

Plan Local d'Urbanisme



5. Orientation d'aménagement des zones à urbaniser

5.5 - Zones AU

de Chasseneuil-du-Poitou

Plan Local d'Urbanisme - Révision - R5

Approuvé par le Conseil de la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers le 1^{er} avril 2011.

Modification simplifiée MS1-R5 approuvée le 27 septembre 2019

Modification M4-R5 approuvée le 27 septembre 2019



grandpoitiers.fr

Commune de Chasseneuil du Poitou - sommaire

<i>Commune de Chasseneuil du Poitou - sommaire</i>	2
<i>Zone AUm1 n° 01 – Vert Nord.</i>	4
I. Contexte de la zone.	4
II. Principes d’urbanisation.	4
III. Voirie et réseaux divers.	5
III.A. Accès et voirie.	5
III.B. Réseaux divers :	5
IV. Espaces boisés, espaces verts :	5
V. Equipements publics :	6
<i>Zone à urbaniser AUm1 n° 02 – Grand Pont.</i>	8
I. Contexte de la zone.	8
II. Principes d’urbanisation.	9
III. Voirie et réseaux divers.	9
III.A. Accès et voirie.	9
III.B. Réseaux divers :	10
IV. Espaces boisés, espaces verts :	10
V. Equipements publics :	10
<i>Zone à urbaniser AUm1 n° 03 – Gué Sourdeau.</i>	12
I. Contexte de la zone.	12
II. Principes d’urbanisation.	12
III. Voirie et réseaux divers.	13
III.A. Accès et voirie.	13
III.B. Réseaux divers :	13
IV. Espaces boisés, espaces verts :	13
V. Equipements publics :	14
<i>Zone AUm1 n°04 – Centre Bourg</i>	16
VI. Contexte de la zone.	16
VII. Principes d’urbanisation.	16
VIII. Voirie et réseaux divers.	17
VIII.A. Accès et voirie.	17
VIII.B. Réseaux divers :	17
IX. Espaces boisés, espaces verts :	18

X. Equipements publics :	18
<i>Zone à urbaniser AUm1 n°06 - Martigny</i>	20
I. Contexte de la zone.	20
II. Principes d’urbanisation.	20
III. Voirie et réseaux divers.	21
III.A. Accès et voirie.	21
III.B. Réseaux divers :	21
IV. Espaces boisés, espaces verts :	22
V. Equipements publics :	22
<i>Zone à urbaniser AUm1 n°07 - Futuroscope</i>	24
I. Contexte de la zone.	24
II. Principes d’urbanisation.	25
III. Voirie et réseaux divers.	25
III.A. Accès et voirie.	25
III.B. Réseaux divers :	26
IV. Espaces boisés, espaces verts :	26
V. Equipements publics :	26

Zone AUm1 n° 01 – Vert Nord.

I. Contexte de la zone.

Située au Nord du bourg de Chasseneuil-du-Poitou, cette zone constitue l'interface entre la zone d'activités et le fond de la vallée du Clain, deux paysages fortement contrastés.

Elle longe la voie de chemin de fer Paris-Bordeaux qui borde la zone à l'Ouest.

Elle se situe dans la continuité des espaces construits au nord du centre-bourg, distant d'environ 1,2 km, et poursuit la zone récemment urbanisée de Vert-Sud. Elle est proche des équipements sportifs communaux et est peu éloignée du centre commercial du nord.

A l'est, une zone à urbaniser, non encore ouverte à l'urbanisation, lui fait face de l'autre côté de la rue de Vert.



Zone AUm1 n°01 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

Cette zone, d'une superficie de près de 6 hectares, a vocation à accueillir à la fois essentiellement de l'habitat, voire quelques petites activités, surtout tertiaires, compatibles avec le voisinage de l'habitat. Elle pourra éventuellement accueillir des équipements collectifs qui ne pourraient trouver place près du pôle de proximité.

Elle pourrait comprendre entre 60 et 80 logements.

La partie longeant la voie ferrée doit être aménagée en espace vert de façon à isoler la zone de cette infrastructure. Cet espace, dont la largeur pourra varier en fonction des mesures d'isolement acoustique mises en place, pourrait être mis à profit pour réaliser une liaison piétonne et cycliste vers le centre-bourg, sans utiliser la rue de Vert. Le traitement de cet espace est important puisqu'il doit permettre de limiter les nuisances potentielles de la voie ferrée, qu'elles soient

visuelles ou acoustiques. Ces travaux permettront un meilleur aménagement de la zone à urbaniser, en particulier pour les futurs résidents.

Quelques logements sociaux pourraient réalisés.

Les principes généraux du PADD du PLU guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat et pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

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

L'accès à la zone se fera par la rue de Vert, si possible en face du chemin existant en ce qui concerne la partie Sud.

Aucun accès ne sera créé sur la RD n° 20, sauf aménagement spécifique.

Le traitement de la rue de Vert au droit de la zone permettra à l'ensemble des usagers de circuler sans danger (en particulier les piétons et les bicyclettes).

Une liaison interne à la partie Sud de la zone permettra aux piétons et aux cyclistes de rejoindre en toute sécurité l'espace vert longeant la voie ferrée depuis la rue de Vert.

