

A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

Avril 2018

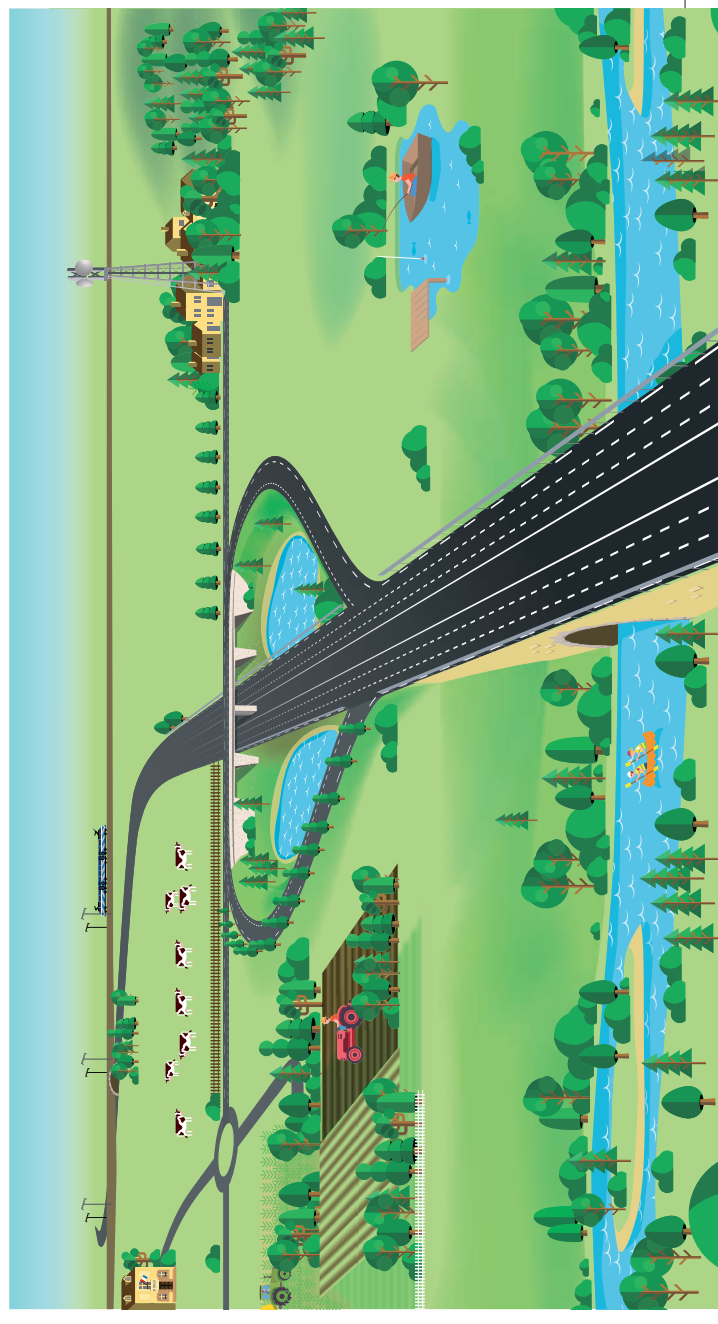


Pièce I MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME Communauté urbaine du Grand Poitiers (86)



Dossier d'enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique pour la section Veigné - Poitiers
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la section Veigné - Poitiers
- la demande d'autorisation environnementale (volet loi sur l'eau et volet dérogation espèces protégées) pour la section Veigné - Sainte-Maure-de-Touraine
- l'enquête parcellaire pour la section Veigné - Sainte-Maure-de-Touraine





Photos de couverture : ©Thierry Marzloff - ©Pascal Le Doaré / Illustration de couverture : Kubilai / Photos du sommaire : ©Thierry Marzloff
Les sources des photographies, cartes et illustrations situées dans les pages numérotées de la pièce sont mentionnées sous chaque image.



Sommaire

A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ



1. Objet et modalités de la procédure	1
1.1. Définitions.....	1
1.2. Le champ d'application.....	1
1.3. Objet de la mise en compatibilité.....	1
1.4. La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	1
1.4.1. Avis de l'autorité environnementale.....	1
1.4.2. L'examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA).....	2
1.4.3. Le rapport de la commission d'enquête.....	2
1.4.4. Avis des communes / EPCI concernés.....	2
1.5. Rappel des textes réglementaires.....	2
2. Présentation du projet soumis à enquête publique	4
2.1. Contexte et objectifs du projet.....	4
2.2. Caractéristiques générales du projet.....	5
2.3. Consistance du projet sur les communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers.....	6
2.4. Calendrier prévisionnel.....	12
2.5. Synthèse des enjeux environnementaux et principaux impacts du projet.....	12
3. Analyse de la compatibilité du document d'urbanisme du Grand Poitiers	13
3.1. Le plan de zonage et les zones concernées.....	13

3.1.1. Le zonage.....	13
3.1.1.1. Avant mise en compatibilité.....	13
3.1.1.2. Après mise en compatibilité.....	13
3.1.2. Les Espaces Boisés Classés.....	13
3.1.2.1. Avant mise en compatibilité.....	13
3.1.2.2. Après mise en compatibilité.....	13
3.1.3. Les Emplacements Réservés.....	14
3.1.3.1. Avant mise en compatibilité.....	14
3.1.3.2. Après mise en compatibilité.....	14
3.2. Le rapport de présentation	15
3.3. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	16
3.4. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	18
3.4.1. Les orientations d'aménagement territoriales.....	18
3.4.1.1. Commune de Chasseneuil-du-Poitou.....	19
3.4.1.2. Commune de Migné-Auxances.....	20
3.4.1.3. Commune de Poitiers (Quartier Poitiers Ouest).....	24
3.4.1.4. Commune de Biard.....	26
3.4.1.5. Commune de Vouneuil-sous-Biard.....	27
3.4.3. Les orientations d'aménagement des zones AU.....	30
3.4.3.1. Zone AUm1 n°02 Grand Pont / commune de Chasseneuil-du-Poitou.....	31
3.4.3.2. Zone AUe1 n°05 Grands Philambins / commune de Chasseneuil-du-Poitou.....	32
3.4.3.3. Zone AUm1 n°07 du Futuroscope / commune de Chasseneuil-du-Poitou.....	33
3.4.3.4. Zone à urbaniser AUe1 n°15 République IV / commune de Poitiers.....	34
3.4.4. Les orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité.....	35
3.4.5. Les autres orientations inscrites au PLUJ du Grand Poitiers.....	38
3.5. Le Règlement	39

3.5.1.	Zone UY.....	39	5.5.2.3.	Les sites à enjeux faune, flore et, habitats naturels.....	63
3.5.1.1.	Caractère de la zone.....	39	5.5.3.	Milieu humain.....	63
3.5.1.2.	Les articles 1 et 2.....	39	5.5.3.1.	Contexte socio-économique.....	63
3.5.1.3.	Les autres articles.....	39	5.5.3.2.	Les déplacements, réseaux et équipements.....	63
3.6.	Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme.....	39	5.5.3.3.	Les nuisances sonores.....	64
3.6.1.	Les haies recensées.....	39	5.5.3.4.	Les risques technologiques.....	64
3.6.2.	Les éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique.....	41	5.5.4.	Patrimoine et le paysage.....	64
3.7.	Les règlements de lotissement (article L442-13 du Code de l'urbanisme).....	42	5.5.4.1.	Paysage.....	64
3.8.	Les plans d'aménagement de ZAC (article L311-7 du Code de l'urbanisme).....	42	5.5.4.2.	Patrimoine archéologique.....	65
3.9.	Les servitudes d'utilité publique (SUP).....	42	5.5.4.3.	Patrimoine historique et culturel.....	65
			5.5.4.3.1.	Sites inscrits et sites classés.....	65
			5.5.4.3.2.	Monuments historiques.....	65
4.	Pièces modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité.....	43	5.6.	Enjeux environnementaux identifiés par le document d'urbanisme au droit des surfaces mises en compatibilité.....	66
4.1.	Le règlement.....	43	5.7.	Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux, et mesures associées.....	68
4.1.1.	Avant mise en compatibilité.....	43	5.7.1.	Au regard des zonages d'urbanisme.....	68
4.1.2.	Rendu compatible.....	47	5.7.2.	Au regard de l'occupation du sol.....	68
4.2.	La liste des emplacements réservés.....	51	5.7.3.	Du point de vue du réseau Natura 2000.....	75
4.2.1.	Avant mise en compatibilité.....	51	5.8.	Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	76
4.2.2.	Rendue compatible.....	55	5.9.	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité.....	76
4.3.	Le plan de zonage.....	58	5.10.	Résumé non technique.....	77
4.3.1.	Avant mise en compatibilité.....	58	6.	Annexes.....	79
4.3.2.	Rendu compatible.....	58	6.1.	Extraits de l'atlas des mesures paysagères.....	80
5.	Évaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	59	6.2.	Procès-Verbal de l'examen conjoint de la MECDU.....	85
5.1.	Cadrage réglementaire.....	59			
5.2.	Objectifs de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre pour le projet.....	59			
5.3.	Avis de l'Autorité Environnementale.....	59			
5.4.	Contenu de l'évaluation environnementale.....	60			
5.5.	Analyse de l'état initial de l'environnement intercommunal.....	61			
5.5.1.	Milieu physique.....	61			
5.5.1.1.	La géographie.....	61			
5.5.1.2.	Le relief et la géologie.....	61			
5.5.1.3.	Le climat.....	61			
5.5.1.4.	Les eaux souterraines et superficielles.....	61			
5.5.1.4.1.	Usages.....	61			
5.5.1.4.2.	Documents de planification.....	61			
5.5.1.4.3.	Enjeux de la ressource en eau.....	61			
5.5.1.5.	Les risques naturels.....	61			
5.5.1.6.	La qualité de l'air.....	61			
5.5.2.	Milieu naturel et biologique.....	62			
5.5.2.1.	Les zones d'inventaires ou de protection des milieux naturels.....	62			
5.5.2.2.	Les Zones humides.....	63			

1. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE

1.1. Définitions

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles :

- L. 143-44 à 50 et R.143-10 pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- L. 153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14 pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

1.2. Le champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;

Le PLU intercommunal du Grand Poitiers a été approuvé, dans sa version initiale, le 26/06/2013.

1.3. Objet de la mise en compatibilité

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14 du Code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI) du Grand Poitiers (département de la Vienne) nécessaire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné.

La mise en compatibilité du PLUI doit permettre la réalisation de l'opération tant en phase définitive, qu'en phase travaux :

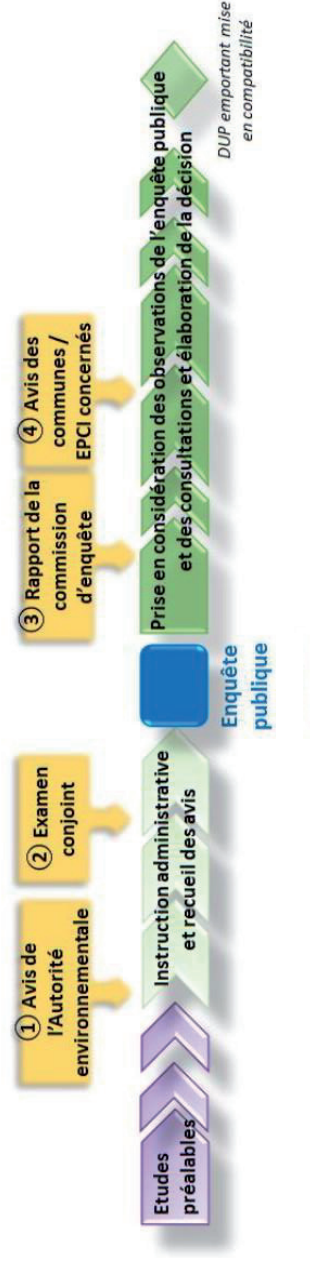
- l'ajout d'une troisième voie dans chaque sens de circulation, comprenant également les travaux associés tels que des bassins de rétention, des fossés de collecte des eaux, etc. ;
- la modification de nombreux ouvrages d'art tout le long du linéaire permettant notamment les rétablissements de voirie (passages supérieurs, passages inférieurs) ou le franchissement de cours d'eau à fort enjeu (viaducs) ;
- les aménagements permettant l'insertion de la voie supplémentaire dans son environnement (mise en place de protections acoustiques, aménagements paysagers...);
- pour les communes concernées, les autres installations directement nécessaires à l'infrastructure (bases travaux, bases maintenance, voies d'accès aux ouvrages et équipements...).

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de **préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement**. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme prendra en compte l'opération afin de ne pas en compromettre la réalisation.

1.4. La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La procédure de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à laquelle elle est directement rattachée.

Le schéma ci-dessous synthétise les 4 étapes de la procédure de mise en compatibilité, et son articulation dans le temps avec la procédure d'enquête publique. Les 4 étapes sont également explicitées ci-après.



1.4.1. Avis de l'autorité environnementale

Dans le cadre d'une procédure de MECDU, l'avis de l'autorité environnementale est sollicité en deux temps :

- lors de la demande d'examen au cas par cas de la nécessité de réaliser une évaluation environnementale de la MECDU,
- lors de l'examen des évaluations environnementales systématiques ou rendues nécessaires suite à la demande d'examen.

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'autoroute A10, 16 documents d'urbanisme nécessitent une MECDU : 2 font l'objet d'une évaluation environnementale systématique, dont la Communauté Urbaine de Grand Poitiers et 14 ont fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, qui ont abouti à une réponse négative. Lorsque l'évaluation environnementale est nécessaire, elle est incluse au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Dans le cadre d'une procédure de MECDU, les autorités sont les missions régionales de l'Ae-CGEDD en régions Centre-Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine.

L'évaluation environnementale relative à la MECDU du PLUI du Grand Poitiers est présentée au chapitre 5. L'avis de l'autorité environnementale concernant cette évaluation figure en pièce G du dossier d'enquête publique.

1.4.2. L'examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA)

Conformément à l'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme, le pilotage de la procédure « d'examen conjoint » des Personnes Publiques Associées est assuré par l'État. La réunion d'examen conjoint, pilotée par l'État, se déroule ainsi en présence notamment de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'urbanisme, parmi lesquelles notamment :

- la région Centre-Val de Loire ou la région Nouvelle-Aquitaine ;
- les départements de l'Indre-et-Loire ou de la Vienne ;
- les chambres de commerce et d'industrie territoriales ; les chambres de métiers ; les chambres d'agriculture ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du document est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du document, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.
- ...

À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité (annexé au présent dossier).

À compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

La présente enquête publique porte donc à la fois sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de l'autoroute A10 et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes et des EPCI n'étant pas compatibles avec le projet.

1.4.3. Le rapport de la commission d'enquête

Selon l'article R11.10 du Code de l'urbanisme, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'il en fait la demande. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet désigné, chargé de centraliser les résultats de l'enquête.

1.4.4. Avis des communes / EPCI concernés

Lorsqu'il reçoit les conclusions de la commission d'enquête, le préfet chargé de l'organisation de l'enquête publique transmet, pour avis, à la commune ou à l'EPCI compétent :

- le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête,
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint,
- le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre cet avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage de la déclaration d'utilité publique, conformément aux dispositions des articles R. 153-20 et R. 153-21 du Code de l'urbanisme.

1.5. | Rappel des textes réglementaires

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est mise en œuvre conformément aux articles suivants du Code de l'urbanisme, dont des extraits sont rappelés ci-après :

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...], et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L.153-55 du Code de l'urbanisme

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

[...]

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L.153-56 du Code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, [...] le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L.153-57 du Code de l'urbanisme

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, [...]. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ; [...] »

Article L.153-58 du Code de l'urbanisme

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ; [...] »

Article L.153-59 du Code de l'urbanisme

« [...] la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage. [...] »

Article R. 153-13 du Code de l'urbanisme

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. »

Article R153-20 du Code de l'urbanisme

« Font l'objet des mesures de publicité et d'information prévues à l'article R. 153-21 : [...] »

3° Le décret ou l'arrêté prononçant la déclaration d'utilité publique prévue à l'article L. 153-58 ; [...] »

Article R153-21 du Code de l'urbanisme

Tout acte mentionné à l'article R. 153-20 est affiché pendant un mois au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et dans les mairies des communes membres concernées, ou en mairie. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

Il est en outre publié :

3° Au Recueil des actes administratifs de l'État dans le département, lorsqu'il s'agit d'un arrêté préfectoral ;

4° Au Journal officiel de la République française, lorsqu'il s'agit d'un décret en Conseil d'État.

Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

L'arrêté ou la délibération produit ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues ci-dessus, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué.



Traversée de Poitiers (source : VINCI Autoroutes - © Thierry Marzloff)

2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

2.1. | Contexte et objectifs du projet

Programmé dans le cadre du Plan de relance autoroutier, le projet porté par Vinci Autoroutes réseau Cofiroute prévoit l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 sur 93 km, entre la bifurcation avec l'A85, au niveau de Veigné (37), jusqu'à la sortie n°30 Poitiers sud (86).

Ce projet fait suite à la première phase d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Tours et Veigné, dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée le 26 février 2015.

Les principaux objectifs du présent projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné sont :

- l'amélioration des conditions de circulation avec :
 - l'amélioration des temps de parcours, notamment pour les déplacements pendulaires,
 - la réduction de la forte gêne de circulation occasionnée par la présence de nombreux poids-lourds ;
- l'amélioration de la robustesse de l'infrastructure en situation d'exploitation perturbée (panne, accident, travaux) ;
- l'amélioration des performances environnementales de l'infrastructure et du cadre de vie des riverains.

Ce projet fait notamment l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Cette étude est une pièce du présent dossier d'enquête unique (Pièces F0 à F4).



