitat - 22 rue Eugène Thomas - 17000 LA ROCHELLE | | | |
| | | | |

SOMMAIRE

| | | |
|---------------------|--|------------------|
| <u>I.</u> | <u>LE SECTEUR DE LA GARE</u> | <u>4</u> |
| <u>II.</u> | <u>LES BASSES PLANTES</u> | <u>5</u> |
| <u>III.</u> | <u>LES GUIRAUDIERES</u> | <u>6</u> |
| <u>IV.</u> | <u>LA NORAIE</u> | <u>7</u> |
| <u>V.</u> | <u>LE CLOS FOURNIER / LE PLANTY</u> | <u>9</u> |
| <u>VI.</u> | <u>GATE-RAPE</u> | <u>12</u> |
| <u>VII.</u> | <u>VILLENEUVE / LA CHAUVALIERE</u> | <u>17</u> |
| <u>VIII.</u> | <u>L'ESPINASSE</u> | <u>19</u> |

INTRODUCTION

Selon les termes de l'article L 123.1 du Code de l'Urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme comporte « un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune » (cf pièce 2).

« Ils peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »

Les autorisations d'urbanisme (permis de construire, déclaration de travaux, clôtures, permis de démolir) et les opérations d'aménagement devront être conformes aux prescriptions du règlement et aux indications du plan de zonage. En outre, elles devront être **compatibles avec les orientations d'aménagement** décrites ci-après.

I. LE SECTEUR DE LA GARE



C'est un secteur de renouvellement urbain d'une superficie de 5 ha environ, comprenant le plateau de la Gare et quelques bâtiments en partie désaffectés parmi lesquels l'ancienne gare et l'ancien silo de Terrena Poitou.

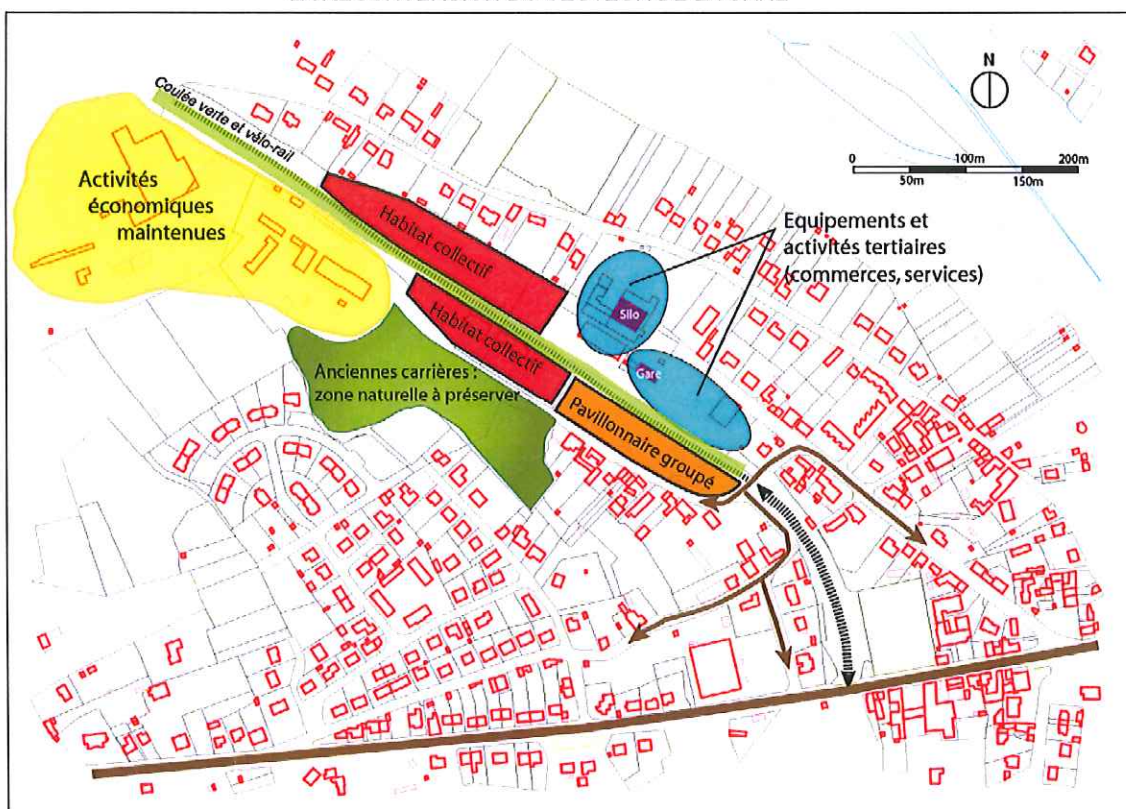
Les principes retenus pour l'aménagement de ce secteur visent à constituer un quartier d'ensemble multifonctionnel avec des équipements et des activités tertiaires (commerces, services) sur un tiers environ de la surface de l'opération et de l'habitat sur les deux tiers restants.



Ce secteur proche du centre peut accueillir de l'habitat dense sous la forme d'habitat collectif et d'habitat pavillonnaire groupé. Sa proximité avec des quartiers anciens permet d'accepter des constructions sur 3 niveaux (R+2).

La voie du vélo-rail doit conserver sa vocation de liaison douce et constituer une coulée verte au sein du quartier.

LA RECONVERSION DU SECTEUR DE LA GARE



II. LES BASSES PLANTES

Ce secteur enclavé entre l'agglomération de Chauvigny et un petit boisement est situé en limite communale avec Jardres.

Il s'agit donc de finir l'urbanisation en utilisant au mieux les espaces résiduels. L'urbanisation peut se faire en plusieurs temps et en plusieurs opérations successives.

Il importe d'assurer la continuité des voies existantes par des voies nouvelles à créer à l'intérieur des opérations (trait bleu continu) en conservant la logique de la trame viaire observée dans le quartier voisin. Eviter les voies en impasse. Des liaisons piétonnes (trait bleu discontinu) doivent également assurer la continuité entre des sections de voies existantes en limite de la zone A Urbaniser ou permettre un accès vers des espaces agricoles et naturels au Nord du secteur.

Les constructions devront respecter une marge de recul par rapport aux boisements pour limiter les conflits de voisinage et les perturbations liées à la présence de boisements proches (ombrage excessif, danger lié aux chutes de branches ou d'arbres...).

Les plantations existantes sur l'unité foncière devront être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes.



L'ordre de réalisation de ces opérations n'a pas d'importance, le numéro figurant sur le schéma ci-joint n'est qu'indicatif.