III.A.2. Les aménagements internes

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

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

III.B. Réseaux divers :

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

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

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Chaque parcelle construite devra comporter des plantations sur les espaces non bâtis et non

























consacrés aux cheminements véhicules et piétons.

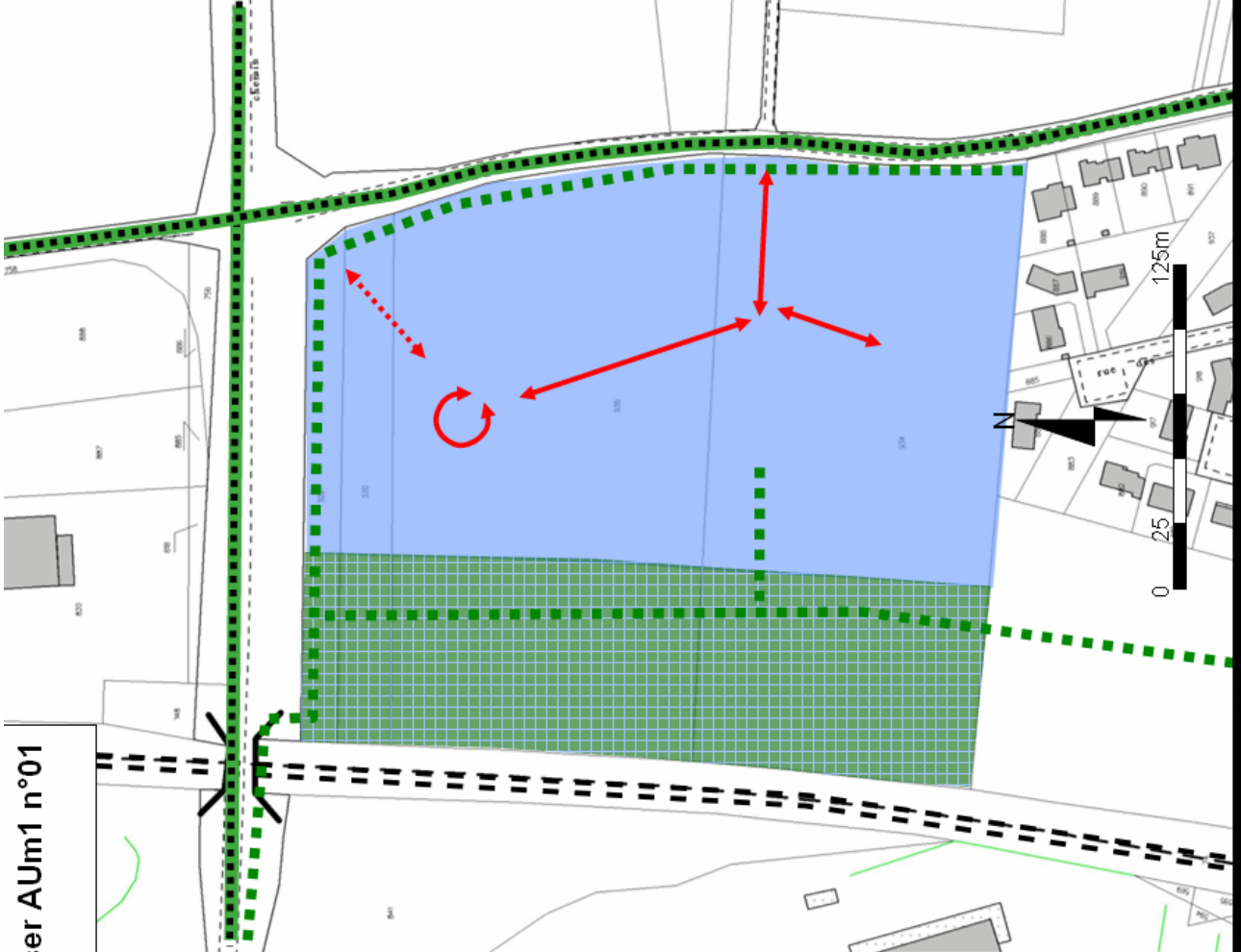
Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles.

V. Equipements publics :

Sans objet, sauf par défaut s'ils ne trouvaient pas place au contact du pôle de proximité du centre-bourg.

Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUm1 n°01 Vert Nord - Schéma de principes

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



Zone à urbaniser AUm1 n° 02 – Grand Pont

I. Contexte de la zone.

La zone est située au Sud de la commune.

Elle est incluse dans un tissu pavillonnaire relativement peu dense organisé autour des rues du Collège et des Philambins. Cet espace est une enclave non bâtie et ne présente donc pas d'opportunité en matière agricole ou naturelle. Elle peut donc être développée aisément pour de l'habitat car elle permet de ne pas consommer de nouveaux espaces naturels ou ruraux.

Sa localisation à proximité immédiate de l'autoroute entraîne de notables nuisances sonores pour ses futurs habitants et impose donc des mesures compensatoires en matière de paysage et de protection contre le bruit, en particulier en accompagnement de l'aménagement de la frange Ouest.

La présence à l'est de la RD 910 est marquante. Cet axe très passager constitue encore essentiellement, à l'heure actuelle, une source de nuisances pour les habitants de ce secteur. Toutefois, la transformation de cette voie en boulevard urbain, qui est actuellement à l'étude, en changera le fonctionnement. On peut envisager à terme un apaisement de la circulation et une amélioration de la sécurité des traversées entre autres piétonnes.