L'A10 vue du chemin prolongeant la place des Tilleuls à Vouneuil-sous-Biard
(source : VINCI Autoroutes - © Thierry Marzloff)



Périmètre de l'opération (Source : Vinci Autoroutes 2017)

2.2. | Caractéristiques générales du projet

Le projet se traduit par l'ajout d'une voie supplémentaire à l'extérieur dans chaque sens de circulation (mise à 2x3 voies). Le projet prévoit aussi de modifier plusieurs ouvrages d'art pour qu'ils soient adaptés à la nouvelle configuration de l'autoroute. Au total, le linéaire du projet est concerné par :

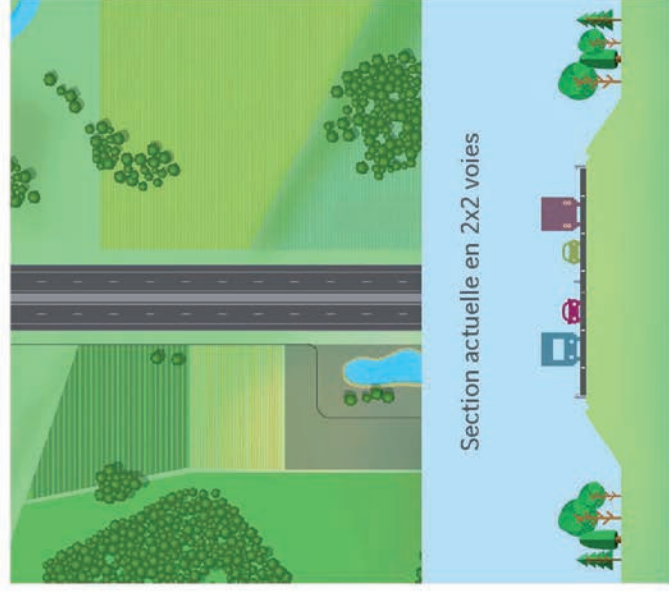
- 53 passages supérieurs ;
- 35 passages inférieurs ;
- 4 viaducs doublés (3 en Indre-et-Loire et 1 dans la Vienne).

La mise en circulation de l'autoroute A10 datant de 1977, l'aménagement à 2x3 voies permettra l'amélioration de l'insertion environnementale de l'autoroute, notamment par la remise à niveau de l'assainissement pluvial (réseau séparant les eaux des bassins versants naturels et les eaux de la plateforme autoroutière, bassins de rétention...).

Ce projet concerne deux régions (Centre-Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine) et deux départements (Indre-et-Loire et Vienne). Au total, 27 communes sont traversées : 14 en Indre-et-Loire et 13 dans la Vienne (cf. *carte ci-avant*).

AVANT

La section courante



Section actuelle en 2x2 voies

APRÈS



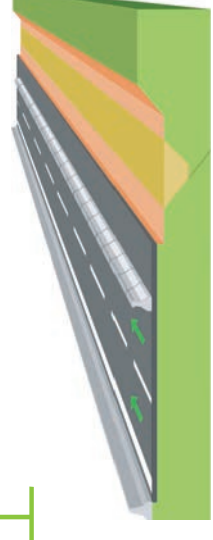
Section projetée en 2x3 voies

Schéma de l'autoroute A10 avant/après (source : Vinci Autoroutes 2016)

Pour créer une voie supplémentaire dans chaque sens de circulation, entre Poitiers et Veigné, la solution d'un élargissement par l'extérieur est la plus adaptée. Il s'agit d'ajouter une voie à la droite des voies existantes. L'actuelle bande d'arrêt d'urgence va ainsi se transformer en 3^{ème} voie. Sa largeur passera ainsi de 2,50 à 3,50 mètres. En complément, une nouvelle bande d'arrêt d'urgence sera créée.

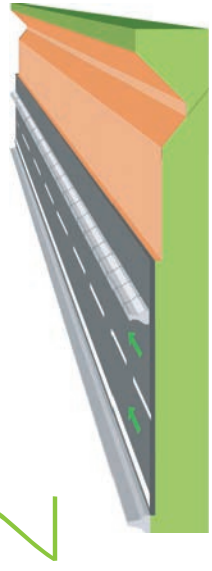
Cette solution s'impose car la conception initiale de l'autoroute A10 n'avait pas anticipé la possibilité de créer une voie supplémentaire. Le terre-plein central n'est, par conséquent, pas suffisamment large pour être utilisé à cet effet.

1 ADAPTATION DE L'AUTOROUTE POUR PERMETTRE LA RÉALISATION DES TRAVAUX



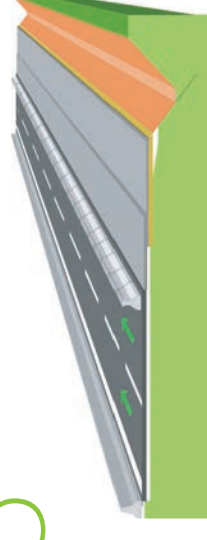
- Réduction de la largeur des voies.
- Neutralisation de la bande d'arrêt d'urgence.
- Pose des dispositifs de retenue provisoire.

2 RÉALISATION DES TERRASSEMENTS



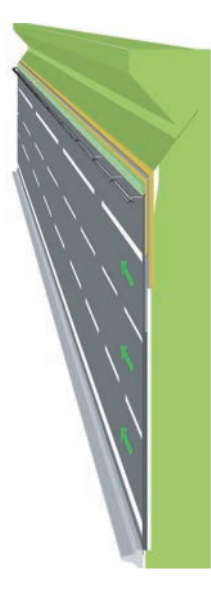
Terrassement pour créer la future bande d'arrêt d'urgence et le nouveau fossé.

3 RÉALISATION DE LA CHAUSSEE



Mise en œuvre de nouveaux enrobés sur la future voie de droite et sur la bande d'arrêt d'urgence.

4 MISE EN SERVICE DE LA 3^{ÈME} VOIE



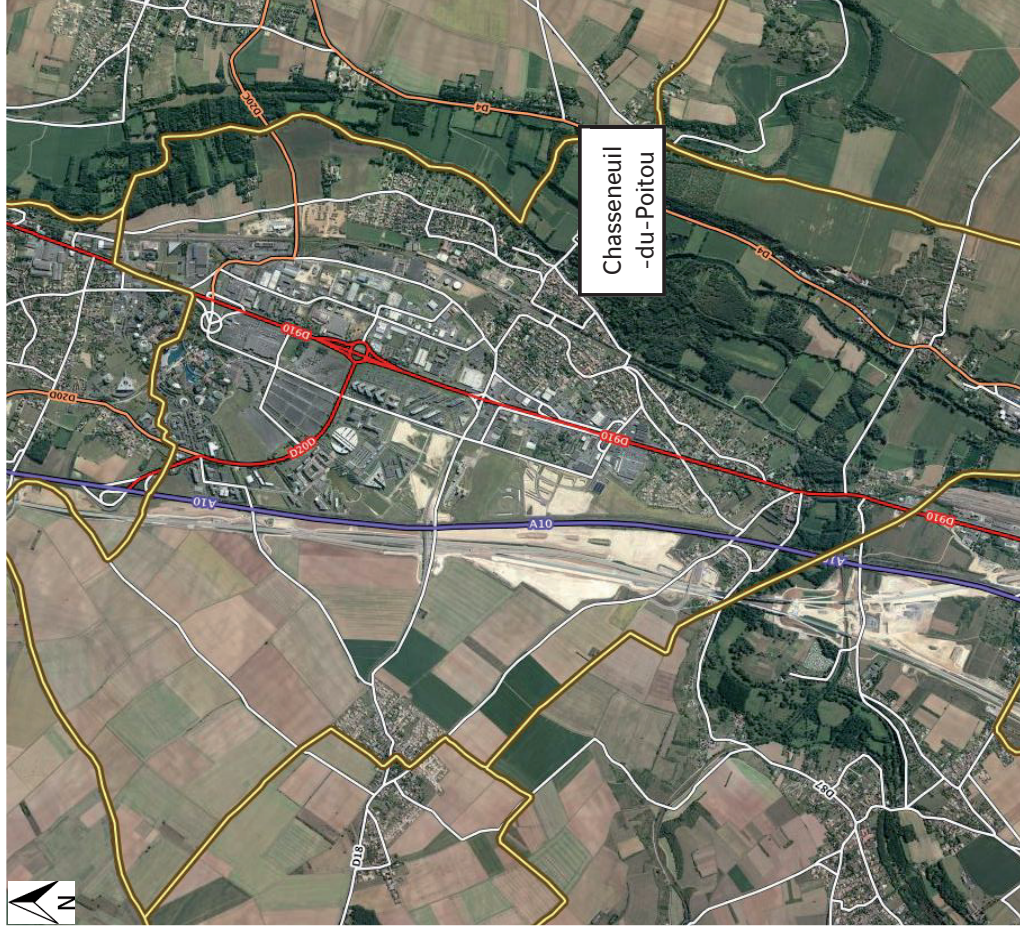
- Pose des nouveaux dispositifs de retenue et de la signalisation horizontale définitive.
- Mise en service.

Les quatre phases d'un élargissement par l'extérieur (source : Vinci Autoroutes 2016)

2.3. | Consistance du projet sur les communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers

Parmi les 12 communes couvertes par le PLUI du Grand Poitiers, l'autoroute A10 concerne, du nord au sud, les 5 communes suivantes :

- Chasseneuil-du-Poitou : elle est traversée par l'autoroute A10 au centre de son territoire communal, sur un linéaire d'environ 4 km ;
- Migné-Auxances : elle est traversée par l'autoroute A10 en bordure est du territoire communal, sur un linéaire d'environ 1,7 km ;



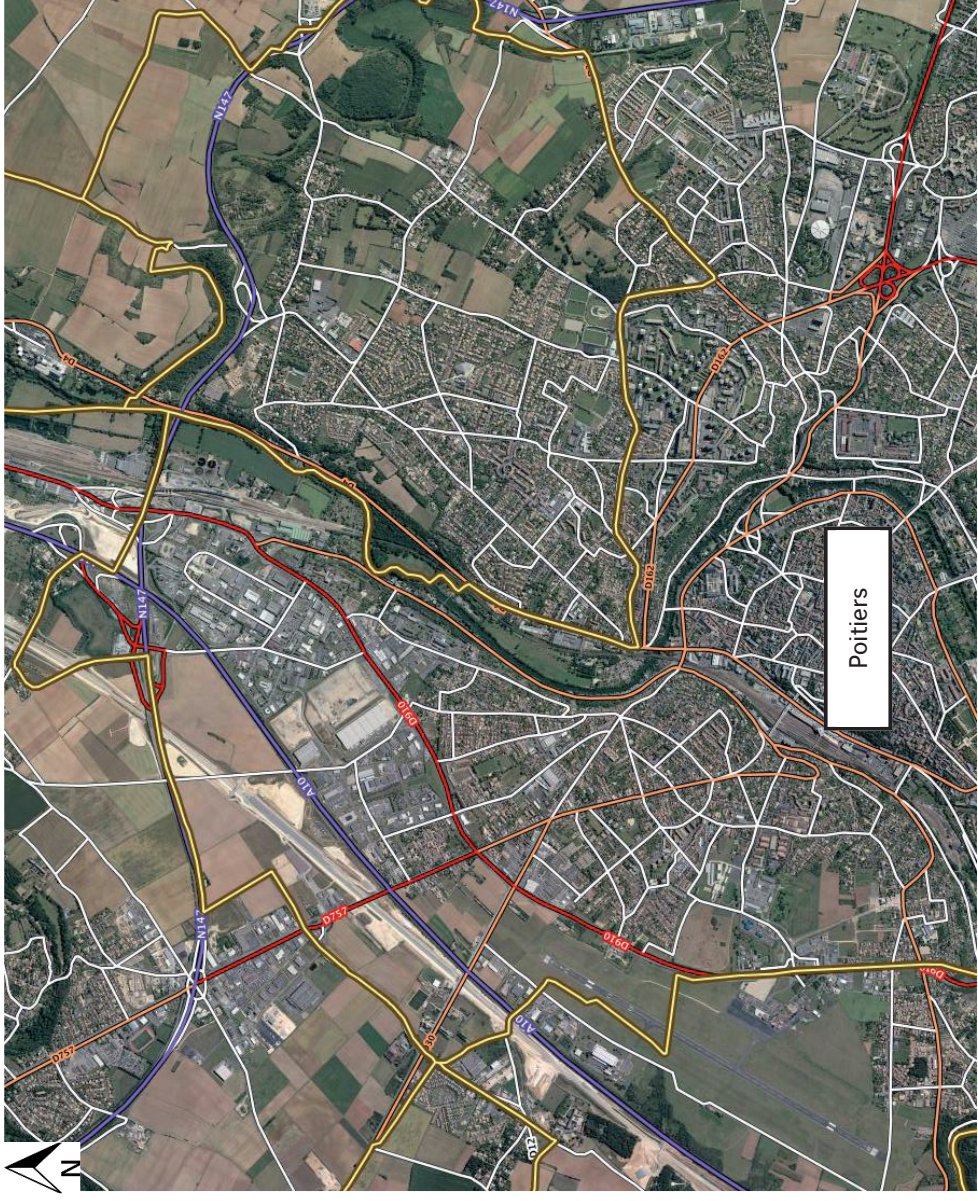
Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou (source : géoportail)

- Poitiers : elle est traversée par l'autoroute A10 en bordure nord-ouest du territoire communal, sur un linéaire d'environ 4 km ;
- Biard : elle est traversée par l'autoroute A10 au centre de son territoire communal, sur un linéaire d'environ 3,5 km ;
- Vouneuil-sous-Biard : elle est traversée dans la partie est de son territoire communal, sur un linéaire d'environ 5 km (dont 2,2 km concernés par le projet).

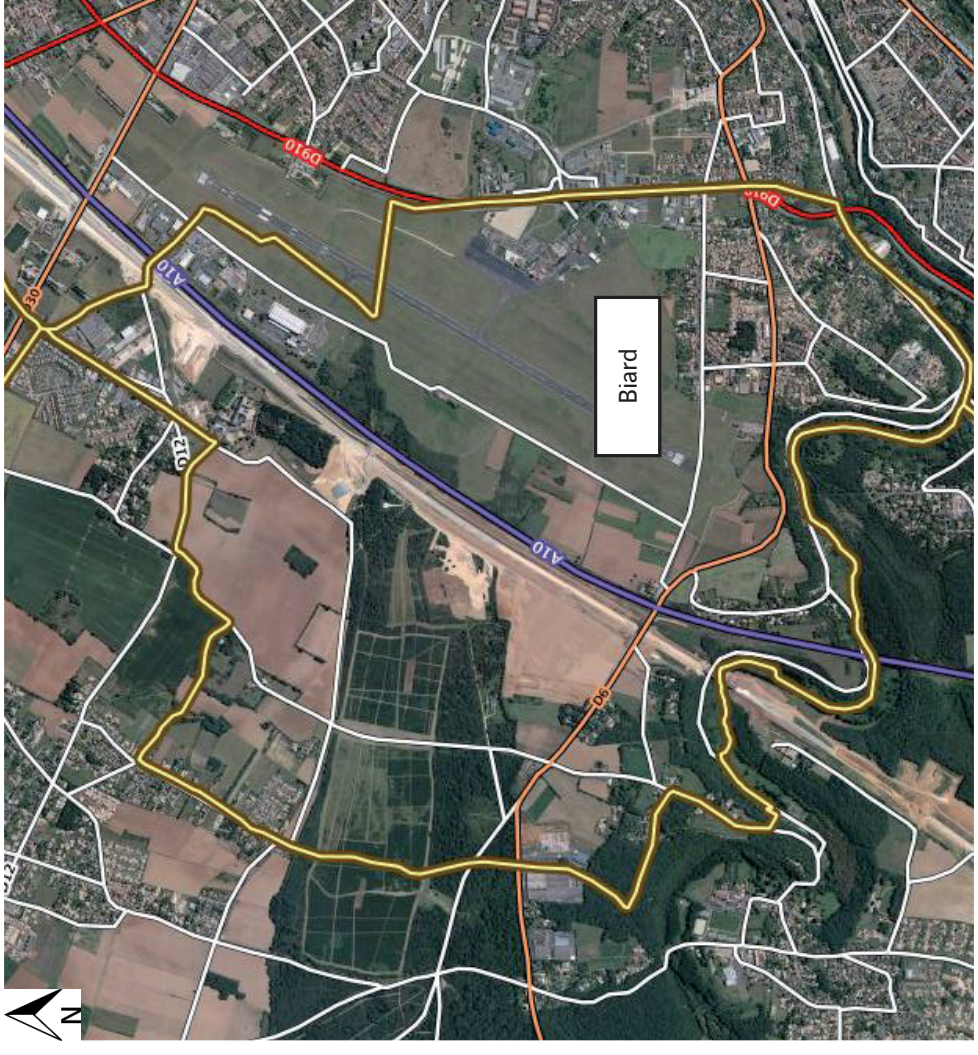
Dans ce secteur, l'autoroute A10 est en jumelage plus ou moins étroit avec la LGV SEA.