III. LES GUIRAUDIERES

Ce secteur est constitué de parcelles situées en cœur d'îlot à l'intérieur de l'agglomération de Chauvigny, sur le plateau de Peuron.

L'urbanisation de ce secteur pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives. Elles peuvent être indépendantes les unes des autres ou être reliées par des liaisons douces. Compte-tenu du parcellaire, de son occupation actuelle, du caractère résiduel de l'urbanisation de ce quartier, des liaisons automobiles entre les opérations ne sont pas nécessaires. Les voies à créer n'ont qu'une vocation de voie de desserte et il n'y a pas lieu de rechercher de nouvelles voies de transit dans le quartier de Peuron déjà bien irrigué. Il importe par contre, de rechercher des liaisons piétonnes avec le chemin contournant le terrain de tir à l'arc qui assure le lien entre les opérations.

Le quartier de Peuron, intégré à l'agglomération, comprend des immeubles collectifs. On peut admettre cette forme urbaine dans le secteur des Guiraudières en autorisant des hauteurs équivalentes à 2 étages sur rez de chaussée.



L'ordre de réalisation de ces opérations n'a pas d'importance, le numéro figurant sur le schéma ci-joint n'est qu'indicatif.

IV. LA NORAIE

Ce secteur est situé à l'intérieur de l'agglomération sur la rive droite de la Vienne. Il s'agit ici aussi de cœurs d'îlot résiduels.

L'urbanisation de ce secteur pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives, sans qu'il soit fixé un ordre de priorité dans leur aménagement. Il importe ici de rechercher des liaisons automobiles entre les opérations. Les voies à créer n'ont pas qu'une vocation de voie de desserte et elles pourront recevoir une circulation de transit entre la route de Lussac et la rue de Chantegrioux, deux axes de pénétration en ville depuis le sud.

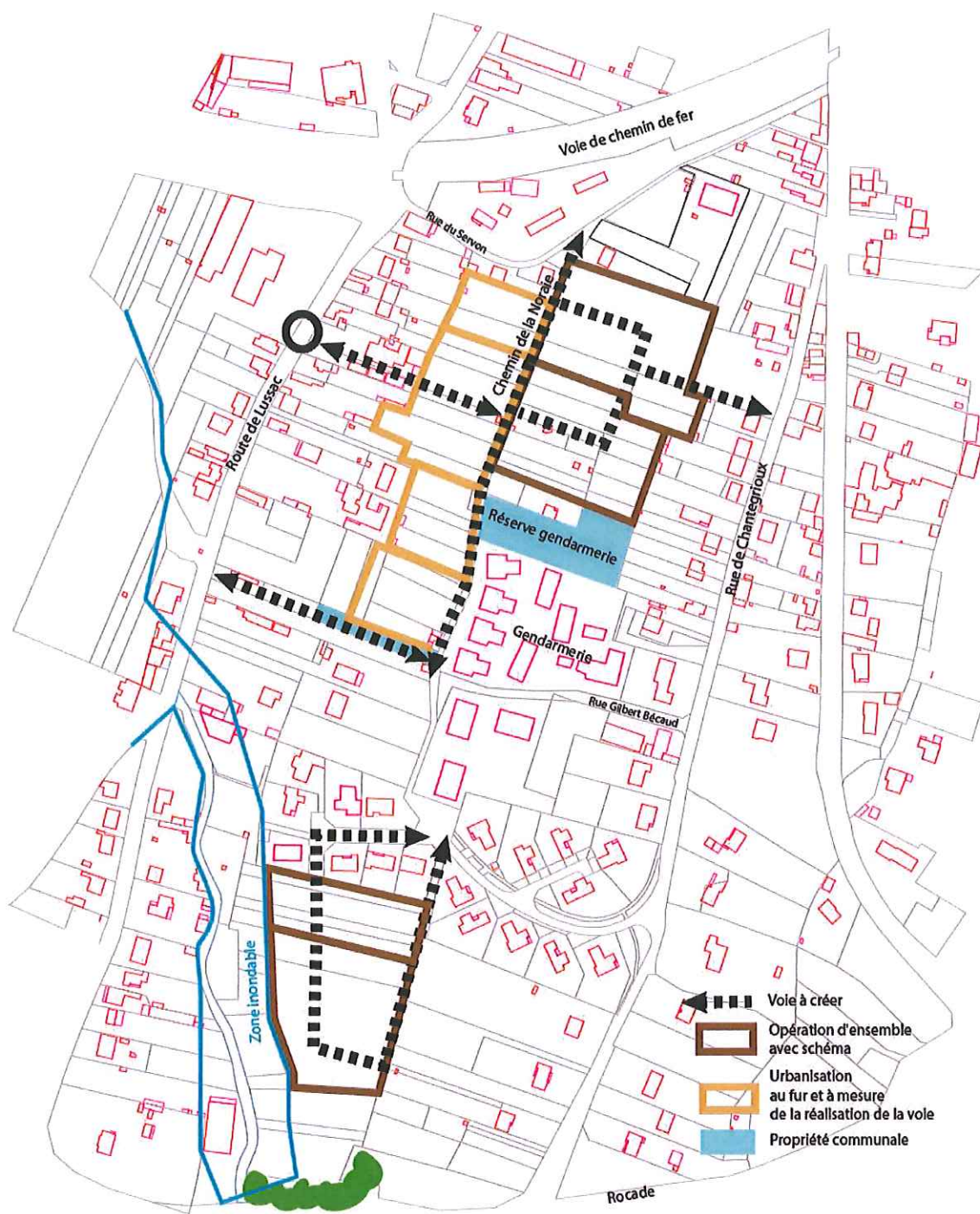
Les opérations d'ensemble devront respecter les principes des tracés de voies figurant dans le schéma ci-joint. De manière générale dans ce quartier, éviter les voies en impasse.



Au centre de ce quartier, le chemin de la Noraie (axe Nord-Sud) devra être élargi pour être adapté à la circulation envisagée. Les terrains riverains à l'Ouest de cette voie pourront être urbanisés au fur et à mesure de la réalisation de ces travaux d'élargissement. Etant donné la profondeur du parcellaire, il n'est pas nécessaire d'imposer une opération d'ensemble avec un schéma d'aménagement pour ces terrains.



Dans ce quartier intégré à l'agglomération, on trouve des constructions existantes de hauteur équivalente à un rez de chaussée et 2 étages. Il est intéressant de permettre une certaine densité urbaine dans ce secteur proche du centre en autorisant de telles hauteurs pour les constructions à venir.