En outre, le passage du futur BHNS sur la RD 910 avec une station éventuelle à Grand Pont présente plusieurs atouts pour cette zone :

Elle se trouverait dans ces conditions facilement reliée aux principaux centres d'emploi de Grand Poitiers : centre-ville de Poitiers et Futuroscope.

La localisation d'une station BHNS au niveau de Grand Pont peut être l'occasion de développer, en synergie avec celle-ci, un pôle de proximité partiel comprenant entre autres le regroupement



de commerces actuellement dispersés le long de la RD 910.

Concernant les cheminements piétons, il est nécessaire, dans cadre du réaménagement de la RD 910, de prendre en compte :

- ◆ La sécurisation de la traversée de cet axe au niveau des carrefours,
- ◆ L'aménagement d'une liaison piétonne entre les débouchés de la zone de Grand Pont sur la RD 910 et la future station BHNS de Grand Pont

Cette zone est également située à proximité du lycée agricole de Grand Pont qui a été relocalisé à Poitiers.

Le développement de ce secteur constitue un enjeu tant pour l'agglomération que pour la commune.

II. Principes d'urbanisation.

Cette zone, d'une superficie de près de 6 hectares, a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Elle pourrait comprendre entre 60 et 80 logements qui se répartissent en fonction des facilités de liaisons avec le pôle de proximité situé à l'est de la zone, de l'autre côté de la RD 910 et avec le futur pôle de proximité de Grand Pont si celui-ci peut être développé.

Les constructions devront tenir compte des nuisances phoniques provoquées par la proximité de l'A 10 et de la RD 910 et auront donc une implantation qui permette au mieux de limiter ces nuisances. De plus, le développement de la zone devra garantir une bonne insertion paysagère par rapport au bâti existant aux pourtours et diminuer aux limites les nuisances sonores éventuelles générées par les infrastructures de transports.

Les principes généraux du PADD du PLU guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat et pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

Une continuité de cheminements pour les déplacements en général est à mettre en place entre la rue du Collège et la rue des Philambins. En complément pour les piétons et les cyclistes, une continuité de cheminements doit être mise en place au sein de la zone afin de rejoindre la RD 910 depuis la rue des Philambins.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

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

Les accès à la zone se feront essentiellement à l'angle de la rue des Philambins et de la rue du Collège, qui sera sécurisé par l'aménagement de ce carrefour. A cet effet, un emplacement réservé a été prévu.

D'autres accès sont envisageables par la rue des Philambins et la rue du Collège sous réserve de présenter les meilleures conditions en matière de sécurité. Les limites de la zone par rapport à des

voies publiques existantes ou à créer devront proposer un cheminement confortable pour la marche à pied et la pratique cycliste.

III.A.2. Les aménagements internes

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

Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes. Une continuité doit être mise en place entre la rue des Philambins et la rue du collège.

Une continuité de cheminements pour les piétons et les cyclistes doit être réalisée entre les espaces situés plus au nord et la RD 910.

III.B. Réseaux divers :

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

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

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

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

























Un aménagement paysager dont la fonction est également de limiter les nuisances sonores potentielles liées à l'A 10 est à réaliser sur la frange Ouest de la zone à urbaniser.

V. Equipements publics :

Sans objet a priori, toutefois des équipements de proximité peuvent être envisagés.

Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUm1 n°02

Grand Pont - Schéma de principes

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



Zone à urbaniser AUm1 n° 03 – Gué Sourdeau.

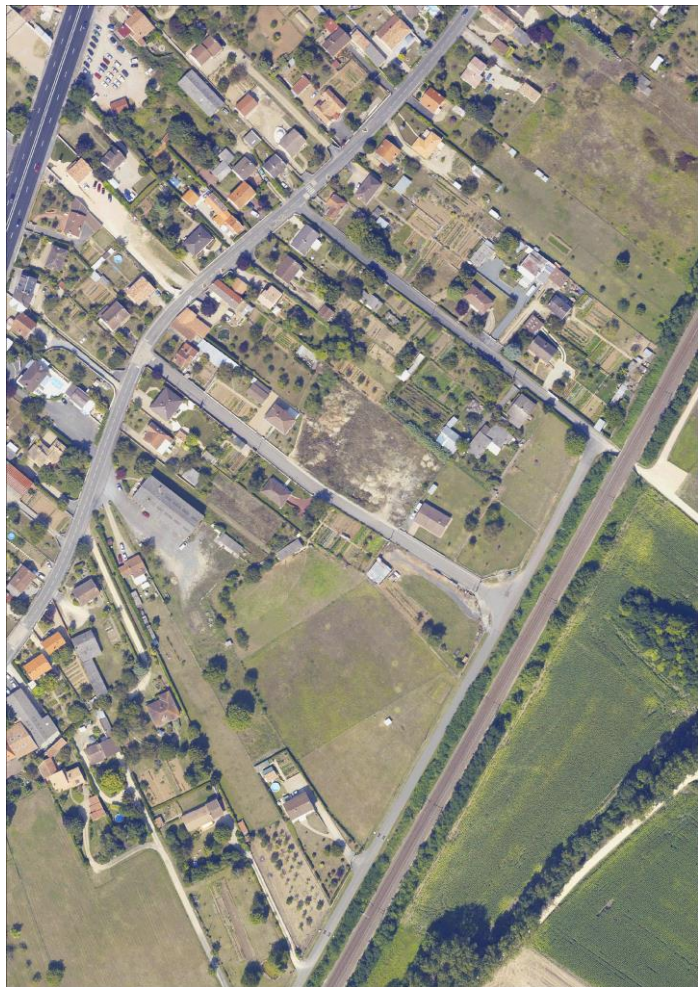
I. Contexte de la zone.