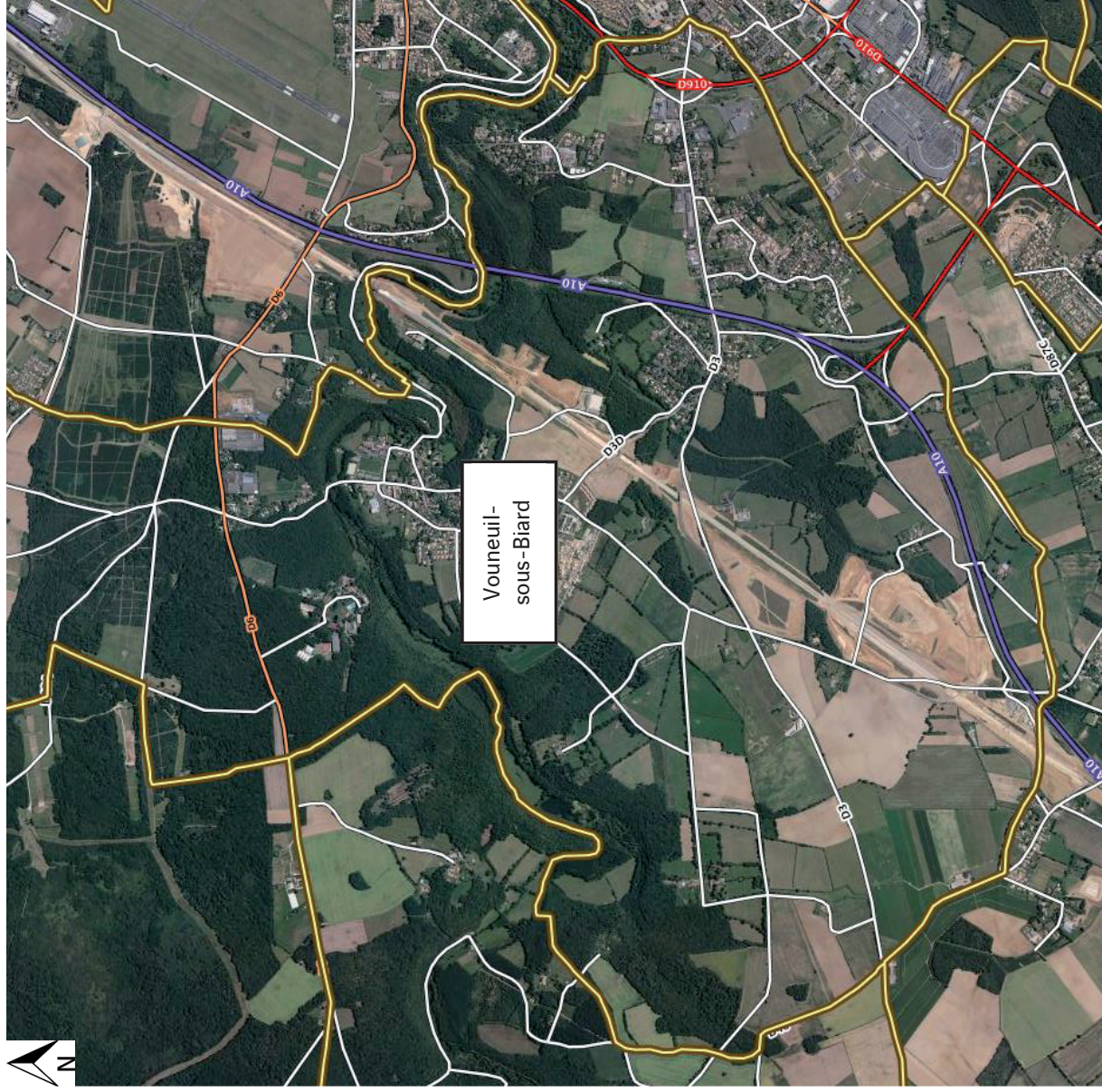
Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Migné-Auxances (source : géoportail)



Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Poitiers (source : géoportail)



Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Biard (source : géoportail)



Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Vouneuil-sous-Biard (source : géoportail)

Les aménagements liés à la mise en place de la troisième voie de l'autoroute A10 sur ces 5 communes (cf. extrait du plan général des travaux ci-après) sont :

- **sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou :**
 - o la démolition, puis reconstruction plus au nord, du passage supérieur au niveau de la RD87 ;
 - o l'allongement des passages inférieurs au niveau de la RD18d et de la VC5 ;
 - o la création de trois nouveaux bassins d'assainissement, côté est ;
 - o l'aménagement d'un bassin d'assainissement existant côté ouest (en limite de commune entre Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances) ;
 - o la conservation d'un bassin d'assainissement existant côté ouest ;
- (Il est à noter qu'au sud-est du passage supérieur conservé de la RD18, il existe un bassin qui n'a plus aujourd'hui de fonctions hydrauliques. Ce bassin, qui ne sert pas à l'assainissement de l'autoroute A10, n'est pas impacté par les travaux d'aménagement de l'autoroute A10. N'ayant pas de lien avec l'autoroute, il n'est donc pas cartographié sur l'extrait du plan général des travaux suivant.)*
- o la mise en place de protections acoustiques collectives de part et d'autre de l'autoroute A10, au niveau du lieu-dit « Preuilly » ;
 - o la mise en place de plusieurs protections acoustiques individuelles :
 - ✓ à l'est de l'autoroute A10 au niveau des lieux-dits « Champlat » et « Grand Pont » ;
 - ✓ à l'ouest de l'autoroute A10 au niveau du lieu-dit « Preuilly » ;
 - o l'allongement du passage hydraulique au niveau du franchissement de l'Auxance ;
 - o la mise en place d'aménagements paysagers aux abords du diffuseur du Futuroscope.

Par ailleurs, l'ensemble des voies nouvellement incluses dans la zone UY créée seront conservées dans leurs caractéristiques et leurs fonctionnalités. Sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, ces voies sont les suivantes :

- o la voie latérale à l'ouest de l'A10 au sud de la VC7 en limite communale de Chasseneuil-du-Poitou et Jaunay-Clan (PR 295,2) ;
- o le chemin agricole à l'ouest de l'A10 (du PR 296,8 au PR297,7) ;
- o la voie latérale à l'est de l'A10 au niveau de la zone Champlat (du PR 296,8 au PR 297,2) ;
- o la RD87 qui longe l'A10 à l'ouest au niveau de Preuilly (PR299,5) ;
- o la rue des Philambins à l'est de l'A10, au droit du carrefour avec la RD87 (PR 299,3).

- **sur la commune de Migné-Auxances :**

- o la démolition, puis reconstruction plus au sud, du passage supérieur au niveau de la bretelle du diffuseur de Poitiers Nord (en partie sur la commune de Poitiers) ;
- o l'allongement des passages inférieurs au niveau de la voie SNCF et de la VC9 ;
- o l'aménagement d'un bassin d'assainissement existant, côté ouest (en limite de commune entre Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances) ;
- o la mise en place de protections acoustiques collectives à l'ouest de l'autoroute A10, au niveau du diffuseur de Poitiers Nord ;
- o la mise en place d'aménagements paysagers à proximité du diffuseur de Poitiers Nord (en partie sur la commune de Poitiers).

Par ailleurs, l'ensemble des voies nouvellement incluses dans la zone UY créée seront conservées dans leurs caractéristiques et leurs fonctionnalités. Sur la commune de Migné-Auxances, une seule voie est concernée, il s'agit de :

- o la voie latérale à l'est de l'A10, au niveau de la boucle du diffuseur de Poitiers Nord (PR 301).

– **sur la commune de Poitiers :**

- la démolition, puis reconstruction plus au sud, du passage supérieur au niveau de la bretelle du diffuseur de Poitiers Nord (en partie sur la commune de Migné-Auxances) ;
- la démolition puis reconstruction en place du passage supérieur au niveau de la VC8 ;
- l'allongement des passages inférieurs au niveau de la RN147, de la rue Marcelin Berthelot dans les deux sens, de la RD757 dans les deux sens et de la RD30 dans les deux sens ;
- l'aménagement des bretelles d'accès à l'aire de repos des Cent-Septiers ;
- la création de deux nouveaux bassins d'assainissement côté est ;
- la conservation d'un bassin d'assainissement existant côté ouest ;
- la mise en place de protections acoustiques collectives à l'ouest de l'autoroute A10, au niveau du diffuseur de Poitiers Nord et entre la rue Joliot-Curie et la VC8 ;
- la mise en place de protections acoustiques collectives à l'est de l'autoroute A10, au niveau du lieu-dit « La Bugellerie » ;
- la mise en place de protections acoustiques individuelles à l'ouest de l'autoroute A10, au niveau de la piscine à l'ouest ;
- la mise en place d'aménagements paysagers aux abords du diffuseur de Poitiers Nord (en partie sur la commune de Migné-Auxances) et à hauteur des habitations construites entre la VC8 et la rue Joliot Curie.

Par ailleurs, l'ensemble des voies nouvellement incluses dans la zone UY créée seront conservées dans leurs caractéristiques et leurs fonctionnalités. Sur la commune de Poitiers, ces voies sont les suivantes :

- la voie latérale à l'est de l'A10 entre la rue Joliot-Curie et la VC8 (du PR 302,1 au PR 302,5) ;
- la voie latérale à l'ouest de l'A10, permettant d'accéder à la plateforme de la LGV SEA, correspondant également à un accès agricole (du PR 304,2 au PR 304,5).

– **sur la commune de Biard :**

- la construction d'un nouveau viaduc au niveau de la Boivre, côté ouest (en partie sur la commune de Vouneuil-sous-Biard) ;
- la démolition, puis reconstruction plus au sud, du passage supérieur au niveau d'un chemin rural ;
- la démolition, puis reconstruction en place, du passage supérieur au niveau de la RD6 ;
- la création d'un nouveau bassin d'assainissement côté est ;
- la mise en place de protections acoustiques collectives à l'est de l'autoroute A10, au niveau du lieu-dit « Vauloubière », accompagnées pour certaines habitations de protections acoustiques individuelles ;
- la mise en place d'aménagements paysagers au niveau du viaduc de la vallée de la Boivre (en partie sur la commune de Vouneuil-sous-Biard).

Par ailleurs, l'ensemble des voies nouvellement incluses dans la zone UY créée seront conservées dans leurs caractéristiques et leurs fonctionnalités. Sur la commune de Biard, ces voies sont les suivantes :

- le chemin rural de Biard à l'est de l'A10 (vers le PR 306,4) ;
- la voie latérale à l'ouest de l'A10 au nord du rétablissement du chemin rural PS 237/6, correspondant à la reprise du carrefour de la voie LGV SEA (PR 306,5) ;
- la voie latérale à l'ouest de l'A10 au sud du rétablissement du chemin rural PS 237/6 (PR 306,5) ;
- la voie d'accès aux habitations à l'est de l'A10 à proximité de la RD6 (PR 307,8) ;
- la voie d'accès au PMV (panneau à messages variables) à l'ouest de l'A10, au nord du rétablissement de la RD6 ;
- le chemin d'exploitation de la LGV SEA à l'ouest de l'A10 au sud du rétablissement de la RD6 ;
- le chemin rural à l'est de l'A10 au lieu-dit Vauloubière (du PR 308 au PR 308,4) ;
- le chemin d'exploitation agricole à l'ouest de l'A10 (du PR 308 au PR 308,5) ;
- le chemin des Prés de la Fontaine (sous le viaduc de la Boivre).

– **sur la commune de Vouneuil-sous-Biard :**

- la construction d'un nouveau viaduc au niveau de la Boivre, côté ouest (en partie sur la commune de Biard) ;
- la démolition, puis reconstruction plus au nord, du passage supérieur au niveau de la RD3 ;
- l'aménagement des bretelles d'accès à l'aire de repos des Quatre Vents ;
- la création de deux nouveaux bassins d'assainissement, côté est et côté ouest ;
- la mise en place de protections acoustiques collectives à l'ouest de l'autoroute A10, au niveau du lieu-dit « la Grande Vallée », accompagnées de protections acoustiques individuelles ;
- la mise en place de protections acoustiques collectives à l'est de l'autoroute A10, au niveau du lieu-dit « Précharaux » ;
- la mise en place d'aménagements paysagers aux abords de la vallée de la Boivre (en partie sur la commune de Biard) et du diffuseur de Poitiers Sud.

Par ailleurs, l'ensemble des voies nouvellement incluses dans la zone UY créée seront conservées dans leurs caractéristiques et leurs fonctionnalités. Sur la commune de Vouneuil-sous-Biard, ces voies sont les suivantes :

- la voie latérale à l'est de l'A10 (PR 309) ;
- la voie latérale à l'ouest de l'A10 (PR 309) ;
- la rue de la Ganerie à l'ouest de l'A10 (PR 309,8) ;
- la rue de la Pinterie à l'ouest de l'A10 (du PR 310 au PR 311).

Outre ces aménagements propres au territoire des cinq communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers concernées par le projet, il convient de mentionner certains aménagements concernant l'ensemble du projet à savoir :

- la réalisation d'exhaussements et d'affouillements de sol liés à l'aménagement de la troisième voie de l'autoroute A10 et aux rétablissements routiers et ferroviaires aménagés dans le cadre du projet ;
- la dépose des clôtures existantes et la mise en place de nouvelles clôtures afin de clore les emprises de l'autoroute A10 dans sa nouvelle configuration à 2 x 3 voies ;
- la réalisation des dépôts temporaires et définitifs situés dans les emprises nécessaires aux travaux ;
- la destruction d'éventuelles haies végétales (ou autres plantations ou aménagements paysagers) situées à proximité immédiate de l'autoroute A10 existante, en vue d'une reconstitution raisonnée dans le cadre du projet global d'aménagement paysager du projet d'aménagement à 2 x 3 voies.

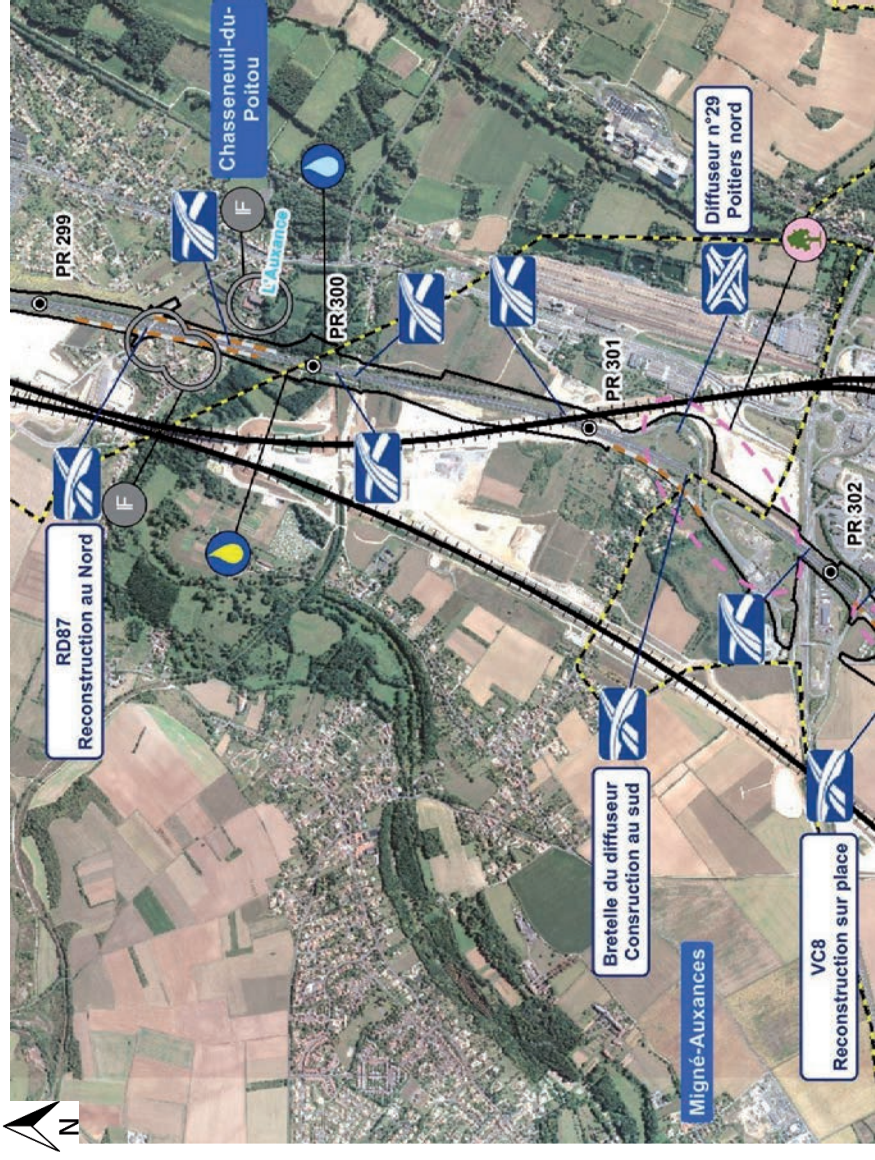
-  Emprises nécessaires aux travaux
-  Base travaux potentielle
- Aménagement des accès aux équipements autoroutiers**
-  Aire de repos existante : modification des bretelles d'accès
-  Aire de service existante : modification des bretelles d'accès
- Ouvrages d'art**
-  Passage Supérieur (PS) à déconstruire et reconstruire
-  Passage Inférieur (PI) à allonger
-  Construction d'un nouveau viaduc
- Raccordements : diffuseurs**
-  Diffuseur : modification des bretelles
- Mesures en faveur de l'environnement**
-  Bassin d'assainissement existant conservé
-  Bassin d'assainissement existant modifié
-  Bassin d'assainissement créé
-  Protections acoustiques collectives: Transformation significative (+ 2 dB(A))
-  Protections acoustiques collectives : Seuils de 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit
-  Protection acoustique collective de la LGV SEA
-  Protections acoustiques individuelles : isolations de façades
-  Principales mesures paysagères
-  Aménagement de banquettes en encorbellement pour améliorer la continuité écologique
-  Limite départementale
-  Limite communale
-  LGV SEA

Extrait du plan général des travaux (réalisation : Ingérop)