V. LE CLOS FOURNIER / LE PLANTY

Ce secteur est situé en extension de la ville de part et d'autre de la route de Montmorillon. A l'exception d'une activité implantée au sud de la route (entreprise Boutiller), c'est cet axe qui assure la transition entre quartiers d'habitat (le Clos Fournier au sud de la route) et quartiers d'activité (le Planty, au Nord de la route).

A. Le Clos Fournier

L'urbanisation de ce secteur pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives, sans que la totalité de ce secteur soit urbanisée en une seule fois. Toutefois, l'urbanisation ne pourra se faire que sous forme d'opération d'ensemble avec un schéma de composition compatible avec les principes d'aménagement figurant sur le schéma ci-joint.

L'urbanisation de ce secteur se fera au moins en deux temps : au sud de la voie romaine, elle est différée dans le temps en l'absence d'équipements. Par contre, entre la route de Montmorillon et la voie romaine, il n'est pas fixé d'ordre de priorité. Toutefois il serait plus judicieux d'urbaniser en premier autour du carrefour à aménager sur la route de Montmorillon.

La trame de voies à créer devra respecter les principes de liaisons fixés dans le schéma ci-joint, en prévoyant notamment :

- un accès automobile principal, si ce n'est unique, sur la route de Montmorillon à partir du carrefour prévu en emplacement réservé dans le PLU, ou de la voie existante constituant la limite Est de la zone (desservant déjà l'entreprise Boutillet),
- la possibilité de prolonger une ou des liaisons automobiles vers les zones A Urbaniser limitrophes.

La voie structurante de la zone (cf schéma ci-joint) devra recevoir un traitement paysager et devra permettre une circulation piétonne et cycliste sécurisée, au moins jusqu'à la voie romaine.

En ce qui concerne les liaisons douces, les itinéraires de randonnée existants devront être conservés, notamment la voie romaine. Celle-ci doit apparaître comme une coulée verte dans l'organisation de l'ensemble du quartier et comme un axe de liaison vers le centre-ville. L'axe de la RD 54 sera également privilégié pour l'accès au centre-ville à pied ou à vélo car le carrefour avec la rocade est déjà aménagé pour la traversée des piétons. La marge de recul demandée en bordure de la RD 54 doit permettre de réaliser les aménagements nécessaires pour cette liaison douce.

Il importe de proposer dans l'aménagement de nouveaux itinéraires piétons/deux-roues, en continuité des itinéraires existants lorsque cela est possible. Le schéma de composition des opérations à venir pourra s'inspirer des principes de tracés figurant dans le schéma ci-joint. La trame des liaisons douces à créer devra prévoir la possibilité de prolonger une ou des liaisons vers les zones à urbaniser limitrophes.



Les constructions devront s'implanter en recul de la route de Montmorillon ; la marge de recul devra recevoir un traitement paysager. Dans cette marge, une partie pourra être publique, aménagée et entretenue par la collectivité et une partie pourra être privée, constituée par les jardins et clôtures des futures maisons.

Des espaces tampons devront être réalisés entre l'entreprise Boutillet et le quartier d'habitat à venir sous forme d'un traitement paysager végétalisé.

Les franges urbaines avec les espaces naturels et agricoles devront faire l'objet d'une attention particulière pour garantir l'insertion des opérations dans leur environnement. En particulier, les clôtures devront être végétalisées et les constructions devront respecter une marge de recul par rapport aux boisements.

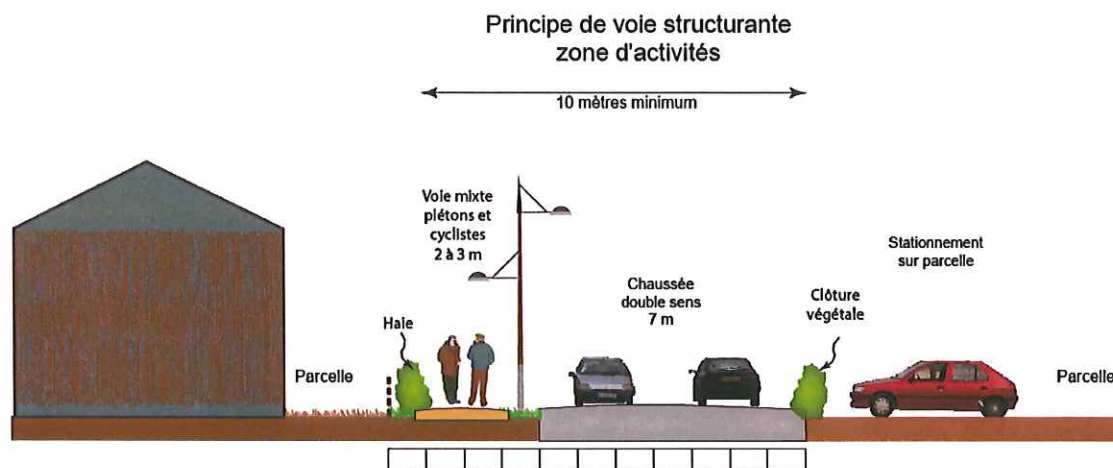
B. Le Planty

L'urbanisation de ce secteur pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives, sans que la totalité de ce secteur soit urbanisée en une seule fois. Toutefois, l'urbanisation ne pourra se faire que sous forme d'opération d'ensemble avec un schéma de composition compatible avec les principes d'aménagement, figurant sur le schéma ci-joint. La trame de voirie devra prévoir notamment :