La zone est au Sud du centre-bourg de la commune.

Elle est incluse dans un tissu pavillonnaire relativement peu dense organisé autour de la rue du Gué Sourdeau et de l'Allée des Peupliers. Elle est limitée à l'Est par la voie ferrée Paris-Bordeaux. Cet espace est une enclave non bâtie et ne présente donc pas d'opportunité en matière agricole ou naturelle. Elle peut donc être développée aisément pour de l'habitat car elle permet de ne pas consommer de nouveaux espaces naturels ou ruraux. Elle est située en limite de zone inondable.

Sa localisation à proximité immédiate de la voie ferrée entraîne de notables nuisances sonores pour ses futurs habitants et impose donc des mesures compensatoires en matière de paysage et de bruits, en particulier en accompagnement de l'aménagement de la frange Est.

Zone AUm1 n°03 – Photo aérienne 2008



II. Principes d'urbanisation.

Cette zone, d'une superficie de près de 1,8 hectares, a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Elle pourrait comprendre entre 15 et 20 logements qui se répartissent en fonction des facilités de liaisons avec le pôle de proximité du centre-bourg.

Les constructions devront tenir compte des nuisances phoniques provoquées par la proximité de la voie ferrée et auront donc une implantation qui permette au mieux de limiter ces nuisances. De plus, le développement de la zone devra garantir une bonne insertion paysagère par rapport au bâti existant aux pourtours et diminuer sur toute la limite Ouest les nuisances sonores éventuelles générées par les infrastructures de transports.

Les principes généraux du PADD du PLU guideront la mise en œuvre des futures opérations

d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat, et pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

Une continuité de cheminements pour les déplacements est à mettre en place entre le chemin des Grandes Rivières et l'allée des Peupliers. Cette liaison devra permettre des cheminements confortables et agréables pour les piétons et les cyclistes.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

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

Les accès à la zone se feront essentiellement depuis l'allée des Peupliers qui permettra de desservir le Nord et le Sud de la zone.

Un autre accès est envisageable depuis le chemin des Grandes Rivières.

Les limites de la zone par rapport à des voies publiques existantes ou à créer devront proposer un cheminement confortable pour la marche à pied et la pratique cycliste (chemin des Grandes Rivières, Allée des Peupliers, frange Est de la zone).

III.A.2. Les aménagements internes

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

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

III.B. Réseaux divers :

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

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

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de

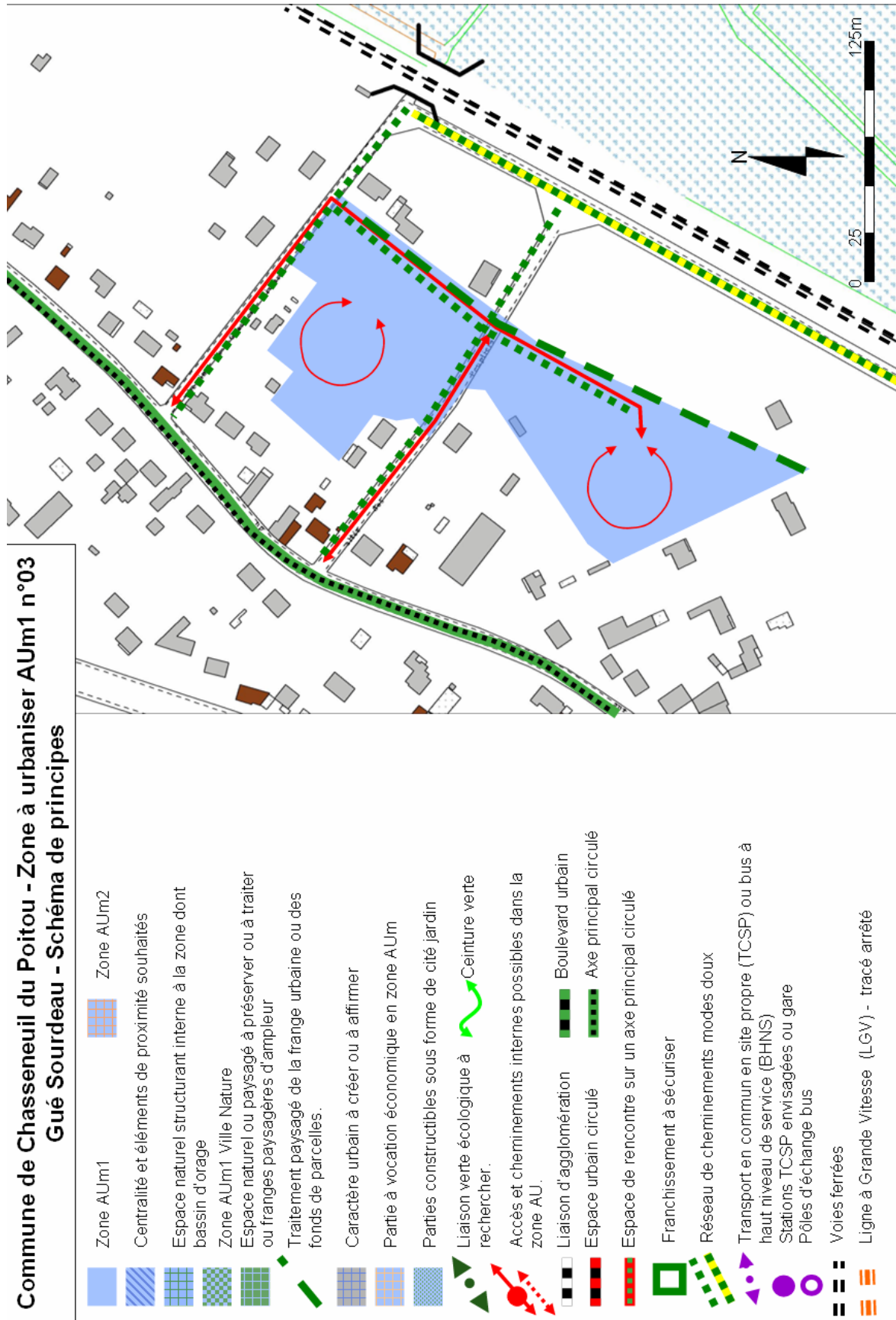
stockage...) seront également plantés et si possible accessibles.