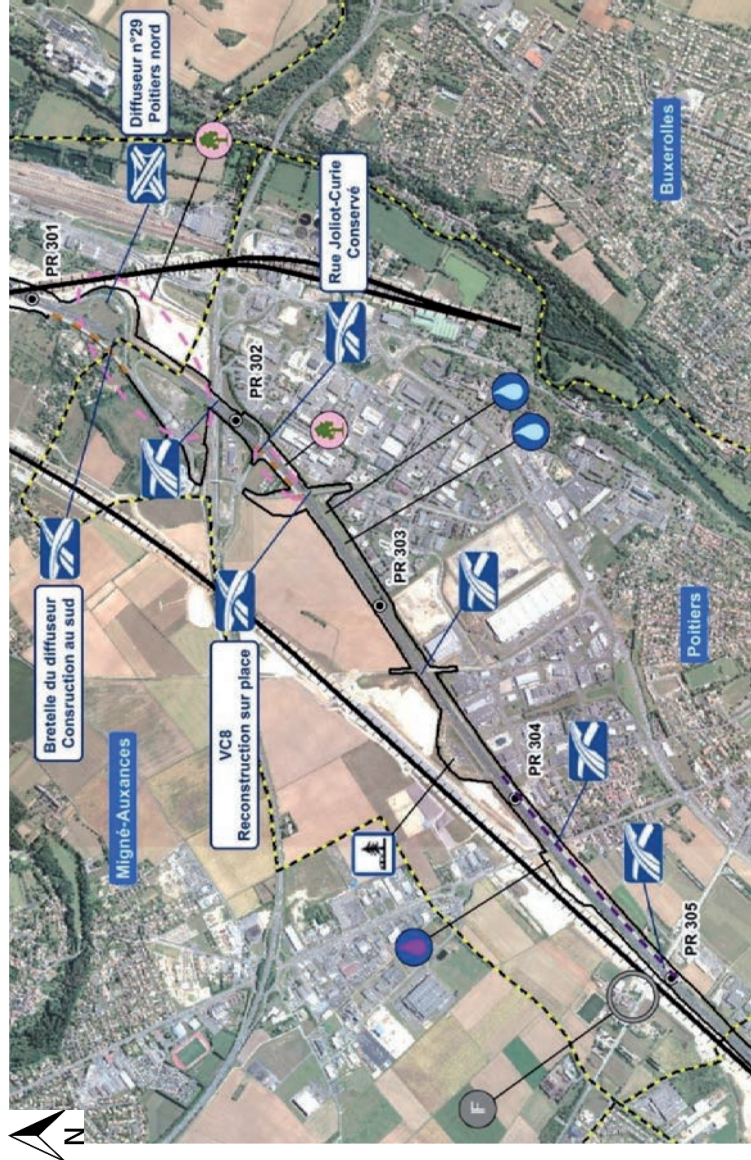
Légende



Extrait du plan général des travaux sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou (réalisation : Ingérop)



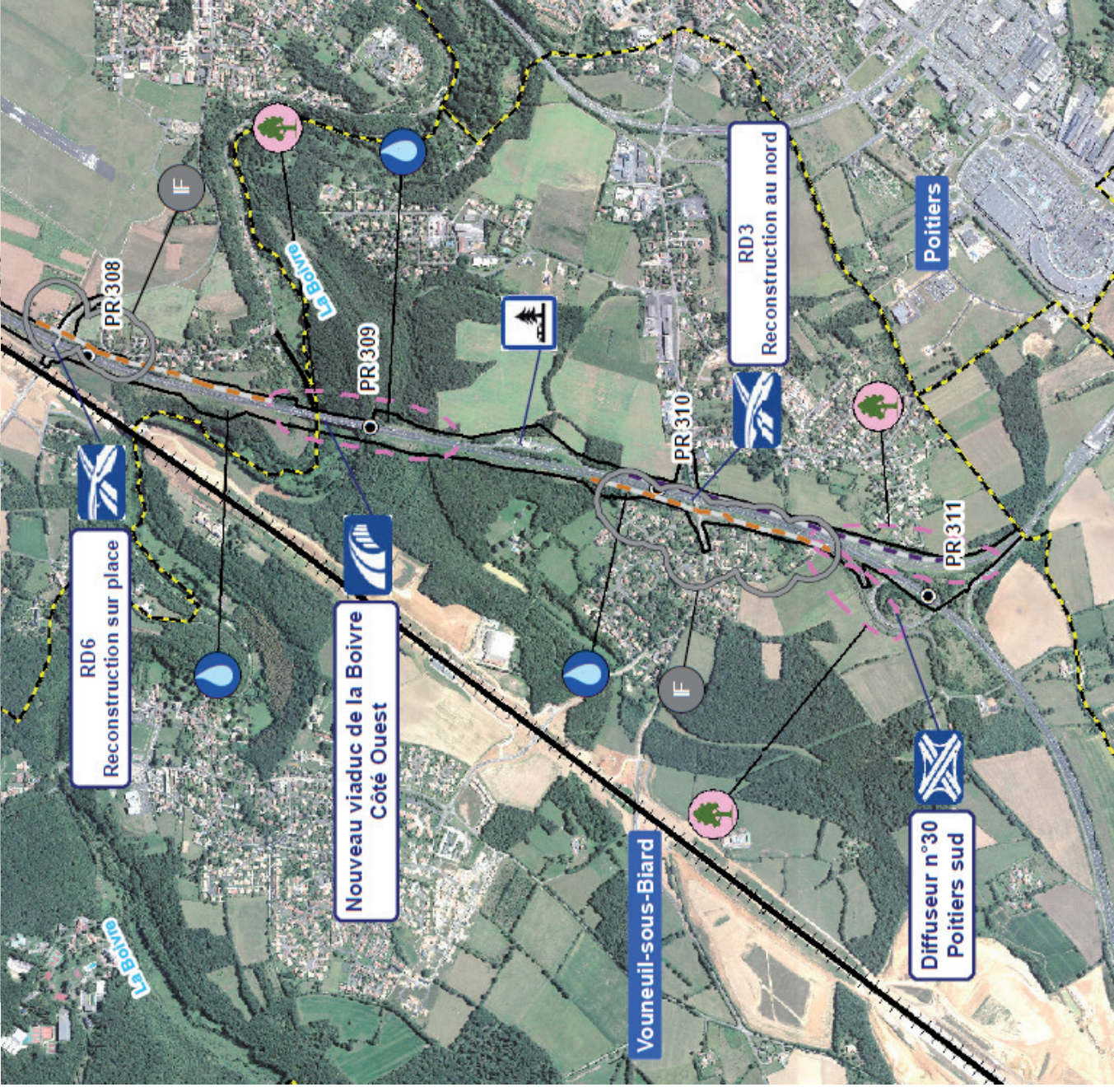
Extrait du plan général des travaux sur la commune de Migné-Auxances (réalisation : Ingérop)



Extrait du plan général des travaux sur la commune de Poitiers (réalisation : Ingérop)



Extrait du plan général des travaux sur la commune de Biard (réalisation : Ingérop)



Extrait du plan général des travaux sur la commune de Vouneuil-sous-Biard (réalisation : Ingérop)

2.4. | Calendrier prévisionnel

L'enquête publique s'est déroulée en janvier 2018, pour une obtention de Déclaration d'Utilité Publique prévue au printemps 2018. La mise en service de la section 1 (Veigné / Sainte-Maure-de-Touraine) est escomptée en 2023. La mise en service de la section 2 (Sainte-Maure-de-Touraine / Poitiers) est envisagée en 2025 au plus tôt.

2.5. | Synthèse des enjeux environnementaux et principaux impacts du projet

Le présent dossier faisant l'objet d'une évaluation environnementale, la synthèse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures environnementales associées figure au chapitre 5 : « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité ».

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DU GRAND POITIERS

Les communes de Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers, Biard et Vouneuil-sous-Biard sont dotées d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal du fait de leur appartenance à de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers. Ce PLUI, établi sur l'ancien périmètre de la Communauté d'agglomération et portant ainsi sur 12 communes, a été approuvé le 1^{er} avril 2011 et a subi plusieurs évolutions (informations fournies par le site de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers) :

Élaboration du PLUI	Mise en compatibilité	Mises à jour	Modifications
Approuvé le 26/06/2013	14/11/12	MAJ1 : 29/11/12 MAJ2 : 22/01/14 MAJ3 : 21/10/14 MAJ4 : 06/07/15 MAJ5 : 23/11/15	M1 : 14/12/12 M2 : 26/06/15 M3 : 23/09/16 (dernière évolution)

Le PLUI est actuellement en cours de révision. L'approbation de cette révision est prévue pour 2019.

L'analyse de la compatibilité des différentes pièces du PLUI avec le projet a été réalisée à partir de la dernière version approuvée du PLUI intégrant la modification du 23/09/16.

3.1. | Le plan de zonage et les zones concernées

3.1.1. Le zonage

3.1.1.1. Avant mise en compatibilité

Sur la base du document d'urbanisme opposable, les emprises du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 interceptent :

- Zone U2 : zone urbaine mixte, et plus particulièrement les secteurs U2r8 et U2r1-2 ;
- Zone U3 : zones urbaines éloignées des pôles de proximité et des centralités, y compris le secteur U3n ;
- Zone UE : zone à vocation économique, y compris le secteur UEnc ;
- Zone UY : zone réservée aux activités autoroutières ;
- Zone AUm : zone mixte d'urbanisation future, et plus particulièrement les secteurs AUm1 et AUm2 ;
- Zone AUe : zone d'urbanisation future destinée aux activités, et plus particulièrement les secteurs AUe1 et AUe2 ;
- Zone A1 : zone agricole stricte ;
- Zone A2 : zone agricole constructible ;
- Zone N1 : zone naturelle et forestière stricte ;
- Zone N2 : zone naturelle et forestière constructible.

3.1.1.2. Après mise en compatibilité

Le PLUI du Grand Poitiers intègre une zone UY, située au niveau de l'autoroute A10 existante et réservée aux activités autoroutières.

Compte tenu de la nature du présent projet qui consiste en l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 existante, il apparaît nécessaire d'inclure ce projet dans la zone UY, réservée aux activités autoroutières.

L'adaptation de la zone UY de façon à y inclure l'ensemble des emprises du projet, impliquera la diminution d'autant des zones ou des secteurs suivants : U2r8, U2r1-2, U3, U3n, UE, UEnc, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2.

Les zones ou secteurs suivants UY, U2r8, U2r1-2, U3, U3n, UE, UEnc, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2 seront donc modifiés dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

3.1.2. Les Espaces Boisés Classés

3.1.2.1. Avant mise en compatibilité

D'après l'article L.113-1 du Code de l'urbanisme : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ». Ils sont reportés sur le plan de zonage des communes.

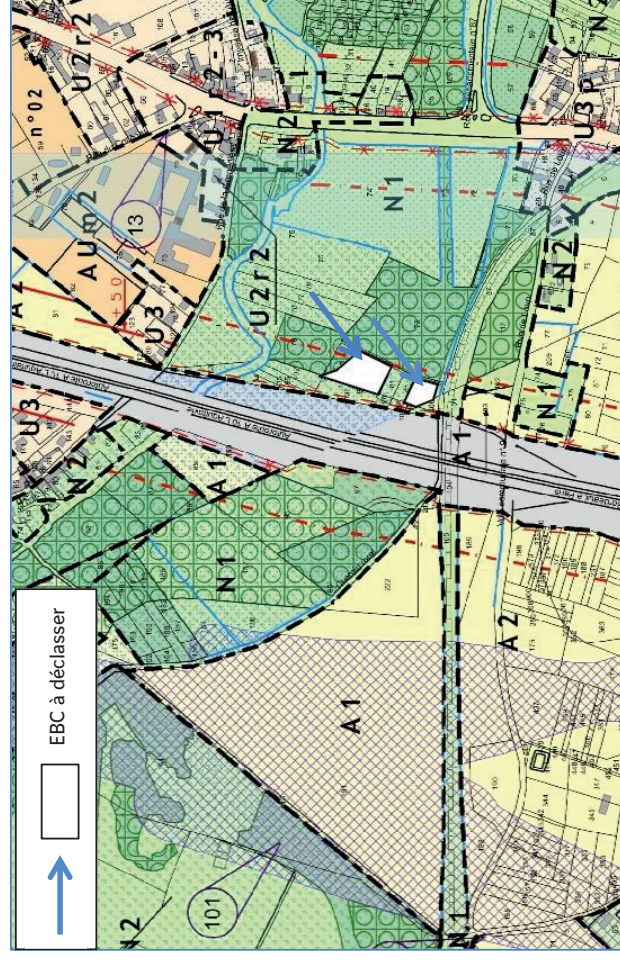
Dans le cadre du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, plusieurs espaces boisés classés (EBC) sont concernés par les emprises nécessaires aux travaux (cf. schémas ci-après).

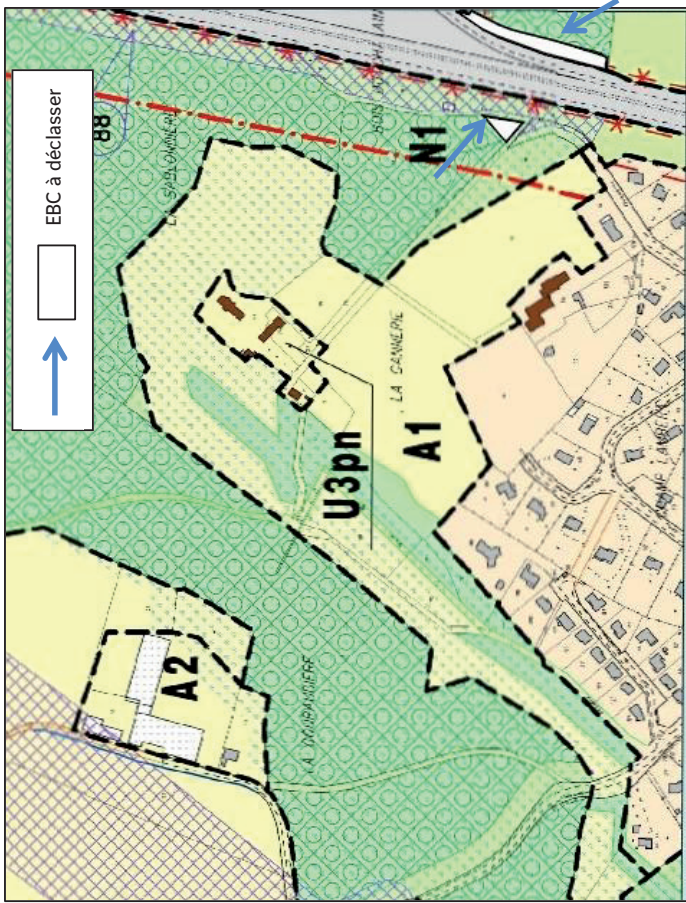
3.1.2.2. Après mise en compatibilité

Les bois classés « espaces boisés classés » ne peuvent pas faire l'objet d'autorisations de défrichement sans avoir été déclassés auparavant, par procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Les emprises du projet empiètent au total sur environ 19 558 m² d'EBC, soit 0,05% des 4 178 ha d'EBC recensés sur le territoire du PLUI de Grand Poitiers.

Identification des portions d'EBC à déclasser





Le projet est donc incompatible avec les EBC institués par le PLUI du Grand Poitiers.
 Environ 19 558 m² d'EBC doivent être déclassés.

3.1.3. Les Emplacements Réservés

3.1.3.1. Avant mise en compatibilité

Entre Chasseneuil-du-Poitou et Vouneuil-sous-Biard, l'autoroute A10 est en jumelage plus ou moins étroit avec la LGV SEA, en fonction des secteurs. Cette proximité fait apparaître une problématique particulière : les emprises du projet d'élargissement de l'autoroute A10 empiètent sur l'emplacement réservé n°101 de la LGV SEA, sur une surface totale d'environ **169 044 m²**. Bien que les travaux de la LGV soient aujourd'hui achevés, le large ER au bénéfice de SNCF Réseau (anciennement RFF) n'a pas encore été levé.

De la même manière, les emprises nécessaires au projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 interceptent également les ER suivants :

- sur le territoire communal de Chasseneuil-du-Poitou :
 - o l'ER n°15, destiné à l'amélioration d'un carrefour sur la rue du Collège au bénéfice de la commune ;
 - o l'ER n°3 pour la création d'un dispositif anti-bruit le long de l'autoroute A10 au bénéfice de la commune ;
- sur le territoire communal de Vouneuil-sous-Biard :
 - o l'ER n°88 destiné à l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'autoroute A10 et d'un chemin, au bénéfice de la commune.

La mise en place d'un emplacement réservé empêche toute construction sur le territoire délimité par toute autre personne que le bénéficiaire de l'emplacement.

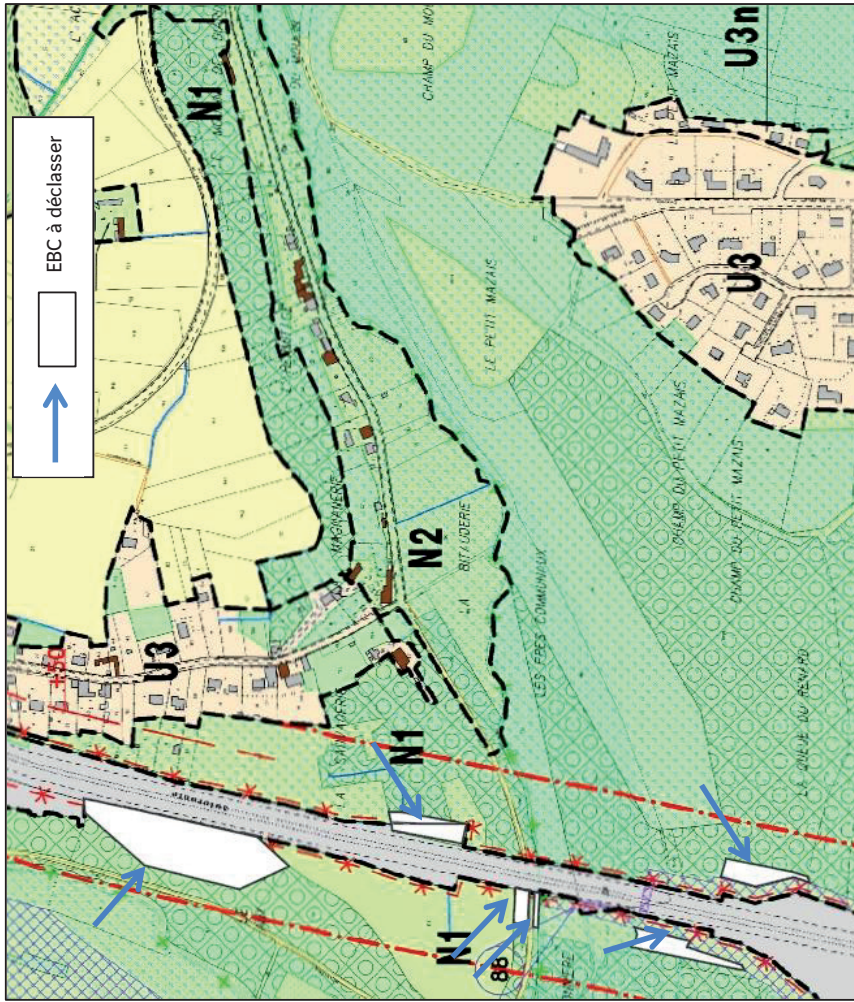
Le projet est donc incompatible avec les emplacements réservés inscrits au PLUI du Grand Poitiers.