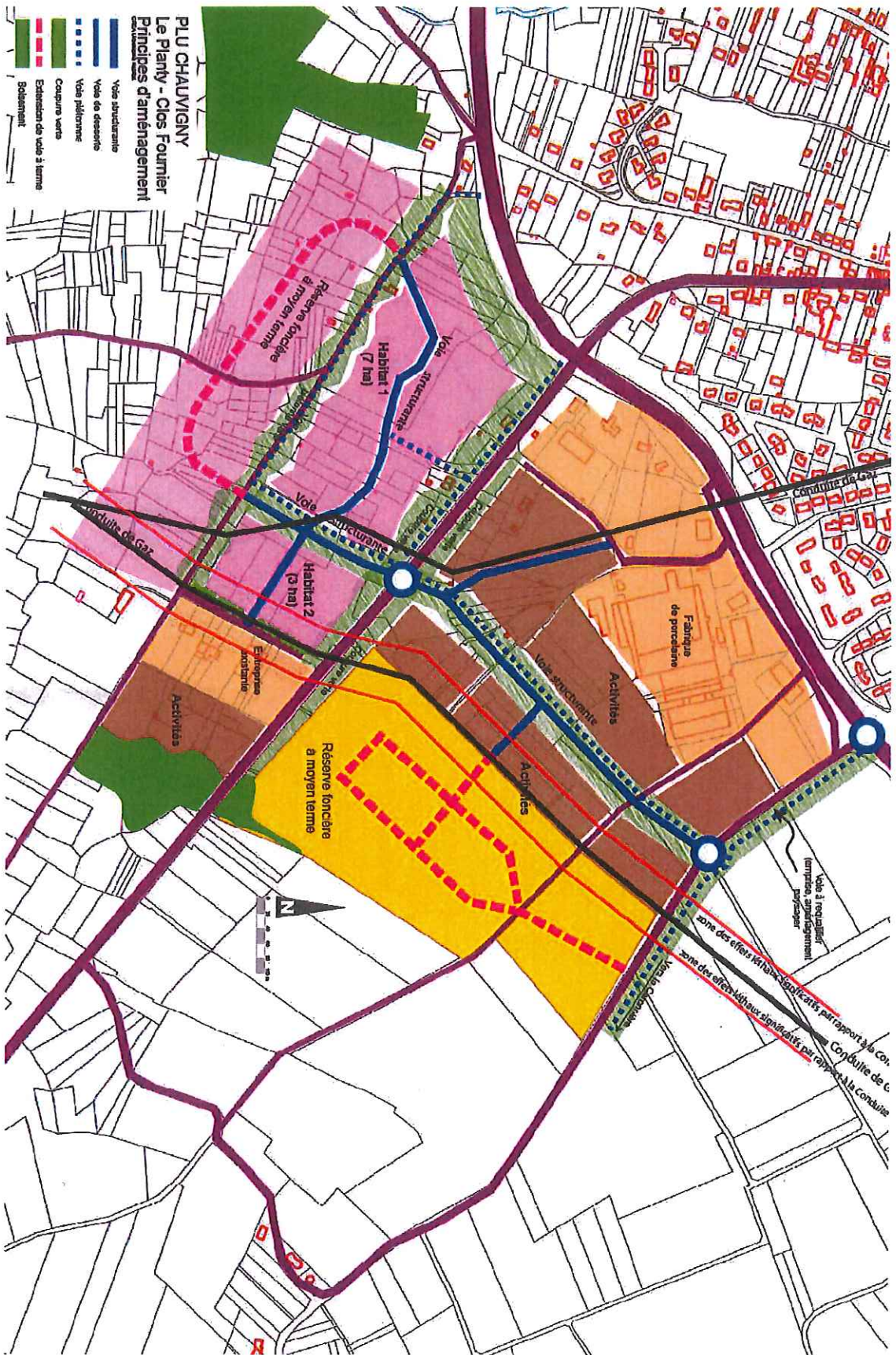
- un accès automobile principal, si ce n'est unique, sur la route de Montmorillon à partir du carrefour prévu en emplacement réservé dans le PLU,
- la possibilité de prolonger une ou des liaisons automobiles vers les zones A Urbaniser limitrophes.

Les principes d'aménagement visent à assurer la qualité des espaces publics. Aux abords de la route de Montmorillon, une marge de recul doit permettre un aménagement paysager qui pourra intégrer une contre allée et des parkings paysagers.

Concernant la voie structurante interne à la zone (cf schéma ci-joint), la plateforme de la voie doit intégrer un traitement paysager et la mise en sécurité des circulations piétonne et cycliste. L'accent est mis sur la facilité de circulation automobile et la possibilité pour deux véhicules lourds de se croiser. Le stationnement peut être assuré sur les parcelles riveraines sans qu'il soit nécessaire de prévoir des places sur l'espace public.



Les franges urbaines avec les espaces naturels et agricoles devront faire l'objet d'une attention particulière pour garantir l'insertion des opérations dans leur environnement. En particulier, les clôtures devront être végétalisées.



VI. GATE-RAPE

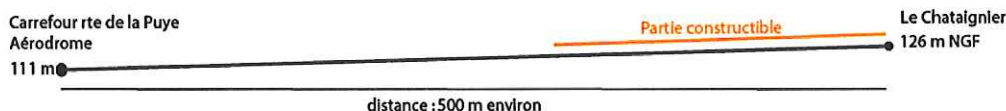
Ce secteur est situé en extension au Nord de la ville à l'ouest de la route de la Puye. Il a pour vocation principale l'accueil d'habitations.

L'urbanisation de ce secteur pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives, sans que la totalité de ce secteur soit urbanisée en une seule fois. Toutefois, l'urbanisation ne pourra se faire que sous forme d'opération d'ensemble avec un schéma de composition compatible avec l'un ou l'autre des principes d'aménagement figurant sur les schémas ci-joints. Les opérations devront être cohérentes entre elles et s'inscrire dans le même schéma de composition. Par exemple, si la première opération à être réalisée retient le principe de composition A (cf schéma ci-joint), toutes les opérations suivantes devront suivre le même principe de composition.

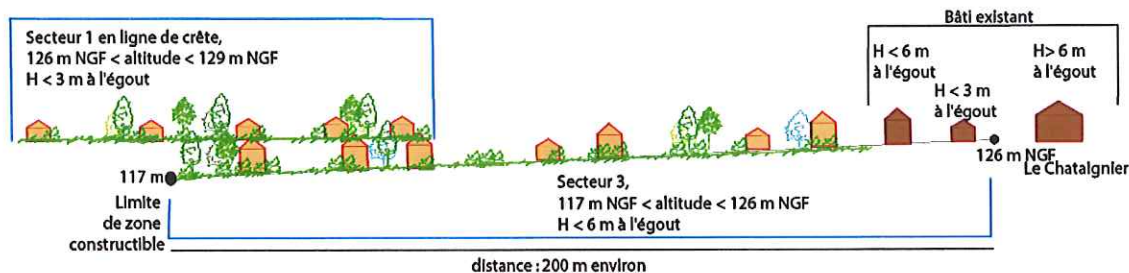
La partie Nord de la zone n'est pas suffisamment équipée pour être urbanisée à court terme. Son aménagement est donc reporté dans le temps. Dans la partie sud, classée en AUa1, il n'est pas fixé d'ordre de priorité pour l'urbanisation des différents secteurs.

Quel que soit le schéma de composition retenu, il importe de :

- préserver en son cœur un espace vert commun, qui pourra être implanté sur le terrain communal qui a déjà une fonction d'aire de jeux pour les enfants du quartier,
- traiter les franges urbaines sous forme de clos bocager. Chaque opération devra prévoir dans sa périphérie un traitement paysager sous forme de haies constituées d'essences variées. Des bosquets seront plantés en complément des haies de clôture, en limite d'opération de façon à donner du relief à la frange paysagère.
- Limiter l'impact des constructions dans le paysage d'entrée de ville en réglementant la hauteur des constructions (limitée à 1 niveau sur le secteur 1 le plus haut) et leur aspect (teinte pas trop claire admise, couleur blanche interdite).