Un aménagement paysager dont la fonction est également de limiter les nuisances sonores potentielles liées à la voie ferrée est à réaliser sur la frange Est de la zone à urbaniser

V. Equipements publics :

Sans objet.

**Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUm1 n°03
Gué Sourdeau - Schéma de principes**



Zone AUm1 n°04 – Centre Bourg

VI. Contexte de la zone.

La zone est en contact direct avec le pôle de proximité du centre-bourg de la commune. Elle est bordée au Nord par le cimetière, à l'Ouest par la voie ferrée et au Sud par la gare de Chasseneuil-du-Poitou. Elle occupe une superficie de 1,5 hectares environs.

Elle est incluse dans un tissu pavillonnaire relativement dense organisé autour du pôle de proximité, où sont implantés des commerces et services. Elle est limitée à l'Ouest par la voie ferrée Paris-Bordeaux. Cet espace est une enclave non bâtie et ne présente donc pas d'opportunité en matière agricole ou naturelle. Elle peut donc être développée aisément pour des équipements d'intérêt collectif publics, des commerces et services et de l'habitat car elle permet de ne pas consommer de nouveaux espaces naturels ou ruraux. Sa proximité avec le centre-bourg en fait un territoire stratégique car il est un des rares espaces libres en continuité directe avec le pôle de proximité.

Sa localisation le long de la voie ferrée entraîne des nuisances sonores potentielles et impose donc des mesures compensatoires en matière de paysage et de bruits, en particulier en accompagnement de l'aménagement de la frange Ouest.



VII. Principes d'urbanisation.

Cette zone, d'une superficie de près de 1,5 hectares, a vocation à accueillir essentiellement des équipements d'intérêts collectifs, des équipements publics et de l'habitat en lien avec le pôle de proximité. Elle pourrait comprendre entre 30 et 50 logements qui se répartissent en fonction des facilités de liaisons avec le pôle de proximité du centre-bourg, des équipements d'intérêts collectifs et des espaces publics rendus nécessaires.

Les constructions devront tenir compte des nuisances phoniques provoquées par la proximité de la voie ferrée et auront donc une implantation qui permette au mieux de limiter ces nuisances. De plus, le développement de la zone devra garantir une bonne insertion paysagère par rapport au bâti existant aux pourtours et plus généralement aux éléments patrimoniaux caractéristiques du centre-bourg de Chasseneuil-du-Poitou. Il permettra de limiter sur toute la limite Ouest les

nuisances sonores éventuelles générées par la voie ferrée.

Les principes généraux du PADD du PLU guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat et pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

Une continuité de cheminements pour les déplacements est à mettre en place entre la place de la Gare et la rue du Cimetière.

VIII. Voirie et réseaux divers.

VIII.A. Accès et voirie.

VIII.A.1. Les accès à la zone.

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

Les accès à la zone se feront principalement

- ◆ depuis la place de la Gare,
- ◆ par la rue du Cimetière, en particulier pour les futurs équipements publics. L'aménagement de cette rue est prévue : un emplacement réservé ayant été créé à cet effet.
- ◆ Par la place du centre

Les limites de la zone par rapport à des voies publiques existantes ou à créer devront proposer un cheminement confortable pour la marche à pied et la pratique cycliste. La zone doit permettre de créer des cheminements qui rejoignent le plus facilement possible les secteurs attractifs du pôle de proximité (gare, parc du Clos de la Ribaudière, commerces, services publics,...).

VIII.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes. La continuité de cheminement Nord-Sud pour les piétons et les cyclistes doit être garantie ainsi qu'une ou plusieurs perméabilités vers l'Est, en direction du centre du bourg.

Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes, en continuité des aménagements existants au centre bourg de Chasseneuil-du-Poitou.