3.1.3.2. Après mise en compatibilité

Pour rendre possible la réalisation du projet, l'ER n°101 sur les communes de Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers et Biard sera réduit dans le cadre de la présente mise en compatibilité :

- sur le territoire de Chasseneuil-du-Poitou : réduction de 6 430 m² ;
- sur le territoire de Migné-Auxances : réduction de 35 590 m² ;
- sur le territoire de Poitiers : réduction de 41 329 m² ;
- sur le territoire de Biard : réduction de 85 695 m².

(Nota : La commune de Vouneuil-sous-Biard n'est pas concernée par cette réduction).



Sur le territoire de Chasseneuil-du-Poitou, l'ER n°3 concernant la création d'un dispositif anti-bruit le long de l'autoroute A10 au bénéfice de la commune est réduit de 305 m² sur une surface totale de 2 779 m². Dans le cadre du projet une protection acoustique sera mise en place au droit du PR 299. En amont, le merlon anti-bruit mis en place par la commune sera reconstitué.

Pour ce qui concerne l'ER n°15 sur le territoire de Chasseneuil-du-Poitou (destiné à l'amélioration d'un carrefour sur la rue du Collège au bénéfice de la commune), le rétablissement du PS 227/25 sera reconstruit au Nord. L'ER n°15 sera donc supprimé.

Sur le territoire de Poitiers, l'ER n°3 destiné à l'aménagement de l'avenue du Plateau des Glières au bénéfice de la commune sera réduit de 998 m² sur une surface totale de 6 093 m². Le passage inférieur n°235/4 sera allongé dans le cadre du projet mais ne remettra pas en cause l'aménagement de l'avenue.

Concernant l'ER n°88 sur la commune de Vouneuil-sous-Biard (destiné à l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'autoroute A10 et d'un chemin au bénéfice de la commune), une protection acoustique sera mise en place au droit du PR 299 et le merlon anti-bruit sera restitué. L'ER n°88 est supprimé.

L'ER n°101 sur les communes de Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers et Biard sera réduit.

Les deux ER intitulés n°3, situés respectivement sur les communes de Chasseneuil-du-Poitou et Poitiers, seront réduits.

Les ER n°15 et 88, situés respectivement sur les communes de Chasseneuil-du-Poitou et Vouneuil-sous-Biard, seront supprimés.

Ces modifications seront apportées sur le plan de zonage ainsi que sur la liste des emplacements réservés (Chapitre 4).

3.2. | Le rapport de présentation

Le rapport de présentation est une présentation générale de la commune (réalisation d'un diagnostic) et des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme.

Il permet de justifier les orientations d'aménagement choisies en prenant en compte les besoins liés au développement de la commune.

Le présent projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune.

Ce document ne nécessite pas de mise en compatibilité, toutefois, la présente mise en compatibilité, liée au projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10, a été l'occasion de réduire et de supprimer des emplacements réservés pour diverses raisons. Ces modifications sont reprises dans le tableau suivant par commune.

Emplacements réservés supprimés		
Commune	N°ER et localisation	Motif de la suppression
Chasseneuil-du-Poitou	N°15 – Rue du collège	Du fait de la reconstruction du passage supérieur de la RD87 plus au Nord, prévue dans le cadre du projet d'aménagement 2x3 voies de l'autoroute A10, l'emplacement réservé n°15 dédié à l'amélioration du carrefour au niveau de la rue du Collège n'aura plus lieu d'être.
Vouneuil-sous-Biard	N°88 – A10	Les emprises du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 interceptent l'ER n°88 dédié à l'aménagement d'un chemin et à la mise en place d'un mur anti-bruit de manière très importante (environ 22 490 m ² sur 34 062 m ²). Il convient donc de supprimer cet ER. Rappelons que des protections acoustiques sont prévues, lorsque nécessaire, dans le cadre de la réalisation du présent projet.

Emplacements réservés réduits		
Commune	N°ER et localisation	Motif de la réduction
Chasseneuil-du-Poitou	N°101 – LGV SEA	Emprises du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'A10
Migné-Auxances	N°101 – LGV SEA	
Poitiers	N°101 – LGV SEA	
Biard	N°101 – LGV SEA	

Emplacements réservés restitués		
Commune	N°ER et localisation	Motif de l'ajustement
Chasseneuil-du-Poitou	N°3 – Long de l'A10	Restitution du merlon anti-bruit
Vouneuil-sous-Biard	N°88 – long de l'A10	

Les Espaces Boisés Classés et les zonages sont également modifiés dans le cadre de la présente mise en compatibilité. Ces modifications sont traitées dans les chapitres respectifs 3.1.1 et 3.1.2, ainsi que dans l'évaluation environnementale présentée au chapitre 5.

3.3. | Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Ayant pour objectif prioritaire d'œuvrer pour un développement communal durable, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU du Grand Poitiers est bâti autour de plusieurs axes :

Orientations	Justification	Compatibilité
<p>Charte des valeurs fondamentales portées par la collectivité :</p> <p>A/ Poitiers, métropole régionale à dimension humaine.</p> <p>B/ Patrimoine naturel et urbain au cœur de notre identité.</p> <p>C/ Une agglomération intense.</p> <p>D/ Un territoire ouvert et accessible.</p> <p>E/ Des solidarités humaines et territoriales.</p> <p>F/ Un futur durable.</p> <p>G/ Un territoire d'expérimentation et d'exemplarité.</p>	<p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 permettra d'améliorer les conditions de circulation sur l'autoroute, axe routier principal du territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers (A).</p> <p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti et naturel, ou encore sur les paysages. L'étude d'impact, réalisée dans le cadre du projet, a notamment permis la mise en place de mesures spécifiques concernant ces thématiques lorsqu'elles se sont avérées nécessaires (B). Ainsi, sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers, parmi les mesures environnementales prises dans le cadre du projet, on peut citer les mesures en faveur de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la ressource en eau avec la création de 8 nouveaux bassins d'assainissement ; - la préservation du milieu naturel et du paysage par la mise en place de plusieurs mesures paysagères aux abords des diffuseurs du Futuroscope, de Poitiers nord et de Poitiers sud, ainsi qu'au niveau du nouveau viaduc aménagé dans la vallée de la Boivre ; - la préservation et l'amélioration de l'environnement sonore aux abords de l'autoroute A10 par la mise en place, dans plusieurs secteurs, de protections acoustiques collectives et/ou des protections acoustiques individuelles. <p>A terme, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 aura des conséquences positives sur les équipements ou les services publics, et surtout sur la démographie, le logement, l'éducation ou l'emploi à l'échelle du territoire (C-D-E), du fait d'une fluidification des conditions de circulation.</p> <p>Une meilleure desserte et une fluidification des conditions de circulation pourront également contribuer au développement économique du territoire. Notons enfin que la protection des ressources et des milieux (cf. texte ci-avant) a été prise en compte dans l'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet (F).</p> <p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 n'aura pas de conséquences sur les capacités de recherche, d'innovation et d'expérimentation développées à l'échelle du territoire (G), si ce n'est des conséquences positives du fait de la fluidification des conditions de circulation.</p>	Oui

Orientations	Justification	Compatibilité
<p>Des ambitions pour le territoire :</p> <p>A/ Relever les enjeux du climat et des ressources.</p> <p>B/ Affirmer le rôle de capitale au cœur du centre Ouest.</p> <p>C/ Fédérer les territoires de l'aire urbaine.</p> <p>D/ Accompagner les grands axes du développement économique.</p> <p>E/ Consolider les grands équilibres sociaux.</p>	<p>S'agissant de l'élargissement d'une infrastructure existante et non d'une création, le projet aura peu d'impact sur le climat. Un bilan carbone a notamment été réalisé pour le présent projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute A10 (A).</p> <p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 permettra d'améliorer les conditions de circulation sur l'autoroute, axe routier principal du territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers (B).</p> <p>S'agissant de l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet n'aura pas d'impact sur l'organisation du territoire ou sur son potentiel touristique (C) si ce n'est des conséquences positives du fait d'une fluidification des conditions de circulation.</p> <p>A terme, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 n'aura pas de conséquence sur les axes de développement économique (emploi, équipements...) ou sur les grands équilibres sociaux (mixité sociale, handicap, petite enfance...) (D-E) si ce n'est des conséquences positives du fait d'une fluidification des conditions de circulation.</p>	Oui
<p>Les lignes directrices de l'aménagement et de développement :</p> <p>A/ Satisfaire tous les besoins en logements de qualité.</p> <p>B/ Faciliter l'implantation des entreprises.</p> <p>C/ Affirmer un droit à la mobilité pour tous.</p> <p>D/ Vivre dans un environnement de qualité articulant la nature et l'urbanité.</p> <p>E/ Préserver et créer des paysages.</p>	<p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 n'aura pas de conséquence sur le logement à l'échelle du territoire (A) si ce n'est des conséquences positives du fait d'une fluidification des conditions de circulation</p> <p>Le projet permettra d'améliorer les conditions de circulation au niveau de l'autoroute A10, pouvant faciliter l'implantation des entreprises sur le territoire (B).</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact sur l'objectif de droit à la mobilité pour tous (développement de l'offre en transports collectifs et des modes doux) (C).</p> <p>S'agissant de l'élargissement d'une infrastructure existante qui structure déjà le territoire, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 impacte peu les milieux naturels.</p> <p>L'aménagement se fera à l'image de l'autoroute existante. De plus, des mesures de réduction et de compensation ont été définies dans l'étude d'impact et seront mises en place par le maître d'ouvrage et en concertation avec la DREAL Nouvelle-Aquitaine, afin d'aboutir à un impact résiduel non significatif et au maintien des zones naturelles et des continuités écologiques une fois le projet réalisé. Des mesures paysagères seront également mises en place au droit des diffuseurs présents sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers et au niveau de la vallée de la Boivre (D-E).</p>	Oui
<p>L'organisation du territoire et son renouvellement :</p> <p>A/ L'intensité urbaine pour améliorer la qualité de vie de</p>	<p>S'agissant de l'aménagement d'une infrastructure existante, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 n'aura pas d'impact sur la démographie ni sur l'organisation du territoire (A) si ce n'est des conséquences positives du fait d'une fluidification</p>	Oui

Orientations	Justification	Compatibilité
<p>chacun.</p> <p>B/ Des pôles de centralité à trois niveaux.</p> <p>C/ La poursuite de l'innovation au cœur de la mobilité.</p> <p>D/ La diversité commerciale et l'équilibre au profit des centralités.</p> <p>E/ Un renouvellement urbain prenant en compte l'identité du territoire.</p> <p>F/ Améliorer le lien social.</p> <p>G/ La gestion des déchets et des réseaux d'eau.</p>	<p>des conditions de circulation, et ne modifiera pas les différents pôles de centralité (B).</p> <p>En installant, dans plusieurs secteurs de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers, des protections acoustiques collectives et/ou individuelles, le projet participera à l'amélioration du cadre de vie des habitants (A).</p> <p>Excepté l'amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A10, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 n'aura pas de conséquences sur la mobilité à l'échelle du territoire (C).</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact sur la diversité commerciale, à l'échelle du territoire (D).</p> <p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur l'identité du territoire et le patrimoine bâti. L'aménagement se fera à l'image de l'autoroute existant, sans modifier les volumes bâtis ou les abords des bourgs. De plus, le projet, visant à adapter l'autoroute A10 aux besoins, contribue au renouvellement urbain (E).</p> <p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 n'aura pas d'impact sur les liens sociaux (F).</p> <p>Notamment dans sa phase travaux, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 sera source de déchets. L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet a permis de mettre en place des mesures visant à réduire l'impact du projet (collecte, tri, évacuation) (G).</p> <p>Du fait de l'augmentation des surfaces imperméabilisées, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 nécessite une gestion des eaux pluviales (avec notamment la création de 8 bassins d'assainissement et le réaménagement de 2 bassins existants). Pour cela, des dispositifs de collecte et de traitement des eaux seront mis en place et permettront d'améliorer les conditions de gestion actuelle des eaux de ruissellement (G).</p> <p>Les droits intangibles pour tous concernent plus particulièrement les opérations d'aménagement à vocation de logement et ne concernent donc pas le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 (A).</p> <p>L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 a permis de prendre en compte les éventuels impacts concernant la ressource en eau, la prise en compte du patrimoine et la prise en compte du contexte urbain. En effet, des mesures visant à la protection de la ressource en eau, à l'insertion paysagère du projet, au droit des diffuseurs de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers et de la vallée de la Boivre, seront mises en place dans le cadre de la réalisation du projet (B).</p>	<p>Oui</p>
<p>La qualité des projets urbains et des constructions :</p> <p>A/ Des droits intangibles pour tous.</p> <p>B/ Les devoirs des constructeurs et des aménageurs.</p>	<p>Oui</p>	<p>Oui</p>

Le projet est donc compatible avec le PADD du PLUI du Grand Poitiers. Aucune mise en compatibilité n'est donc nécessaire.

3.4. | Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le PLUI du Grand Poitiers dispose de plusieurs documents concernant les orientations d'aménagement.

Ces documents sont les suivants :

- document propre aux orientations d'aménagement territoriales de chaque commune ;
- document propre aux orientations d'aménagement des zones AU de chaque commune ;
- document propre aux orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité ;
- document propre aux orientations d'aménagement du patrimoine ;
- document propre aux orientations d'aménagement liées au renouvellement urbain.

L'analyse de la compatibilité du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 avec ces différentes orientations est détaillée dans les tableaux ci-après.

Nota : Dans la colonne de gauche, qui reprend le contenu de l'orientation d'aménagement, les textes encadrés en rouge mettent en évidence les thèmes qui peuvent concerner le projet.

3.4.1. Les orientations d'aménagement territoriales

Les thèmes traités dans le document relatif aux orientations d'aménagement territoriales concernent :

- l'identité du territoire avec prise en compte du patrimoine bâti, du patrimoine naturel, des espaces agricoles et des façades d'agglomération ;
- l'attractivité du territoire avec prise en compte des équipements majeurs, des espaces commerciaux et des espaces économiques ;
- l'intensité urbaine avec prise en compte des pôles de proximité, de l'intensité urbaine en appui des pôles de proximité, des secteurs éloignés des proximités et des écarts, des secteurs d'extension urbaine, de la mixité sociale et urbaine et de la qualité de l'habitat.

Une analyse de l'ensemble de ces thèmes a été réalisée pour vérifier la compatibilité du projet avec les orientations retenues.

Sont présentées ci-après uniquement les orientations avec lesquelles le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 pourrait être incompatible. Elles portent sur le thème de l'identité du territoire.