Zoom sur la partie constructible : simulation de l'étagement des constructions (hauteurs limitées par secteur) et plantations en frange urbaine

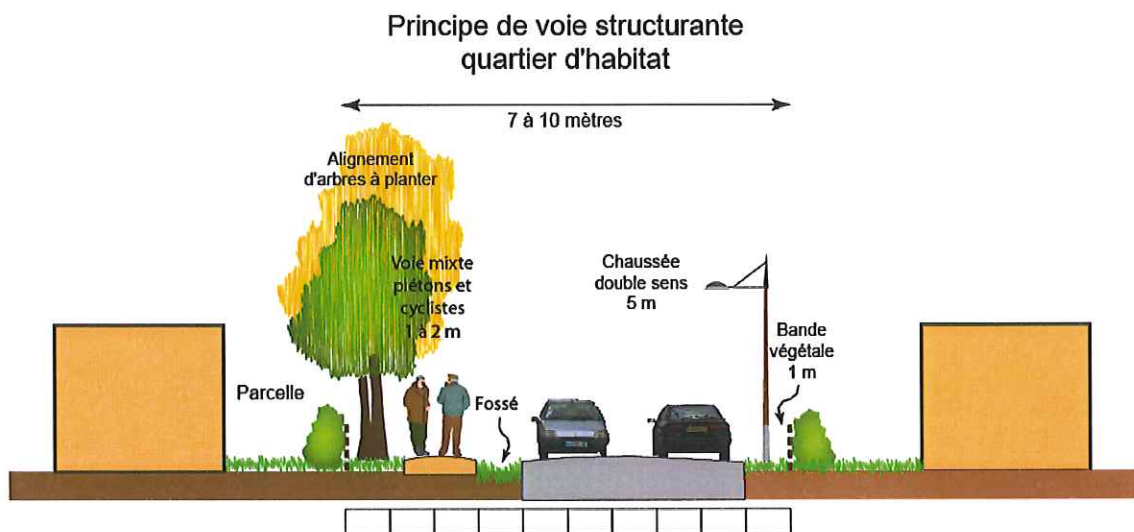


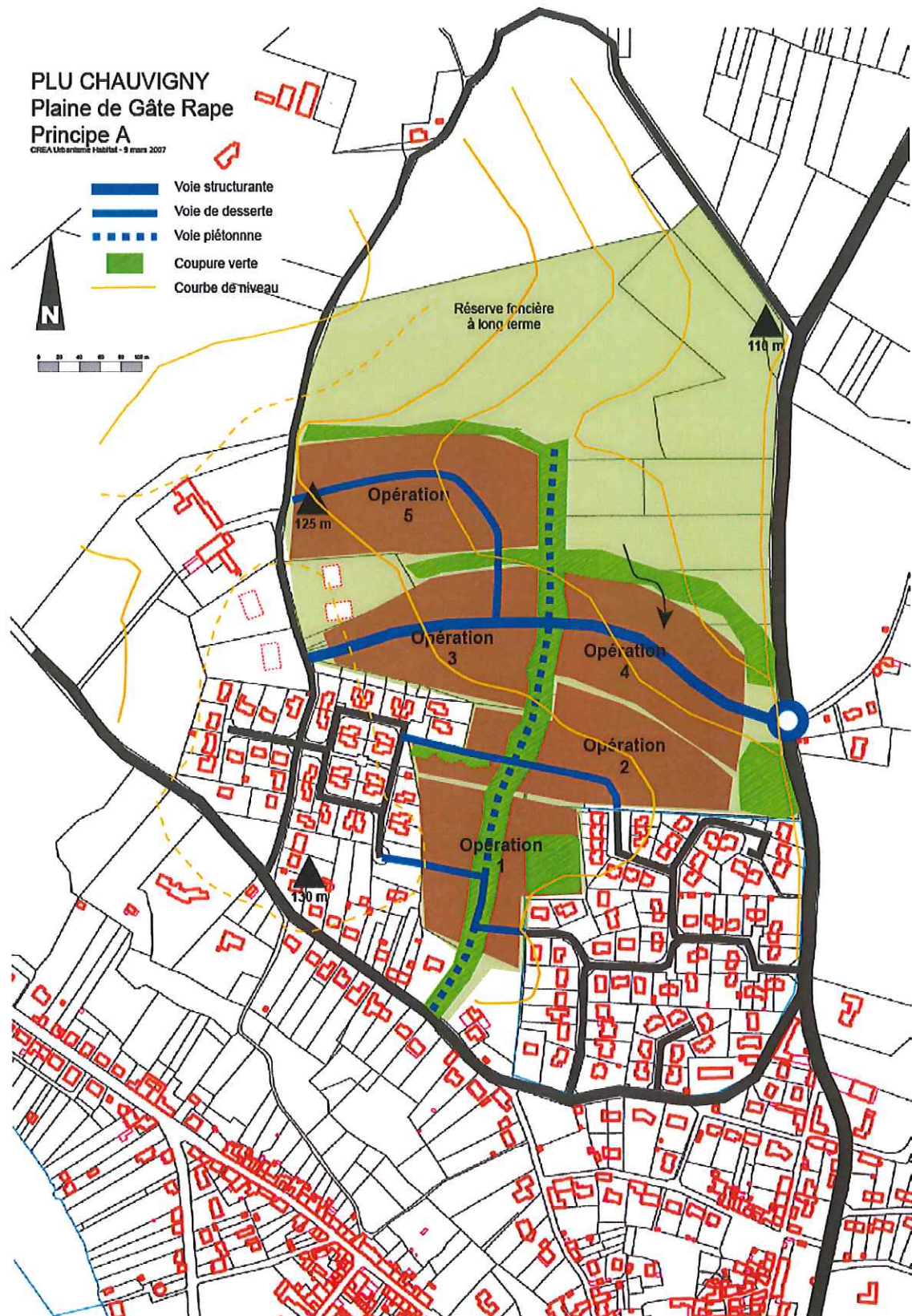
Quelque soit le schéma de composition retenu, la trame de voies à créer devra respecter les principes de liaisons fixés dans les schémas ci-joints, en prévoyant notamment la possibilité de prolonger une ou des liaisons automobiles entre opérations et vers les zones A Urbaniser limitrophes.