VIII.B. Réseaux divers :

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

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

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

IX. Espaces boisés, espaces verts :

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

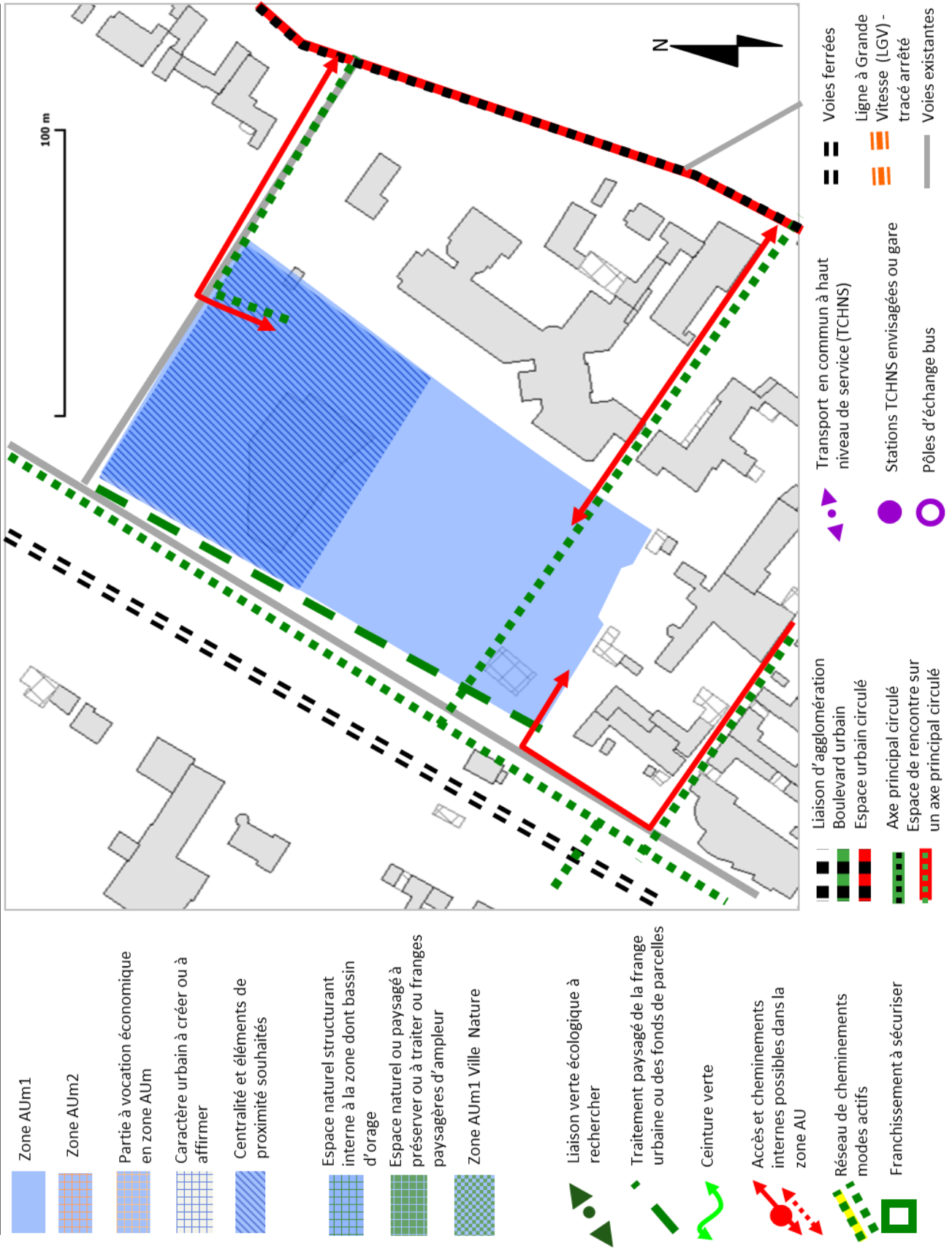
Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles.

Un aménagement paysager dont la fonction est également de limiter les nuisances sonores potentielles liées à la voie ferrée est à réaliser sur la frange Ouest de la zone à urbaniser.

X. Equipements publics :

La partie nord de cette zone est destinée à accueillir un ou des équipements publics en raison de la proximité immédiate du centre bourg. L'implantation de la nouvelle salle des fêtes de Chasseneuil du Poitou est ainsi à l'étude.

Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUm1 n°04 - Centre Bourg - Schéma de principes



Zone à urbaniser AUm1 n°06 - Martigny

I. Contexte de la zone.

La zone est en contact direct avec de le village Martigny, en limite ouest de la commune. Elle présente actuellement des caractéristiques agricoles. Elle est comprise entre la route de Preuilly, la rue du Fief de Chapon et l'allée du Plantis.

Elle est incluse dans un tissu pavillonnaire relativement diffus organisé en front de voie et le village de Martigny qui propose lui un bâti plus compact.



Zone AUm1 n°06 – Photo aérienne 2008

II. Principes d'urbanisation.

Cette zone propose une superficie de près de 5 hectares. Elle a vocation à accueillir de l'habitat, des activités compatibles et également offrir des équipements d'intérêt collectif qui permettent de créer une proximité.