3.4.1.1. Commune de Chasseneuil-du-Poitou

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>❖ Le patrimoine bâti</p> <p>Le centre-bourg abrite plusieurs édifices remarquables, bien que non répertoriés à l'inventaire des monuments historiques : église, moulin d'Anguitard, hôtel de ville. Ces bâtiments ont déjà fait l'objet d'une mise en valeur.</p> <p>Le centre-bourg concentre également de nombreuses maisons de bourg intéressantes, établies en bordure de la voie publique.</p> <p>Le reste du territoire présente aussi des exemples d'architecture traditionnelle poitevine dans les hameaux de Grand-Pont, Preuilly, Martigny, Bonnillet et Fontaine (maisons, fermes, villas).</p> <p>L'objectif est de préserver ce patrimoine bâti, tout particulièrement en centre-ville, tout en lui permettant d'évoluer pour s'adapter aux exigences de la vie moderne. Globalement, si des évolutions du bâti patrimonial sont possibles, voire nécessaires, elles ne doivent pas remettre en cause l'image du centre. Ainsi, il est nécessaire de faire preuve de la plus grande attention vis-à-vis des constructions neuves qui viendront s'insérer dans le tissu ancien : architecture, alignement, ...</p> <p>Dans les hameaux, il convient de protéger les maisons anciennes et les fermes traditionnelles subsistantes en préservant les espaces qui leur sont traditionnellement dédiés : cours de fermes, jardins.</p>	<p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti.</p> <p>Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle.</p> <p>Pour les habitations, lieux de vie et patrimoine bâti situés en bordure du projet (Champlat, Grand Pont, Preuilly et abords du diffuseur du Futuroscope), des protections acoustiques seront mises en œuvre dès lors que les seuils réglementaires ne sont pas respectés. De même, des mesures paysagères sont prévues sur la base d'un projet paysager étendu et défini sur l'ensemble de l'aménagement à 2x3 voies de l'A10.</p>	Oui
<p>❖ Le patrimoine naturel</p> <p>Les espaces naturels de la commune sont essentiellement constitués par les sites humides des vallées de l'Auxance et du Clain, Une partie importante de la vallée du Clain, le site des Marais (plus de 140 hectares), fait partie du Parc Naturel Urbain et a déjà fait l'objet, à ce titre, d'une mise en valeur partielle. La localisation des Marais, au contact immédiat des zones urbanisées et en particulier du centre-ville, est très intéressante. Mais l'imbrication propriétés privées/propriétés publiques rend sa découverte difficile.</p> <p>La plaine au l'Ouest de l'A10 est couverte par une zone de protection spéciale (ZPS des plaines du Mirebalais et Neuville) est reconnue à ce titre comme zone de survivance de l'outarde Canepetière. Sur l'ensemble de la plaine, 17 espèces d'intérêt communautaire sont présentes, principalement des oiseaux en étape migratoire, espèces résidentes, reproduction ou hivernage.</p> <p>Du fait de la superficie du site des Marais, plus que l'aménagement de vastes sites et des acquisitions systématiques, il convient d'avoir une politique ciblée sur des sites et des cheminements à entretenir. Il convient également de trouver un équilibre entre protection et gestion : développer l'offre de loisirs sur le site (promenade, pêche, ...) sans remettre en cause la protection de la faune et de la flore. La participation des agriculteurs présents sur le site et des riverains constitue une condition sine qua non au bon fonctionnement du site.</p> <p>Les deux îles situées au pied du Moulin d'Anguitard permettraient de lier le centre-ville au site PNU.</p> <p>La plaine agricole, classée en ZPS, est reconnue au titre de son intérêt environnemental. Tout projet devra donc être en concordance avec le document d'objectif (DOCOB) spécifique à cet espace.</p>	<p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné fait l'objet d'une analyse de ses incidences sur le site Natura 2000 de la ZPS « Plaines du Mirebalais et Neuville » (cf. pièce F2 du dossier d'enquête publique).</p> <p>Le projet inclut la « neutralisation » (puis la destruction) d'emprises représentant une faible superficie du territoire couvert par la ZPS, de surcroît très peu fréquentées par l'avifaune d'intérêt communautaire selon le document d'objectifs de la ZPS.</p> <p>Au vu des incidences brutes négligeables et des mesures de suppression et de réduction préconisées dans le cadre de l'étude spécifique Natura 2000 et rappelées ci-après dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI, les incidences résiduelles sont estimées comme non significatives sur l'état de conservation des espèces (et de leurs habitats) ayant justifié la désignation du site Natura 2000, et sur les objectifs de conservation définis dans le document d'objectifs de ce dernier.</p> <p>Au-delà des emprises de ce site Natura 2000, le projet prévoit des mesures en faveur des milieux physique et naturel, dès lors que l'élargissement de l'autoroute A10 engendre des impacts négatifs. Ces dernières sont décrites ci-après dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI et dans l'étude d'impact (cf. pièce F1 du dossier d'enquête publique).</p> <p>Le projet ne remet donc pas en cause le patrimoine naturel de la commune.</p>	Oui
<p>❖ Les façades d'agglomération</p> <p>Les infrastructures routières et ferroviaires qui parcourent la commune du nord au sud traversent des paysages urbains ou naturels qui contribuent grandement à l'image de l'agglomération.</p> <p>Les façades sur la RD 910 sont relativement dégradées dans la majeure partie de la commune depuis l'entrée sud jusqu'au site du Futuroscope. Dans sa partie septentrionale, elle est bordée à l'ouest, successivement, du parc de loisirs du Futuroscope, puis de la Technopole.</p> <p>Cette vitrine volontairement « futuriste » constitue désormais aux yeux du public un signal fort de l'entrée dans l'agglomération poitevine. Par contre, la façade Est mérite d'être améliorée en longeant la ZAE des Temps Modernes : des plantations permettraient</p>	<p>Le projet paysager accompagnant l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 a retenu pour principes de valoriser, depuis l'autoroute, le Futuroscope et les activités associées (hôtel). Les deux points de vue existants dans ce secteur vont donc être valorisés dans le cadre du projet (cf. §6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête – Planche n°1), ce qui permettra de valoriser le parc de loisirs du Futuroscope et la zone nord de la Technopole.</p> <p>Le secteur sud de la Technopole et la zone des Philambins seront visibles depuis l'autoroute A10 dans des conditions semblables à celles d'aujourd'hui. En effet, il n'est pas prévu dans ce</p>	Oui

Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>secteur d'aménagement paysager venant renforcer les haies ou plantations, risquant de masquer les secteurs concernés.</p> <p>L'aménagement paysager prévu sur Chasseneuil-du-Poitou va donc permettre d'améliorer la perception de l'agglomération pour les usagers de l'autoroute A10.</p> <p>En ce qui concerne le traitement de l'espace résiduel entre l'autoroute A10 et la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), le projet paysager accompagnant l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 a retenu pour principes de préserver le plus possible les végétaux déjà bien développés, présents dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé et les mesures mises en place lors de l'aménagement de la LGV SEA. Grâce à ces précautions prises pour le traitement de l'espace résiduel entre l'autoroute A10 et la LGV, l'insertion paysagère de ces deux infrastructures sera améliorée.</p>	<p>Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire</p> <p>d'atténuer la vue des établissements implantés.</p> <p>L'évolution de la RD 910 en boulevard urbain dans une partie de son parcours dans la commune est actuellement à l'étude. Un tel changement de statut accompagné des aménagements qui y sont liés doit offrir l'opportunité de requalifier les espaces qui la bordent.</p> <p>L'A10 borde le parc de loisirs du Futuroscope, puis la Technopole et la zone des Philambins. Elle constitue la frontière actuelle de l'urbanisation.</p> <p>La commune est également traversée par la voie ferrée Bordeaux - Paris, dont le trafic devrait être sensiblement modifié par la construction de la future Ligne à Grande Vitesse à l'ouest.</p> <p>Tout projet visible depuis ces axes doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération pour les usagers de ces infrastructures.</p> <p>L'enjeu est particulièrement important le long de la portion de la RD910 qui devrait accueillir le TCSP : pour les sections où l'on souhaite renforcer la présence urbaine, mieux maîtriser les flux et améliorer les traversées, on renforcera les éléments urbains tout en prenant en compte les nuisances issues de cette infrastructure. Un regard particulier devra également être porté sur la traversée de la zone économique des Portes du Futur. Il conviendra de porter la plus vive attention aux projets architecturaux qui pourraient intervenir dans le cadre du renouvellement du bâti d'activités existant.</p> <p>Quel que soit le lieu, on recherchera la cohérence dans les aménagements et on limitera au strict nécessaire tout élément contribuant au déclassement de ces espaces, notamment l'affichage publicitaire.</p> <p>Le plateau agricole de l'Ouest est actuellement limité par l'A10 et sera parcouru à moyen terme par la LGV, parallèle à l'autoroute. Il est important de préserver ce paysage d'openfield. Les projets d'urbanisation devront tenir compte de la proximité de la LGV et des vues depuis celle-ci. Le traitement de l'espace résiduel entre l'A10 et la LGV sera à ce titre particulièrement sensible.</p>

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement territoriales de la commune de Chasseneuil-du-Poitou.

3.4.1.2. Commune de Migné-Auxances

Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti.</p>	<p>Oui</p>

Orientations d'aménagement territoriales

Identité du territoire

❖ Le patrimoine bâti

La commune de Migné-Auxances propose une proportion importante de bâti patrimonial dans tout le tissu urbain qui maille la vallée de l'Auxance. Les formes du tissu urbain ancien trouvent un équilibre entre fermes (bâts ruraux), plutôt représentées dans les hameaux (Limbre, Chardonchamp) et les maisons (maison de ville à maison bourgeoise) plus concentrées sur l'Auxance, le Querreux, le Giroir et Migné.

La commune propose peu d'édifices patrimoniaux éparpillés dans l'espace rural sauf aux abords de la vallée, entre les hameaux. Le tissu bâti plus contemporain a d'ailleurs réalisé des jonctions entre ces éléments patrimoniaux détachés les uns des autres à l'origine.

Les éléments patrimoniaux s'inscrivent pleinement dans la définition de l'harmonie urbaine à l'échelle d'une rue, d'une route, d'un îlot ou d'un hameau. Il convient donc de tenir compte du patrimoine dans les opérations de construction proches afin de garder des repères et des éléments ponctuels d'intérêt dans les parcours découverts, de détente et touristiques. Ce

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p><i>constat s'applique dans tous les territoires qui ensèrent la vallée de l'Auxance.</i></p> <p><i>La difficile cohabitation entre patrimoine ancien et maisons contemporaines aux allures extrêmement opposées est à éviter. De plus, l'urbanisation en front de voie, masquant parfois le caractère ancien est à éviter afin de s'intéresser plus aux cœurs d'îlots.</i></p> <p><i>Toute action de renouvellement ou de rénovation doit être précédée d'une analyse concernant les éléments contributifs de l'identité de ces ensembles : mode d'implantation, rapport à l'environnement immédiat, formes, matériaux, couleurs, etc...</i></p> <p><i>L'objectif est de préserver, voire de mettre en valeur ces éléments. Les ajouts de corps bâtis dans les écarts ou les hameaux doivent faire l'objet d'une insertion et d'une réflexion d'ensemble. Ce lien architectural est également à tisser dans la prise en compte du patrimoine végétal fortement présent dans la vallée de l'Auxance et plus sporadique sur les plateaux.</i></p> <p>La préservation et le maintien du bâti traditionnel s'appuient également sur les parcs et les domaines qui cerment les maisons de notable ou les fermes. Il convient d'avoir une analyse et une démonstration poussée de la qualité du projet dès lors que ces sites sont concernés. Ils sont représentés dans les orientations graphiques de la commune par un ensemble patrimonial ou un espace naturel construit.</p>	<p>Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle.</p> <p>Pour les habitations situées au niveau de l'échangeur nord de Poitiers, des mesures paysagères sont prévues sur la base d'un projet paysager étendu et des protections acoustiques sont mises en place dès lors que les seuils réglementaires ne sont pas respectés.</p>	
<p>❖ Le patrimoine naturel</p> <p>La commune de Migné-Auxances propose un grand nombre de milieux inventoriés ou protégés au titre des espaces naturels. Leur présence ainsi que la vallée de l'Auxance qui parcourt la commune apporte une base solide pour constituer la trame verte. Elle peut s'exprimer sur plusieurs entités géographiques distinctes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la vallée de l'Auxance et en particulier les sites parc naturels urbain (PNU) ; • les coteaux et les falaises de l'Auxance (coteau de Chaussac, abords du centre bourg, méandre de Limbre...); • les Lourdines et les espaces peu entretenus qui maillent ce territoire ; • La plaine agricole au nord de l'Auxance en lien avec la zone de protection spéciale des plaines du Mirebalais et du Neuvilleois. <p>Le paysage de la commune est fortement contrasté entre la vallée et ses abords, fortement boisés ou un semblant de bocage émerge et les plateaux agricoles en champ ouvert.</p> <p>La commune est concernée par le plan de prévention des risques naturels de la vallée du Clain. Ce document concerne les risques inondations et mouvements de terrains sur les vallées du Clain au Nord-Est de la commune et de l'Auxance sur tout le cours de la rivière.</p> <p>La préservation et la mise en valeur des espaces naturels sont des axes principaux de la dynamique communale.</p> <p>Toute action de renouvellement ou d'aménagement doit favoriser le lien entre les espaces naturels dans une logique de corridor biologique adapté au contexte. L'objectif est d'apporter les conditions de maintien et de renforcement de la biodiversité entre espaces naturels et agricoles diversifiés. Les orientations paysage et biodiversité apportent des éléments plus précis sur ce contexte.</p> <p>Les paysages de qualité de la vallée sont à préserver, en particulier en empêchant leur occupation ou leur occupation à d'autre fin que la détente, la découverte de la nature et la protection de la ressource en eau. Les sites naturels sont à développer et à mettre en valeur en particulier en accompagnement de cheminements publics ou en appui des différentes structures « naturelles » publiques ou d'intérêt paysager identifiés (lien entre site PNU, remontées sur les parties bâties des coteaux de part et d'autre de la vallée, points de franchissement de la rivière).</p> <p>La diffusion des espaces naturels au travers du milieu urbain s'appuie non seulement sur les espaces publics, mais également sur la diffusion dans les espaces de jardins, de stationnement, d'abords des bâtiments et les espaces non bâtis (zone à urbaniser en tissu urbain, franges et lisières entre espaces agricoles ou naturels et espaces bâtis ou à bâtir).</p> <p>La LGV Sud Europe Atlantique devra avoir un appui paysager et naturel en accompagnement fort pour permettre, en complément de la protection des riverains, de limiter les effets de coupures paysagères, naturelles et en matière de</p>	<p>L'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 dans la vallée de l'Auxance permettra d'améliorer les conditions de circulation sur l'autoroute, axe routier principal du territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers. Par essence, le projet ne peut être considéré comme destiné à la détente, la découverte de la nature et la protection de la ressource en eau. De ce fait, il n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement territoriales de la commune de Migné-Auxances.</p> <p>En revanche, le projet prend en compte la préservation de l'environnement par la mise en place de mesures environnementales dès lors qu'il engendre des impacts négatifs. Ces dernières sont décrites ci-après dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI et dans l'étude d'impact (cf. pièce F1 du dossier d'enquête publique).</p> <p>Le projet ne remet donc pas en cause le patrimoine naturel et paysager de la commune, notamment en réaménageant un bassin d'assainissement existant et en prévoyant des aménagements paysagers au niveau de l'Auxance et à proximité du diffuseur de Poitiers nord (cf. §6.1 ci-après ; Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête – Planches n°3 et 4).</p> <p>Non (Cf. mise en compatibilité de l'orientation dans l'encadré ci-contre. Les modifications sont mises en évidence en turquoise.)</p> <p>Texte de mise en compatibilité de l'orientation d'aménagement territoriale de la commune de Migné-Auxances :</p> <p>Les paysages de qualité de la vallée sont à préserver, en particulier en empêchant leur urbanisation ou leur occupation à d'autre fin que la détente, la découverte de la nature, la protection de la ressource en eau. Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif sont toutefois autorisés, sous réserve d'une insertion paysagère de qualité de ces derniers.</p>	

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>déplacements.</p> <p><i>La trame verte sur la commune reprend donc essentiellement la vallée de l'Auxance et ses abords ainsi que des remontées sur les plateaux Nord et Sud définies dans le schéma de la commune. Il est donc important dans tout projet d'aménagement de tenir compte :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>du traitement des lisières paysagères et naturelles entre espaces contrastés (urbain / agricole ou urbain / naturel),</i> • <i>de l'intégration des haies bocagères, des boisements, des arbres existants,</i> • <i>de la protection et de la valorisation du patrimoine naturel de qualité, des milieux sensibles et des espaces boisés,</i> • <i>de la préservation des cônes de vues importants depuis les espaces publics (cheminements, routes, espaces collectifs), notamment autour de la vallée et dans les axes majeurs de circulation proposant des vues larges sur des espaces ouverts ;</i> <p>• de la restauration de site refuge en plaine (arbres isolés, bosquets, réseaux de haies) afin d'apporter des éléments dans la diversification des milieux tout en respectant le cadre paysager de la plaine.</p> <p><i>La continuité des cheminements ville nature et utilitaire est à mettre en place sur la commune le long de la vallée de l'Auxance entre le centre bourg et Nanteuil. Elle est complétée par des franchissements de la rivière en un ou deux points pour lier les rives en dehors du réseau viaire difficilement empruntable. Ces franchissements concernent les modes doux (piétons et cycles).</i></p> <p><i>Enfin, la prise en compte des risques naturels, notamment les phénomènes d'inondation ou de mouvements de terrain, est également importante sur les territoires contraints et limitent donc les possibilités de construction ou d'aménagement.</i></p> <p><i>Tout projet qui s'inscrit dans la zone de protection spéciale des plaines du Mirebalais et du Neuvilleois devra donc être en concordance avec le document d'objectif (DOCOB) spécifique à cet espace.</i></p>		
<p>❖ Les façades d'agglomération</p> <p>Plusieurs axes d'entrée d'agglomération ou d'axes principaux circulés traversent ou bordent la commune et proposent de nombreuses coupures dans la structure viaire de ce territoire, cisailant le territoire communal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'A10 et la RD910 sur la partie Est de la commune avant de rejoindre la vallée du Clain. La RD910 propose un paysage urbain et naturel fortement dégradé par la publicité, l'allure des bâtiments riverains et la pauvreté de la qualification des espaces publics (véritables délaissés de voirie au sens péjoratif du terme). • La RN147 coupe la commune en deux parties et canalise les points de franchissement entre ses différentes entités (résidentielles et économiques) et entre la commune et Poitiers. Les relations s'organisent sur toute la frange Est autour d'échangeurs dénivelés, points de passage obligés quel que soit le mode de déplacement. Ils sont au nombre de deux. Cette infrastructure propose une dynamique de voie expresse. Elle implique des relations infra-communales complexes et difficiles. Son paysage peut être qualifié de bon sur la majeure partie de son parcours, mais avec quelques points dégradés liés essentiellement à l'architecture des bâtiments économiques perçus depuis cet axe et la prolifération de la publicité. • La LGV Sud-Europe-Atlantique traverse la commune suivant un axe nord-sud. Tout reste à faire et à définir en matière d'insertion paysagère de l'infrastructure d'une part, mais aussi d'image et d'impression données par l'agglomération sur cette portion d'autre part. <p>D'autres axes majeurs traversent la commune et proposent un statut d'axe d'entrées d'agglomération. Il s'agit des RD30, la RD 757 et des anciens axes nationaux qui prennent, en fonction du contexte traversé, des statuts de route ou de rues (rues de Saumur, de Poitiers, de Richelieu, des Rochereaux, de Vouillé et de Moullinet, Avenue des Loges). Leurs ambiances entrent de manière importante dans la perception de l'entrée dans l'agglomération ou dans la commune pour une population qui les parcourt quotidiennement.</p> <p>Tout projet doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération en particulier quand il borde les différents axes</p>	<p>Le projet paysager accompagnant l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 a pris pour parti de traiter paysagèrement les sites particuliers traversés par le projet comme la vallée de l'Auxance et les abords du diffuseur de Poitiers nord, sur la commune de Migné-Auxances. Sur le reste du tronçon autoroutier traversant le territoire communal, la perception de l'agglomération depuis l'autoroute A10 sera identique à aujourd'hui. En effet, il n'est pas prévu dans ce secteur d'aménagement paysager venant renforcer les haies ou plantations, risquant</p>	<p>Oui</p>

Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>de masquer les secteurs visibles depuis l'autoroute.</p> <p>En revanche, au sud de l'échangeur de Poitiers nord, il est prévu d'aménager un cône de vue sur une zone faisant l'objet de mesures de réduction et de compensation écologiques couplées avec des mesures paysagères, ce qui permettra d'améliorer la perception de ce site, enclavé aujourd'hui entre de grandes infrastructures : A10, RN147 (RCEA), RD910, LGV SEA, voies ferrées (cf. §6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête – Planche n°4).</p> <p>Par ailleurs, des protections acoustiques collectives seront aménagées à l'ouest de l'autoroute A10 au niveau du diffuseur de Poitiers nord, ce qui va permettre de trouver un équilibre entre protection des habitants riverains et usage de l'autoroute.</p>	<p>Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire</p> <p>structurants de passage de l'agglomération.</p> <p>La LGV (création) et la RD 910 (mise en place du BHMS) sont des axes qui se doivent d'être requalifiés très fortement vers une image positive de l'agglomération (cf. partie économique).</p> <p>Les perceptions sont différentes depuis la RN 147 et l'A10. La mise en place de République IV (secteur économique futur sur Poitiers et Migné-Auxances), le développement du secteur de la Péninguette et des abords de Salvart vont profondément changer l'allure perçue depuis ces axes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Péninguette s'inscrit dans une dynamique ville nature où sont liés les espaces naturels (l'Auxance), le patrimoine (Salvert) et les espaces agricoles. Le milieu actuel relativement ouvert va se refermer par le simple fait d'une occupation autre que celle actuelle. Elle devra préserver les cônes de vue et les qualités intrinsèques perçues dans ce grand paysage. • République IV reprend la même dynamique avec cette notion d'espace économique – nature ou parc naturel économique avec une utilisation judicieuse du végétal. • la cohérence paysagère, fonctionnelle et complémentaire entre ses espaces différents en termes de destination doit être assurée par les différents porteurs de projet avec toujours l'idée de gérer les transitions. <p>Le développement de République IV (à la fois sur Poitiers et Migné-Auxances) doit permettre de trouver des solutions à des implantations peu flatteuses dans le tissu urbain et économique existant de la commune. Ces espaces sont alors des lieux favorables pour renouveler le tissu urbain (apport d'une intensité bâtie supérieure ou création d'espaces verts, de stationnements... de proximité).</p> <p>Pour les axes d'entrée d'agglomération qui traversent les structures habitées de la commune, il convient de trouver un équilibre entre protection des habitants riverains, usagers quotidiens de ces espaces et usagers de la route ou de la rue pour entrer ou sortir de l'agglomération.</p> <p>Le développement et les aménagements aux abords des axes d'entrées d'agglomération doivent tenir compte du contexte lié à la voie et participer autant que de besoins à la dynamique créée pour sécuriser les franchissements, favoriser les déplacements doux, apporter des conditions confortables pour vivre aux abords des axes et permettre le maintien des commerces et des services indispensables à la proximité.</p> <p>Sont particulièrement concernées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les rues de Vouillé et de Moulinet sur la RD30 ainsi que toute la façade de la RD30 en lien avec République IV ; • Les rues de Saumur, de Richelieu avec des séquences d'entrées de ville (arbres d'alignement sur un paysage de plaine). • La rue de Poitiers et l'avenue des Loges avec leurs séquences urbaines patrimoniales aux abords de l'Auxance et plus hétéroclites par endroit. Cette artère historique doit proposer un paysage urbain de qualité, représentative de la qualité de vivre à Migné-Auxances et garantir des traversées sécurisées pour ne pas être une coupure. <p>Tous les territoires non bâtis aux abords immédiats ou en second front sont des points stratégiques à haute qualité architecturale et paysagère pour la perception de la commune qu'ils prennent la forme de zones à urbaniser dotée d'un schéma propre et d'une notice, d'espaces urbains faiblement occupés (intensité bâtie accrue attendue) ou à forte requalification (espaces économiques et annexes). d'espaces urbains fortement occupés avec des besoins proches de lieux de respiration, de détente, de cheminements ou de stationnements qui doivent accompagner la densité bâtie actuelle avant d'envisager de nouveau projet d'ampleur.</p>

Les orientations d'aménagement territoriales de la commune de Migné-Auxances ont été modifiées pour rendre possible la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10.

3.4.1.3. Commune de Poitiers (Quartier Poitiers Ouest)

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>❖ Le patrimoine bâti</p> <p>Le quartier Ouest présente un patrimoine bâti relativement riche et varié. Les faubourgs présentent un front bâti en continuité d'alignement caractéristique de la fin du 19ème siècle et du début du 20ème, voire ponctuellement antérieur. C'est notamment le cas de la rue Guynemer dans le coteau, de l'avenue de Nantes, de la Cueilie Mirebalaïse et de deux hameaux au Nord du quartier.</p> <p>Le quartier des Rocs, dit « de compensation » a été construit dans l'immédiat après-guerre. Son histoire est très liée au développement de l'activité ferroviaire, de nombreux cheminots y ayant élu domicile. Cet ensemble doit préserver sa cohérence urbaine et architecturale.</p> <p>Une ancienne cité jardin de la première moitié du 20ème siècle est présente autour de l'église Sainte Bernadette. Bien que peu visible aujourd'hui, elle doit également conserver sa cohérence architecturale et urbaine.</p> <p>L'objectif principal consiste à préserver et mettre en valeur ces ensembles bâtis.</p> <p>Cela exclut toute action importante de renouvellement de ces éléments. Des évolutions ponctuelles sont admissibles, mais ils doivent conserver leur cohérence urbaine (principes d'implantation, volumes, matériaux...).</p> <p>Certaines constructions présentent en outre des éléments d'architecture intéressants qui doivent être conservés (modénature de façade, dispositifs constructifs, éléments de décoration...). Une construction dans son ensemble peut présenter un intérêt architectural et à ce titre être à préserver.</p>	<p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti.</p> <p>Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle.</p> <p>Sur le territoire de Poitiers, plusieurs protections acoustiques collectives seront mises en place. Elles sont accompagnées de mesures paysagères qui permettront d'une part de mettre en relation ces murs ou merlons avec l'espace urbain (face extérieure) et d'autre part de rechercher une discrétion dans le paysage (face intérieure).</p>	Oui
<p>❖ Le patrimoine naturel</p> <p>Le quartier ouest n'est traversé par aucun espace naturel important. En revanche, il est bordé par des espaces naturels structurants à l'échelle de l'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A l'Ouest, le Champ de Tir militaire, bien que peu accessible par les habitants, constitue une des principales réserves pour la biodiversité. Il se prolonge par le site aéroportuaire qui le sépare du quartier Ouest. • Au Sud et à l'Est, le quartier est bordé par la vallée de la Boivre. Très anthropisée au niveau de la gare, elle est au contraire restée dans un état beaucoup plus naturel en amont. Grand Poitiers y a développé des sites liés au Parc Naturel Urbain (PNU) : parcours de promenade, de découverte ou de santé, sites d'animation... • Au Nord Est, la vallée du Clain borde le quartier. Elle accueille l'ancienne RN10, la RD4 et les voies ferrées, ainsi que la station d'épuration de l'agglomération. Elle accueille également des sites PNU de promenade et de découverte de la vallée. <p>A l'intérieur du quartier, quelques espaces verts de taille relativement modeste servent essentiellement de lieux de détente de proximité.</p> <p>Le premier objectif consiste à préserver et mettre en valeur les vallées du Clain et de la Boivre. La préservation des coteaux et des têtes de coteaux est importante pour la qualité de ces paysages caractéristiques de notre agglomération. Il s'agit également de continuer d'y développer les sites du PNU, à la fois pour permettre aux habitants de se promener, de s'y détendre ou de découvrir la nature, mais aussi afin de favoriser la biodiversité.</p> <p>Le second objectif consiste à mailier les espaces verts du quartier entre eux et à les relier aux vallées. A ce titre, la ZAC des Montgorges constitue un point nodal. Elle doit comprendre à terme un parc habité s'étendant du Sud au Nord et reliant le pôle de proximité au site militaire. Elle doit également comprendre des éléments naturels plus linéaires reliant la RD910 au secteur de Roule Cul, en suivant ce qui reste de l'ancien talweg.</p> <p>Au fil des opportunités, des continuités écologiques – et si possible des cheminements doux – doivent être trouvées au Sud de la ZAC vers la vallée du Clain et au Nord en passant par l'espace vert central de Bel Air- La Blaiserie, puis celui qui accompagne la piscine, puis les espaces privés situés entre la rue de la Martinique et la rue de Bel Air, pour rejoindre la</p>	<p>Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné a fait l'objet d'une analyse détaillée des enjeux de biodiversité le long de l'axe autoroutier, en recensant l'ensemble des sites naturels (espaces naturels structurants, zones naturelles protégées, sites botaniques ponctuels, corridors écologiques, réservoirs de biodiversité, ...). Le croisement de ces enjeux avec les nuisances potentielles générées par le projet en phases travaux et exploitation a permis de définir de nombreuses mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Celles-ci sont décrites dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI, mais aussi dans l'étude d'impact (pièce F1 du dossier d'enquête publique).</p> <p>Sur le territoire de Poitiers, des mesures pour le milieu naturel et la préservation de la ressource en eau sont notamment prévues. Elles permettront de garantir la préservation de la biodiversité locale, ce qui se répercutera sur les espaces naturels structurants limitrophes (comme par exemple le Champ de Tir militaire).</p> <p>Le projet ne remet donc pas en cause le patrimoine naturel de la commune.</p> <p>Les continuités des modes doux le long de l'autoroute A10 ont été étudiées sur l'intégralité de la section aménagée. Elles ont donc été réfléchies de manière à assurer une cohérence entre le développement urbain et la découverte des sites naturels, patrimoniaux et de loisirs.</p> <p>Par ailleurs, au stade des études ultérieures de l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, les concertations avec les collectivités locales seront poursuivies pour affiner les actions engagées dans ce domaine.</p>	Oui

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p><i>vallée du Clain toute proche ou au moins le haut de coteau situé rue Chaume de la Cueille.</i></p> <p>Des continuités écologiques accessibles aux modes doux doivent également accompagner la future LGV, ainsi que les principales infrastructures de transport routier (A10 et RD 910). Les continuités modes doux le long de ces axes doivent être étudiées au cas par cas, dans chaque projet.</p>		
<p>❖ Les façades d'agglomération</p> <p>Les trois principales façades d'agglomération dans le quartier sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'A10 depuis laquelle le paysage n'est pas trop dégradé, sauf au droit de la ZAE de la République. • La RD 910 (ex RN10) qui présente deux segments différents. D'une part le tronçon de franchissement de la vallée de la Boivre, très routier, sans échange urbain et qui doit conserver ses caractéristiques. En effet, le contexte interdit toute urbanisation rapprochée de ce site. D'autre part le tronçon nord à partir de l'entrée de Biard. La RD910 y joue davantage un rôle de boulevard urbain, mais conserve pour le moment un profil et un environnement de voie expresse. Cela interdit notamment les traversées sécurisées pour les modes doux. • La gare de Poitiers, qui voit arriver de nombreux voyageurs. Son aspect dégradé est en cours de réhabilitation. Le centre d'affaire, le pôle multimodal et le CNFPT ont déjà contribué à l'amélioration de son image. Il reste à traiter le nord du quartier. • La RN147 et les voies ferrées constituent également des façades d'agglomération, bien que plus furtives au niveau du quartier Ouest. <p>Tout projet doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération. Le long de l'A10, on s'attachera à développer un corridor écologique comportant éventuellement quelques percées ponctuelles sur les zones urbaines.</p> <p>Il convient de requalifier la RD910 par séquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le tronçon vallée de la Boivre, il faut affirmer la présence végétale et valoriser les coteaux. L'infrastructure peut conserver ses caractéristiques de voie expresse de transit interurbaine. Sur ce tronçon, la création de nouveaux échanges n'est pas souhaitable, hormis pour les modes de déplacements doux. • Au nord à partir du carrefour de Biard, il faut au contraire affirmer la présence urbaine, requalifier les espaces dégradés (architecture, organisation du bâti, du stationnement...). On limitera la présence de publicité, toujours très dégradante pour la qualité des paysages. • Au Sud de la ZAC des Montgorges, la RD 910 doit s'accompagner d'une bande végétalisée. • Au droit de la ZAE de la ZAC des Montgorges, cette bande végétalisée doit prendre une forme moins dense pour laisser passer le regard et affirmer une présence urbaine organisée. Les activités doivent y présenter une grande cohérence architecturale (couleurs et matériaux, simplicité des formes). Les activités constituant la façade sur la RD910 doivent si possible constituer un continuum bâti ou comporter des éléments permettant de les lire comme une continuité. Au droit du CEAT et du périmètre militaire, le corridor végétalisé doit s'étoffer pour limiter l'impact de ces implantations. 	<p>Le projet paysager accompagnant l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 a pris pour parti de traiter paysagèrement les sites particuliers traversés par le projet comme les abords du diffuseur de Poitiers nord, le secteur nord de la ZAE de la République ou alors les secteurs situés au droit des franchissements des RD757 et 30 (cf. \$6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête – Planches n° 4, 5 et 6).</p> <p>Dans ces secteurs, si certains linéaires de haies ne peuvent être conservés, il est prévu de nombreuses mesures paysagères ainsi que des mesures de réduction et de compensation écologiques qui permettront de valoriser le côté verdoyant du secteur, en masquant ou en améliorant les points de vue sur les nombreuses infrastructures présentes sur ce territoire, en pleine mutation. La restauration des pelouses, friches et fourrés calcicoles sur environ 65 000 m² ou bien la plantation de filtres végétaux sur environ 250 ml sont autant d'exemples d'amélioration de l'insertion paysagère de l'autoroute A10 sur le territoire de Poitiers. A cela s'ajoute la mise en place de plusieurs protections acoustiques collectives, incluant des mesures paysagères, entre la rue Joliot Curie et la VC8, au lieu-dit « la Bugellerie ».</p> <p>Sur le reste du tronçon autoroutier traversant le territoire communal, la perception de l'agglomération depuis l'autoroute A10 sera identique à aujourd'hui.</p> <p>L'aménagement paysager prévu sur Poitiers va donc permettre d'améliorer la perception de l'agglomération pour les usagers de l'autoroute A10.</p>	<p>Oui</p>

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement territoriales de la commune de Poitiers (Quartier Poitiers Ouest).

3.4.1.4. Commune de Biard

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>❖ Le patrimoine bâti</p> <p>Le patrimoine ancien de la commune résulte de trois grandes périodes de construction (XVIIIème, Mi XIXème et seconde moitié du XXème siècle). Les maisons (bourgs et faubourgs) sont plus nombreuses par rapport au bâti rural (fermes) et aux maisons bourgeoises ou de maître.</p> <p>Les éléments patrimoniaux bâtis plus communs sont principalement présents dans le centre bourg et en bordure de la vallée de la Boivre. Les maisons bourgeoises, les fermes et les autres demeures de caractère sont plus éclatées dans leur répartition géographique (La Fenêtre, vallée de la Boivre, le Poirier...) et forment un tout avec les parcs, domaines et espaces qui les environnent.</p> <p>Le patrimoine bâti marque de manière importante l'identité de la partie Sud du centre bourg, sur le plateau, en aplomb et en linéaire de la vallée de la Boivre, mais également dans le système agricole et boisé à la Fenêtre.</p> <p>Les éléments patrimoniaux s'inscrivent pleinement dans la définition de l'harmonie urbaine à l'échelle d'une rue, d'un îlot ou d'un hameau. Toute action de renouvellement ou de rénovation doit être précédée d'une analyse concernant les éléments contributifs à l'identité de ces ensembles : modes d'implantation, rapport à l'environnement immédiat, formes, matériaux, couleurs etc. L'objectif est de préserver, voire de mettre en valeur ces éléments.</p> <p>Toute action de construction ou d'aménagement doit permettre de préserver ou de mettre en valeur cette nature de bâti.</p> <p>Les adjonctions de volume ou les divisions parcellaires en secteurs urbains, les ajouts de corps bâtis dans les écarts ou les hameaux doivent faire l'objet d'une insertion et d'une réflexion d'ensemble.</p>	<p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti.</p> <p>Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle.</p> <p>Pour les habitations situées à l'est de l'autoroute A10, au niveau du lieu-dit « la Vauloubière », des protections acoustiques collectives, incluant des mesures paysagères, vont être mises en place, ce qui permettra de ne pas dégrader l'environnement sonore et visuel des riverains.</p>	<p>Oui</p>
<p>❖ Le patrimoine naturel</p> <p>La trame verte et la trame bleue s'expriment sur plusieurs entités géographiques distinctes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> la vallée de la Boivre accompagnée des coteaux et falaise en rive gauche, les espaces bocagers ou boisés qui remontent de la vallée en direction du nord (centre-bourg et la Fenêtre), les espaces occupés par le ministère en charge de la défense dont le faible niveau d'occupation permet de les assimiler à une zone source en matière de biodiversité, les espaces bocagers ou agricoles où s'exprime un milieu bocager plus ou moins développé aux abords de Larnay, de la Fenêtre ou des Bournaillères, généralement en accompagnement de vallées au relief peu marqué. <p>Plusieurs axes environnementaux sont développés comme la valorisation de la vallée de la Boivre, dans le cadre du parc naturel urbain et de la trame verte et l'accompagnement pour mieux se protéger des infrastructures de transport (LGV, aéroport, A10, RD910).</p> <p>Toute action de renouvellement ou d'aménagement doit favoriser le lien avec les espaces naturels (vallée de la Boivre abords des espaces militaires) et permettre d'accompagner la diffusion territoriale de la biodiversité.</p> <p>Les paysages de coteaux en aplomb et dans la vallée de la Boivre doivent être préservés et mis en valeur. C'est pourquoi, le développement de l'urbanisation est limité et les espaces boisés protégés. Des remontées naturelles sont organisées depuis la vallée de la Boivre pour atteindre les plateaux au nord et ainsi donner des conditions pour que la nature puisse s'exprimer au plus près du cœur urbain.</p> <p>Le développement et la mise en valeur des sites parc naturel urbain se situent dans la vallée de la Boivre avec comme logique la réalisation et le renforcement de cheminements, d'espaces de détente et la mise en valeur des espaces naturels.</p> <p>La diffusion des espaces naturels au travers du milieu urbain s'appuie non seulement sur les espaces publics, mais également sur la diffusion dans les espaces de jardins et les espaces non bâtis (zones à urbaniser en tissu urbain, deux remontées naturelles conservées au cœur du tissu urbain du centre-bourg).</p>	<p>Le projet prend en compte la préservation de l'environnement par la mise en place de mesures environnementales dès lors qu'il engendre des impacts négatifs. Ces dernières sont décrites ci-après dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLU et dans l'étude d'impact (cf. pièce F1 du dossier d'enquête publique).</p> <p>Sur le territoire de Biard, le projet prévoit notamment la création d'un nouveau bassin d'assainissement permettant de préserver la ressource en eau.</p> <p>D'un point de vue écologique et paysager, le projet prend le parti de traiter écologiquement et paysagèrement le site particulier de la vallée de la Boivre, qui est à cheval sur le territoire de Biard et de Vouneuil-sous-Biard (cf. §6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête - Planche n°8). Ce secteur fait l'objet d'importantes mesures paysagères et écologiques, avec notamment des actions menées sur les boisements favorables aux chiroptères, les pelouses, les friches et les fourrés calcicoles (côté commune de Biard). Toutes les mesures de réduction et de compensation écologiques mises en place dans cette vallée vont permettre de la valoriser et de réduire l'impact du nouveau viaduc aménagé dans cette vallée. Le traitement architectural de cet ouvrage et les mesures paysagères associées reposent ainsi sur les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> anticiper la coexistence des trois ouvrages d'art en créant un équilibre par la symétrie des deux viaducs, notamment avec un alignement des nouveaux appuis sur ceux existants ; étudier des teintes et une matérialité qui s'intègrent dans le ciel et les sous-bois de la vallée de la Boivre ; maintenir et densifier si besoin les arbres à grand développement aux abords de l'infrastructure ; conserver le principe d'une végétation d'où semblent émerger les piles (petits bosquets constitués d'arbustes et de petits arbres). 	<p>Oui</p>