Le principe A se caractérise par l'aménagement d'une coulée verte qui relie les différentes opérations (cf schéma ci-joint) et les différents secteurs (cf plan de zonage). Cette coulée verte est le support de liaisons douces qui s'inscrivent dans la continuité plus ou moins directe de chemins piétonniers sillonnant la Ville Haute et joignant l'école de ce quartier.

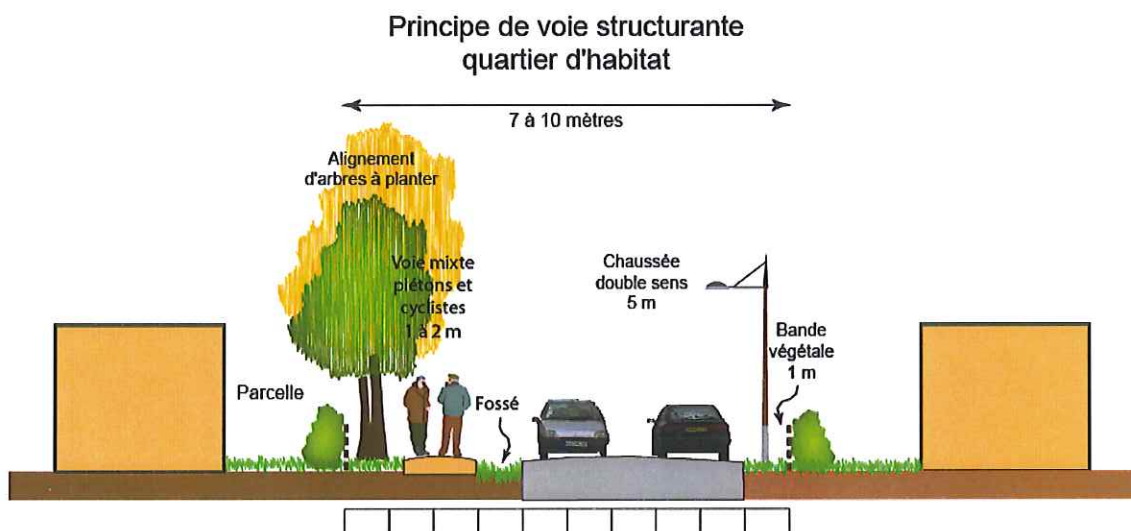
La trame de voirie est transversale à cet axe vert ; elle relie les voies des lotissements environnant et assure une continuité de circulation automobile qui favorise une réelle intégration des quartiers nouveaux à une urbanisation plus ancienne.

L'accès principal se fait sur la route de la Puye à partir d'un carrefour à aménager. La voie structurante est ici orientée Est-Ouest à partir de ce carrefour. Cette voie structurante doit permettre une circulation double sens ainsi que des circulations douces (piétons, vélos) sécurisées et recevoir des plantations significatives.