Elle pourrait comprendre entre 30 et 40 logements qui se répartissent en fonction des facilités de liaisons avec les accès et la topographie du site qui présente des pentes orientées Nord-Sud. Ils seront complétés par des équipements d'intérêt collectif et des espaces publics rendus nécessaires par le développement de cette urbanisation.

Les principes généraux du PADD du PLU guideront la mise en œuvre des futures opérations d'aménagement et de construction, en particulier dans la composition future en matière d'habitat et pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes.

Une continuité de cheminements sera mise en œuvre pour les déplacements entre le secteur au Nord de l'allée du Plantis et le sud de cette voie. Les accès seront essentiellement réalisés depuis la rue du Fief de Chapon et la route de Preuilley.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

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

Les accès à la zone se feront essentiellement depuis la route de Preuilley et la rue du Fief de Chapon.

Les limites de la zone par rapport à des voies publiques existantes ou à créer devront proposer un cheminement confortable pour la marche à pied et la pratique cycliste. La zone doit permettre de créer des cheminements qui rejoignent le plus facilement possible les secteurs attractifs actuels ou futurs.

III.A.2. Les aménagements internes

Pour toutes les voies à créer à l'intérieur de la zone, des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes. La continuité de cheminement Nord-Sud pour les piétons et les cyclistes doit être garantie soit par des cheminements spécifiques, soit par une voirie adaptée à ces pratiques. Une ou plusieurs perméabilités vers l'Est sont à mettre en place, en direction des zones à urbaniser à plus long terme.

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

III.B. Réseaux divers :

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

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Les pentes sont orientées Nord-Sud, il est indispensable de prévoir des aménagements qui permettent de faire converger les eaux pluviales en direction du point bas de la zone. Un système de noues pourrait donc mailler la zone en complément des voiries créées.

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

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

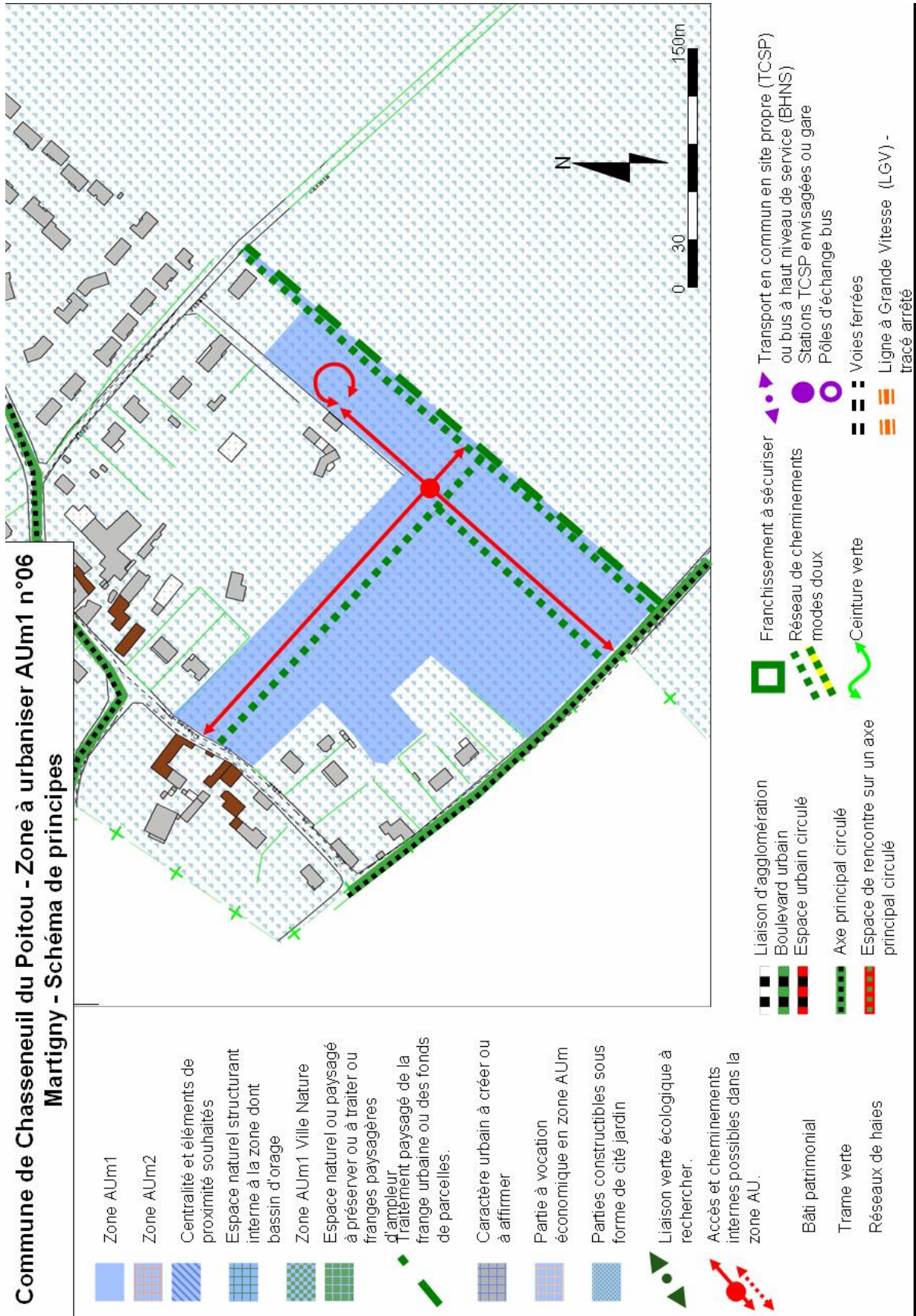
Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage...) seront également plantés et si possible accessibles au public.