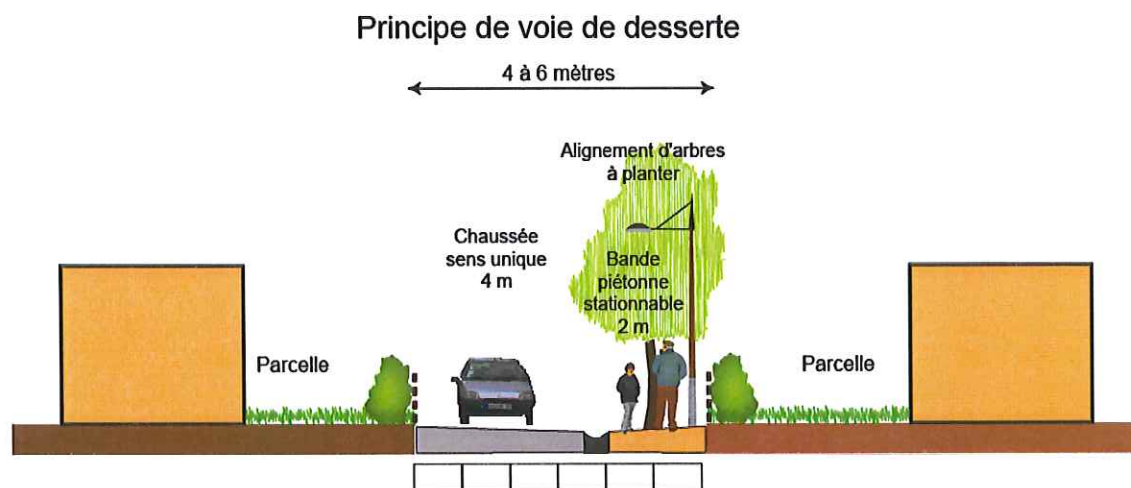


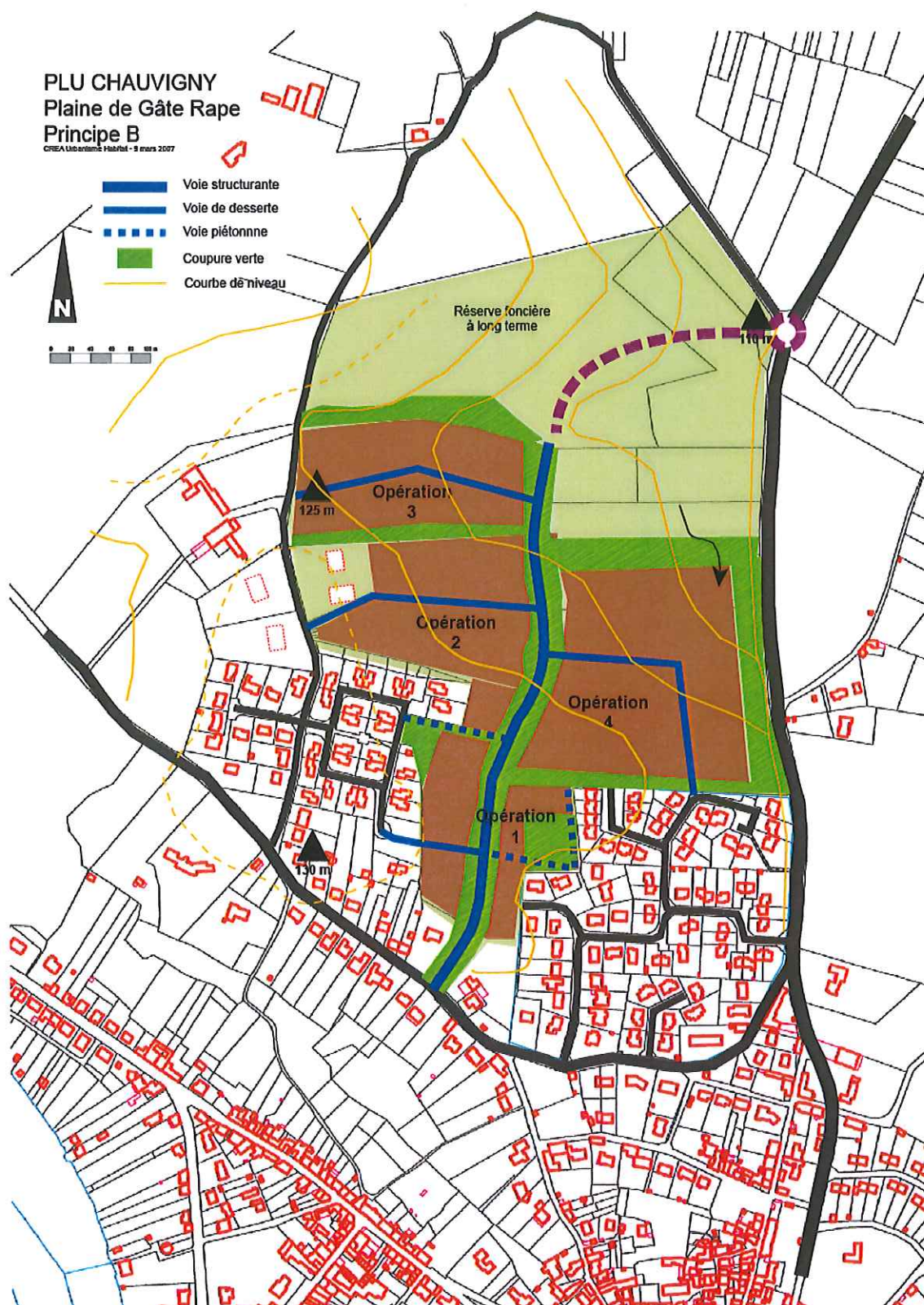
Dans le principe B, la structuration des quartiers nouveaux se fait à partir d'un axe principal Nord Sud qui pourra rejoindre à long terme la route de la Puye au niveau du carrefour avec la route de l'aérodrome. Cet axe doit recevoir un traitement paysager particulier et doit relier les différentes opérations (cf schéma ci-joint) et les différents secteurs (cf plan de zonage).



Cette voie structurante doit permettre une circulation double sens ainsi que des circulations douces (piétons, vélos) sécurisées et recevoir des plantations significatives.

La trame de voirie de desserte s'appuie sur cet axe structurant pour irriguer les différentes opérations (cf schéma ci-joint) et secteurs (cf plan de zonage). Les caractéristiques des voies peuvent alors être différentes, réduisant la place de l'automobile. Le profil ci-dessous n'est présenté qu'à titre indicatif comme une variante à une configuration plus classique de chaussée double sens avec trottoir et bande de stationnement.





VII. VILLENEUVE / LA CHAUVALIERE

Ce secteur de développement est situé en extension des villages de la Chauvalière et de Villeneuve. Le parti retenu est de conserver une coupure verte entre les deux villages.

L'urbanisation de ces deux secteurs pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives, sans que la totalité de ces secteurs soit urbanisée en une seule fois. L'urbanisation devra se faire sous forme d'opération d'ensemble avec un schéma de composition compatible avec les principes d'aménagement figurant sur le schéma ci-joint. Toutefois dans le secteur en extension de Villeneuve, une partie de la zone pourra être urbanisée au fur et à mesure de l'aménagement du chemin rural existant (secteur AUa2 sur le plan de zonage).

L'urbanisation de ces secteurs se fera au moins en deux temps : une partie est différée dans le temps en l'absence d'équipements.

Dans la zone de la Croix Blanche, l'urbanisation devra respecter un ordre de priorité tel que défini dans le schéma ci-joint. Ailleurs, il n'est pas fixé d'ordre précis.

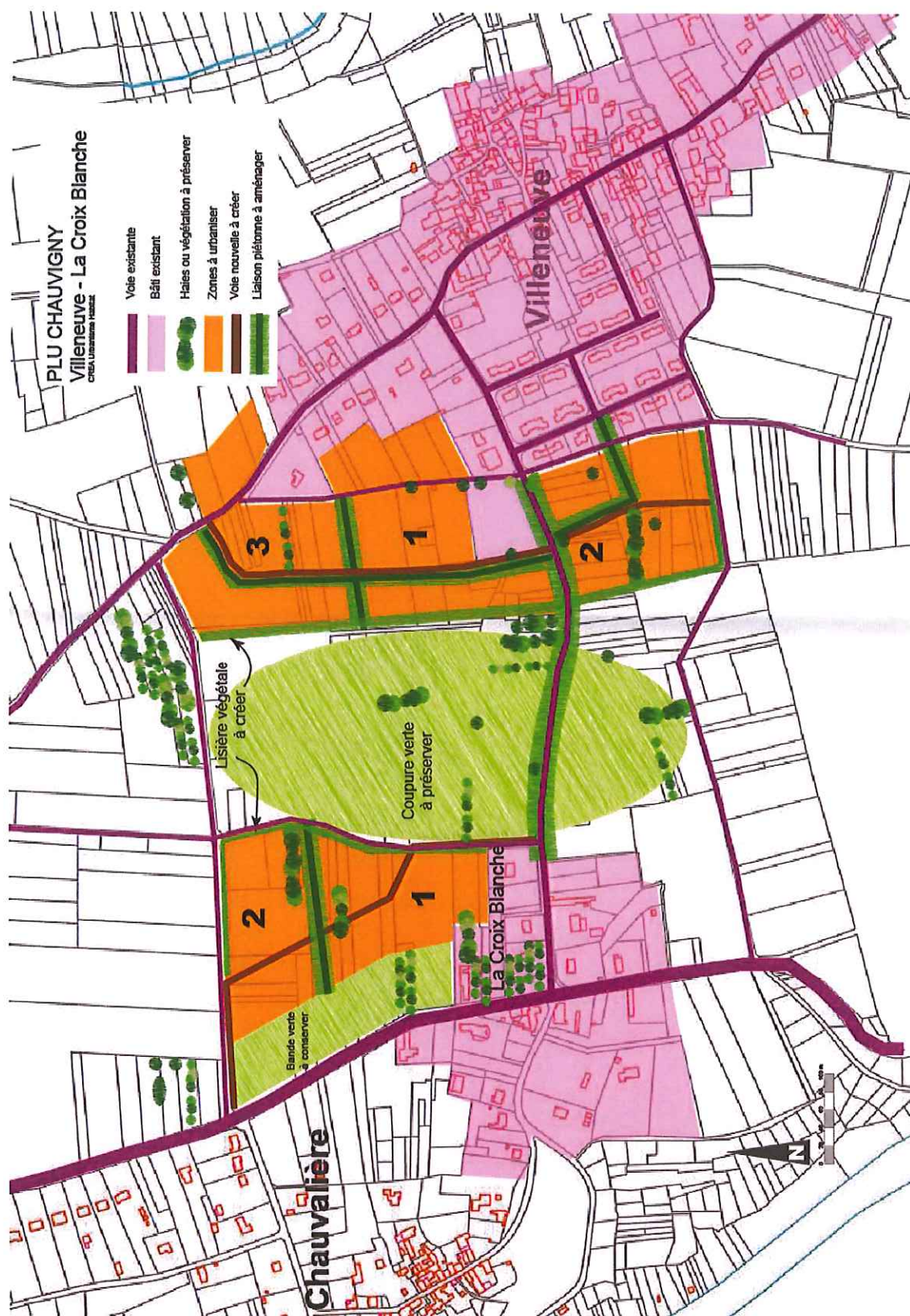
La trame de voies à créer devra respecter les principes de liaisons fixés dans le schéma ci-joint, en prévoyant notamment :

- un accès automobile en continuité avec l'emplacement réservé dans le PLU, pour le secteur de la Croix Blanche,
- la possibilité de prolonger une ou des liaisons automobiles vers les zones A Urbaniser limitrophes.

Une trame de liaisons douces intégrées à la voirie ou transversales aux axes automobiles doit assurer une continuité de cheminements piétons entre les opérations et entre les villages. Il importe de proposer également dans l'aménagement, de nouveaux itinéraires piétons/deux-roues, en continuité des itinéraires existants lorsque cela est possible. Le schéma de composition des opérations à venir pourra s'inspirer des principes de tracés figurant dans le schéma ci-joint. La trame des liaisons douces à créer devra prévoir la possibilité de prolonger une ou des liaisons vers les zones à urbaniser limitrophes.

Les franges urbaines avec les espaces naturels et agricoles devront faire l'objet d'une attention particulière pour garantir l'insertion des opérations dans leur environnement. En particulier, les clôtures devront être végétalisées.

Dans le secteur de la Croix Blanche, les constructions devront s'implanter en recul de la route de Lussac où s'applique l'article L 111.1.4 du code de l'urbanisme. Cette marge de recul devra être traitée de façon paysagère.



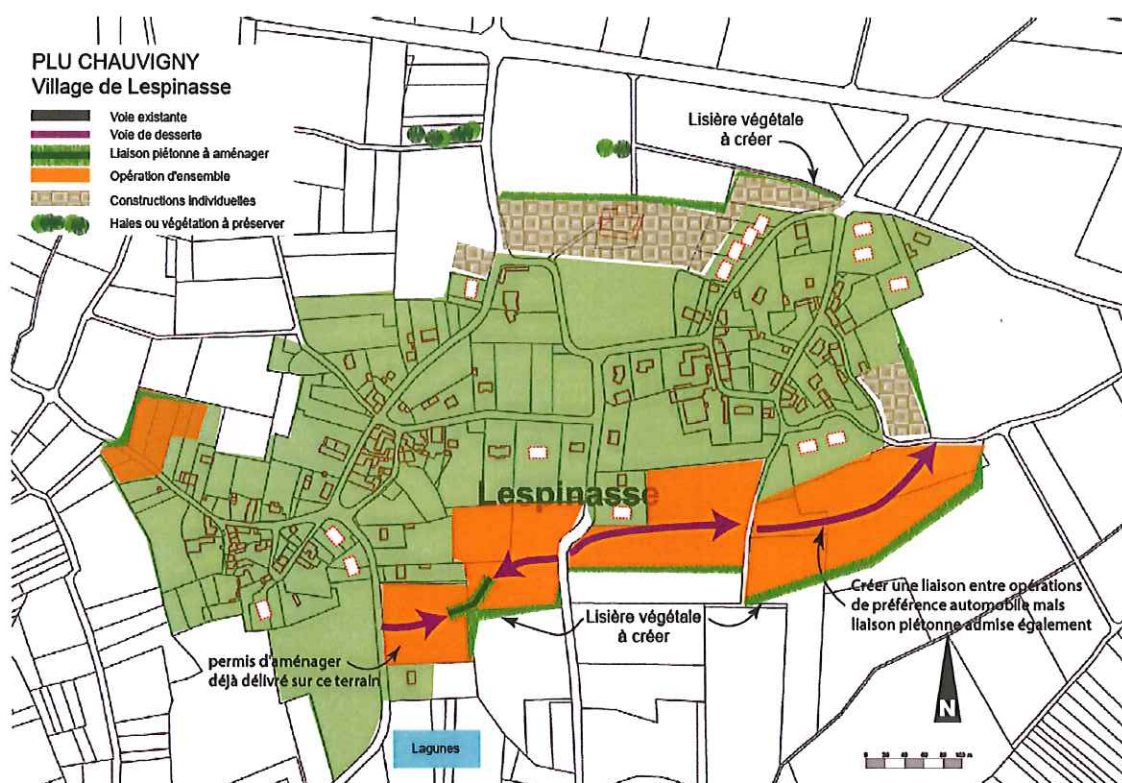
VIII. L'ESPINASSE

Ce secteur est situé en extension au Sud du village. Il a pour vocation principale l'accueil d'habitations.

L'urbanisation de ce secteur pourra se faire sous la forme de plusieurs opérations d'ensemble distinctes et successives, sans que la totalité de ce secteur soit urbanisée en une seule fois. Toutefois, l'urbanisation ne pourra se faire que sous forme d'opération d'ensemble avec un schéma de composition compatible avec les principes d'aménagement figurant sur le schéma ci-joint.

La partie Est de la zone n'est pas suffisamment équipée pour être urbanisée à court terme. Son aménagement est donc reporté dans le temps. Dans la partie sud, classée en AUa1, il est fixé un ordre de priorité pour l'urbanisation des différents secteurs. Il conviendra de démarrer l'urbanisation à partir de la voie menant aux lagunes.

L'organisation de ces zones devra se faire autour d'une liaison piétonne ou automobile reliant les opérations entre elles. Dans ce village où il n'y a pas de circulation de transit, il n'est pas nécessaire de mettre en place des itinéraires particuliers de liaisons douces.



Les franges urbaines avec les espaces naturels et agricoles devront faire l'objet d'une attention particulière pour garantir l'insertion des opérations dans leur environnement. En particulier, les clôtures devront être végétalisées.