Un aménagement paysager sur toute la frange Est de la zone sera réalisé. Ce dernier peut éventuellement aider à structurer un cheminement piétons et cyclistes entre la zone AUm1 et la zone AUm2 situées au sud-est, si aucune autre possibilité n'est offerte au sein même de la zone pour ce type de cheminements.

V. Equipements publics :

Sans objet.

**Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUm1 n°06
Martigny - Schéma de principes**



Zone à urbaniser AUm1 n°07 - Futuroscope

I. Contexte de la zone.

D'une superficie de 19,6 hectares, cette zone à urbaniser se situe au centre du territoire communal et des espaces économiques de Chasseneuil-du-Poitou. Elle est bordée à l'ouest par la LGV SEA et l'A10, au nord par la RD18 (route d'Avanton) la séparant des téléports du Futuroscope, et au sud-est par les zones d'activités économiques des Portes du Futur et des Grands Philambins.

La zone est partiellement bâtie. Elle accueille dans sa partie nord un immeuble tertiaire de formation et de l'hébergement pour l'accueil de cadres et stagiaires, et dans sa partie sud le site Centaure, espace de formation et de récupération de points pour les conducteurs. Ces bâtiments se caractérisent par une architecture contemporaine.

Le reste de la zone, en prés, ne présente pas d'intérêt pour l'activité agricole ni de paysage remarquable. Son relief est en légère pente descendante du sud-ouest au nord-est.



Zone AUm1 n°07 – Photo aérienne 2014.

II. Principes d'urbanisation.

L'objectif est d'achever l'urbanisation de l'îlot, en privilégiant l'accueil d'activités économiques et les opérations d'hébergement qui pourraient y être associées et les accompagner.

Une unité de composition et de morphologie est à rechercher avec la ZAC du Téléport, au nord du RD 18 se trouvant dans la ZAC du Téléport. Des vagues et sillons pourront être présents aussi bien par des mouvements de terre en ondulation que par un traitement paysager progressif des plantations, ou encore par l'aspect des façades en bordure des voiries. Des percées visuelles depuis le Téléport (en partie Nord) pourront contribuer à cette harmonie recherchée. Les espaces verts devront être traités en continuité des trames vertes de la zone au Nord.

La façade située le long de l'autoroute A10 devra faire l'objet d'un traitement particulièrement soigné et adapté en termes de paysage, d'architecture, de sécurité et de nuisances. Un espace naturel ou paysagé d'ampleur sera mise en place.

On pourra continuer à développer une architecture moderne avec une utilisation importante (mais nuancée) de verre et des matériaux métalliques très présents sur le site des futurs aménagements. Il sera aussi très important de veiller à la qualité de l'architecture et des espaces publics. Une profusion d'enseignes doit notamment être évitée.

L'habitat ponctuel qui pourra être réalisé devra rester à une échelle compatible avec cet environnement où les bâtiments risquent de présenter des volumes importants.

L'habitat groupé ou collectif pourra donc y être présent, mais encore une fois en accompagnement de l'activité.

III. Voirie et réseaux divers.

III.A. Accès et voirie.

III.A.1. Les accès à la zone.

Les accès à la zone seront prévus à partir des voies existantes en évitant les secteurs dans lesquels la visibilité est réduite et/ou les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

Ces accès se feront essentiellement depuis :

- ◆ par la RD 18, dont la traversée permet de rejoindre le site des Téléports,
- ◆ la rue des Entrepreneurs à l'est reliant le rond-point de la RD 18 à la zone des Grands Philambins

Une continuité de cheminements piétons / cyclistes devra être assurée à travers la zone, entre les Téléports, au nord, et la zone des Grands Philambins au sud.

III.A.2. Les aménagements internes

En interne, toutes les voies à créer seront conçues et traitées en tenant compte de tous les usagers et notamment des piétons et cyclistes. Pour eux, la continuité des cheminements Nord-Sud doit être garantie, ainsi qu'une ou plusieurs perméabilités vers l'Est (zones commerciales).

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

III.B. Réseaux divers :

Les réseaux à réaliser pour desservir la zone seront raccordés à ceux existant à proximité.

Le dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales fera en priorité appel aux techniques alternatives dites « sans tuyaux » afin de limiter les rejets à l'aval de la zone. Il est indispensable de prévoir des aménagements qui permettent de faire converger les eaux pluviales en direction du point bas de la zone. Un système de noues pourrait donc mailler la zone en complément des voiries créées. La gestion des eaux pluviales sera réalisée le plus en amont possible.

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

IV. Espaces boisés, espaces verts :

Les espaces non bâtis et non consacrés aux cheminements piétons et véhicules devront comporter des plantations. Les aménagements à réaliser pour l'assainissement des eaux pluviales (noues, bassins de stockage, ...) seront également plantés et si possible accessibles au public.

V. Equipements publics :

Sans objet.

Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUm1 n°07 – Téléport - ZTE - Schéma de principes