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>❖ Les façades d'agglomération</p> <p>Plusieurs axes d'entrée d'agglomération ou d'axes principaux circulés traversent ou bordent la commune : La RD 910 longe la bordure Est. Il s'agit à cet endroit d'une infrastructure de transit qui mute en boulevard urbain autour de points d'échanges et dont les rives sont à qualifier pour aller vers une plus grande qualité urbaine.</p> <p>La RD6 (Avenues Charles de Gaulle et du Parc) dont les conditions de sécurité pour tous les usages et de traversés connaissent de profondes mutations. Cet axe est confirmé comme une entrée d'agglomération et ses aménagements sont accompagnés sur d'autres voies d'éléments de dissuasion pour éviter des transits parasites (rue Nungesser, route de la Cassette).</p> <p>La RD30 qui longe la commune au nord et qui représente à ce titre un axe d'entrée d'agglomération dont les parties économiques de Larnay et de la Tardiverie sont visibles.</p> <p>Le territoire communal est largement concerné par la future ligne à grande vitesse sud-Europe atlantique et l'A10 (LGV SEA).</p> <p>Tout projet doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération en particulier quand il borde les différents axes structurants de passage de l'agglomération.</p> <p>Il convient d'affirmer la présence urbaine, végétale et économique par séquences successives le long de la RD910 et de la RD6 en recherchant une harmonie et une mise en valeur de la commune et de l'agglomération. Cette qualité passe par une analyse fine des conditions d'implantation, des volumes, d'insertion des éléments bâtis, par l'emploi cohérent du végétal et également une attention portée sur les petits détails de tout projet (publicité, enseignes, secteurs de stationnement, clôtures...).</p> <p>L'implantation de la LGV SEA doit être réalisée dans les meilleures conditions d'insertion paysagère, écologique et urbaine afin, en particulier, d'apporter un paysage de qualité, de limiter les nuisances potentielles et de restituer des cheminements transversaux et longitudinaux de qualité pour tous les modes de déplacements.</p>	<p>L'aménagement de ce nouveau viaduc dans la vallée de la Boivre ne devrait donc pas porter atteinte de façon significative à la biodiversité et au cadre paysager de la vallée. Les nouvelles essences plantées auront pour but de favoriser le développement de la biodiversité locale.</p> <p>Dans les secteurs où l'autoroute A10 et la LGV SEA sont très proches, ce qui est le cas sur une partie du territoire de Biard, le projet paysager accompagnant l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 a retenu pour principes de préserver le plus possible dans l'espace résiduel, les végétaux déjà bien développés, présents dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé et les mesures mises en place lors de l'aménagement de la LGV SEA. Grâce à ces précautions prises pour le traitement de l'espace résiduel entre l'autoroute A10 et la LGV, l'insertion paysagère de ces deux infrastructures sera améliorée.</p> <p>Compte tenu de ce parti pris et des aménagements paysagers et écologiques prévus dans la vallée de la Boivre, les usagers de l'autoroute A10 réaménagée auront une perception favorable du paysage en traversée de Biard et de l'agglomération de Poitiers en général.</p>	<p>Oui</p>

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement territoriales de la commune de Biard.

3.4.1.5. Commune de Vouneuil-sous-Biard

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>❖ Le patrimoine bâti</p> <p>Le paysage urbain de Vouneuil-sous-Biard est marqué par la présence de deux noyaux originels bâtis dans le bourg et à Pouzioux-la-Jarrie. Espaces restreints, ils représentent le passé de la commune et forment des repères dans le territoire. On note des formes urbaines anciennes de type maisons de bourg, de faubourg et des anciennes fermes. De par leur architecture traditionnelle poitevine, ils participent à la qualité urbaine de ces espaces. Il y a Vouneuil-sous-Biard plusieurs anciens logis nobles dont l'origine est parfois fort ancienne, mais qui pour la plupart ont été réaménagés par la suite. Ce sont de grandes demeures, souvent isolées, accompagnées de communs et de bâtiments agricoles. Leurs domaines sont souvent importants et forment des ensembles paysagers cohérents et de</p>	<p>Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti.</p> <p>Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle.</p> <p>Pour les habitations, lieux de vie et patrimoine bâti situés en bordure du projet (la Grande Vallée, Précharaux), des protections acoustiques collectives seront mises en œuvre dès lors</p>	<p>Oui</p>

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>qualité.</p> <p>L'urbanisation des dernières décennies ne s'est pas inspirée de ces éléments patrimoniaux et leur importance en tant que point de repères petit à petit diminué, au profit d'une architecture plus courante.</p> <p>Les éléments patrimoniaux s'inscrivent pleinement dans la définition de l'harmonie urbaine des espaces où ils se localisent. L'objectif est de préserver la qualité urbaine et architecturale en évitant son appauvrissement, voire de mettre en valeur le bâti ancien.</p> <p>Toute action de renouvellement ou de rénovation doit être précédée d'une analyse concernant les éléments contributeurs à son identité : modes d'implantation, rapport à l'environnement immédiat, formes, matériaux, couleurs etc.</p> <p>Il s'agit pour les domaines de maintenir leur cohérence architecturale et paysagère, ce qui signifie analyser l'impact de chaque projet dans leur environnement proche pour ne pas dénaturer ces ensembles patrimoniaux.</p> <p>Les ajouts et/ou les extensions seront acceptés à condition de conserver la cohérence urbaine et architecturale des lieux.</p>	<p>que les seuils réglementaires ne sont pas respectés. Elles seront accompagnées de mesures paysagères, qui permettront d'une part de mettre en relation ces murs ou merlons avec l'espace urbain (face extérieure) et d'autre part de rechercher une discrétion dans le paysage (face intérieure). Dans la vallée de la Boivre, plusieurs mesures paysagères seront en outre mises en œuvre au droit du nouveau viaduc et ses abords.</p> <p>Ces différentes mesures permettront de ne pas dénaturer de manière significative l'environnement des bords de l'autoroute A10 aménagée.</p>	
<p>❖ Le patrimoine naturel</p> <p>Vousneuil-sous-Biard est caractérisée par trois éléments fondamentaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la présence des vallées de la Boivre et de l'Auxance accompagnées des coteaux et des falaises ainsi que des vallées sèches qui y aboutissent ; elles forment les espaces naturels majeurs de la commune, notamment en matière de biodiversité et d'intérêt écologique ; • des espaces agricoles qui marquent par leur structure le paysage : au Sud un bocage dense au paysage varié et au Nord un paysage largement ouvert qui offre de multiples perspectives sur Pouzioux-la-Jarrie ; • les espaces occupés par le ministère en charge de la défense, dont le faible niveau d'occupation permet de les assimiler à une zone source en matière de biodiversité, couplés à des espaces boisés d'ampleur. <p>Ces éléments, qui se prolongent parfois de manière ponctuelle jusqu'au près des cœurs urbains, sont fondamentaux dans la qualité du cadre de vie proposée sur la commune. Ils s'inscrivent en outre pleinement dans la dynamique de trames bleue et verte au niveau de l'agglomération car ils sont des supports fondamentaux et constitutifs de corridors écologiques à l'échelle du territoire, de la vallée de la Boivre à Béruges en passant par les vallées sèches reliant Fontaine-le-Comte jusqu'à la vallée du Clain par l'Auxance et la Boivre. Ils participent à relier différents espaces sources majeurs en termes de biodiversité.</p> <p>Ils sont complétés par des espaces verts de type PNU ouverts au public et servant de lieux de détente et de proximité et par des itinéraires Ville Nature qui jalonnent la commune. Ils participent au maillage du territoire en matière d'espaces naturels et à faire pénétrer la nature au plus près des cœurs urbains, démarche favorisée sur Vousneuil-sous-Biard par la présence de très nombreux éléments végétaux dans les espaces privés. Le théâtre de verdure et les itinéraires piétons sur la commune s'inscrivent dans cette politique.</p> <p>Enfin, la commune étant traversée par des infrastructures routières et ferroviaires sources de nuisances, leur prise en compte est également fondamentale, notamment pour les nuisances sonores et visuelles. Cette prise en compte doit renforcer la politique environnementale sur Vousneuil-sous-Biard.</p> <p>Vousneuil-sous-Biard propose un cadre de vie de haute qualité en matière d'environnement naturel. Une large place sera faite au végétal dans chaque projet pour former des points d'ancrage de la nature en ville et préserver le paysage naturel du territoire. Les lisières paysagères, l'intégration des éléments naturels déjà présents et la protection des milieux sensibles devront guider chaque projet. Globalement, toute action de renouvellement ou d'aménagement doit favoriser les liens avec les espaces naturels, mettre en place des continuités écologiques et accompagner la diffusion territoriale de la biodiversité, notamment dans les espaces non bâtis au cœur du tissu urbain.</p> <p>La protection des espaces naturels (vallées, coteaux, bois, vallées sèches, bocage...) est fondamentale pour offrir des espaces de détente à proximité pour les habitants. Cela signifie que les espaces naturels définis au PLU seront strictement</p>	<p>Le projet prend en compte la préservation de l'environnement par la mise en place de mesures environnementales dès lors qu'il engendre des impacts négatifs. Ces dernières sont décrites ci-après dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLU et dans l'étude d'impact (cf. pièce F1 du dossier d'enquête publique).</p> <p>Sur le territoire de Vousneuil-sous-Biard, le projet prévoit notamment la création de deux nouveaux bassins d'assainissement permettant de préserver la ressource en eau.</p> <p>D'un point de vue écologique et paysager, le projet a pris pour parti de traiter écologiquement et paysagèrement la vallée de la Boivre (qui est à cheval sur le territoire de Biard et de Vousneuil-sous-Biard) ainsi que le diffuseur de Poitiers sud (cf. \$6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête - Planches n°8 et 9). Ces deux secteurs font l'objet d'importantes mesures paysagères et écologiques. Au niveau de la vallée de la Boivre, il est prévu notamment de reconstituer le bois de la Queue du Renard au plus près de l'infrastructure. Les arbres de grande envergure seront préservés et de nouveaux sujets seront plantés. Sous le viaduc de la Boivre, un lieu de découverte de la biodiversité et des paysages de la vallée sera aménagé (le carrefour modes doux préexistant et le cheminement sous les piles des viaducs de l'autoroute A10 sera ainsi préservé).</p> <p>Au niveau du diffuseur de Poitiers sud, les abords des bretelles du diffuseur seront végétalisés ainsi que les espaces interstitiels, dans la continuité des milieux connexes (boisements, milieux ouverts avec haies, ...). Ainsi côté ouest du diffuseur, le bosquet dense et multi-étagé qui se développe aujourd'hui sera préservé ou reconstitué sur toute l'épaisseur disponible. A l'est du diffuseur, des plantations et des filtres visuels seront aménagés.</p> <p>Les aménagements prévus pour l'élargissement de l'autoroute A10 ne devraient donc pas porter atteinte de façon significative à la biodiversité et au cadre paysager de la commune de Vousneuil-sous-Biard. Les mesures mises en place permettront même de valoriser le territoire traversé.</p> <p>Les nouvelles essences plantées auront pour but de favoriser le développement de la biodiversité locale ainsi que les trames vertes et bleues de la commune.</p>	<p>Oui</p>

Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire</p> <p>préservés afin qu'ils s'inscrivent, à l'échelle de la commune mais aussi de l'agglomération, dans les trames bleue et verte définies au niveau du territoire. Seuls seront acceptés dans ces espaces des équipements publics ou à vocation collective L'objectif est d'apporter les conditions de renforcement des corridors écologiques (entre boisements et vallées, entre territoires sources) en s'appuyant sur les éléments naturels existants et les potentialités de chaque territoire.</p> <p>Ces dynamiques seront relayées sur les espaces publics et naturels à aménager. Les cheminements et itinéraires en développement sur la commune viennent en appui de cette politique. Ils permettent de renforcer l'intérêt de chaque espace par un maillage confortable du territoire. Ils favorisent l'accès des habitants à ces espaces de loisirs et de découverte de la nature.</p>	
<p>❖ Les façades d'agglomération</p> <p>Vouneuil-sous-Biard est caractérisée dans son fonctionnement par le passage d'une infrastructure routière majeure : l'autoroute A10. Elle coupe la commune et rend difficiles certaines continuités. Elle est traversée à l'extrême Est par la RD910 dont l'impact est plus faible. Plusieurs voies départementales traversent également Vouneuil-sous-Biard : la RD3 au Sud, la RD6 au centre, la RD12 au Nord et la RD87 qui dessert la commune du Nord au Sud. Enfin la RN149 longe la commune à son extrémité Nord. L'ensemble de ces axes n'entraîne pas de nuisances majeures.</p> <p>Le territoire communal est largement concerné par la future ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.</p> <p>Tout projet doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération notamment dans les espaces urbains.</p>	
<p>Pour l'A10, il convient d'affirmer la présence végétale et d'améliorer l'esthétique paysagère des secteurs traversés.</p> <p>Pour la RD910, des séquences successives prennent place. Au niveau des Rataudes, des orientations d'aménagement spécifiques de zones à urbaniser indiquent les principes paysagers à suivre pour garantir une intégration urbaine harmonieuse et cohérente avec le contexte urbain des constructions. Ensuite, des traitements paysagers accompagneront cette voie dans ses portions exclusivement dédiées au transit routier.</p> <p>Pour la RN149, l'objectif est d'aménager des traversées sécurisées pour les cheminements doux dans le cadre des liaisons intercommunales.</p>	<p>Le projet paysager accompagnant l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, décrit ci-avant et illustré cartographiquement en annexe (cf. §6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête – Planches n°8 et 9), permettra d'affirmer la présence végétale autour de l'autoroute A10 et d'améliorer l'esthétique paysagère des secteurs traversés.</p> <p>Dans les secteurs où des protections acoustiques collectives seront mises en place (Grande Vallée et Précharaux), les vues sur les espaces considérés aujourd'hui comme dégradés, seront ainsi réduites. En effet, des mesures paysagères accompagneront les protections acoustiques mises en place. Elles consisteront notamment à préserver l'intimité des habitations côté face extérieure et à rechercher une discrétion dans le paysage côté face intérieure.</p>
<p>Pour les voies départementales, il s'agit de les aménager de manière à renvoyer une image de qualité. Il faut mettre en place des aménagements paysagers et redonner toute leur place aux piétons et cyclistes.</p> <p>Dans les milieux urbains, l'automobiliste ne doit pas se sentir prioritaire, à l'image des aménagements de la rue Camille Hablizig dans le Bourg ou des projets devant le groupe scolaire JY Cousteau à Pouzioux-la-Jarrie. Ils apaisent la circulation et retissent des liens entre les différents espaces. Pour les sections nécessaires aux déplacements doux et situées dans des espaces non agglomérés, les itinéraires doivent pouvoir se réaliser de manière sécurisée et confortable : l'aménagement d'une piste piétonne et cyclable le long de la RD3 et de la RD87 entre Précharaux et Pouzioux illustre cette volonté.</p> <p>Pour tous ces axes, le paysage, selon le contexte, doit mettre en scène des perspectives par des plantations d'alignement ou au contraire limiter les vues sur des espaces dégradés par des espaces paysagers boisés et denses.</p> <p>L'implantation de la LGV SEA doit être réalisée dans les meilleures conditions d'insertion paysagère, écologique et urbaine afin d'apporter un paysage de qualité, de limiter les nuisances potentielles et de restituer les cheminements pour tous les modes de déplacement. En particulier au droit du Bourg, elle devra participer à la constitution de la ceinture verte.</p>	<p>Oui</p> <p>Au droit des voiries qui franchissent ou qui longent l'autoroute A10, le projet prévoit leur rétablissement et la conservation de leurs fonctionnalités. Sur la commune de Vouneuil-sous-Biard, c'est notamment le cas entre de la voie qui longe le diffuseur de Poitiers sud et qui est figurée dans l'OAP comme cheminement vert.</p>

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement territoriales de Vouneuil-sous-Biard.


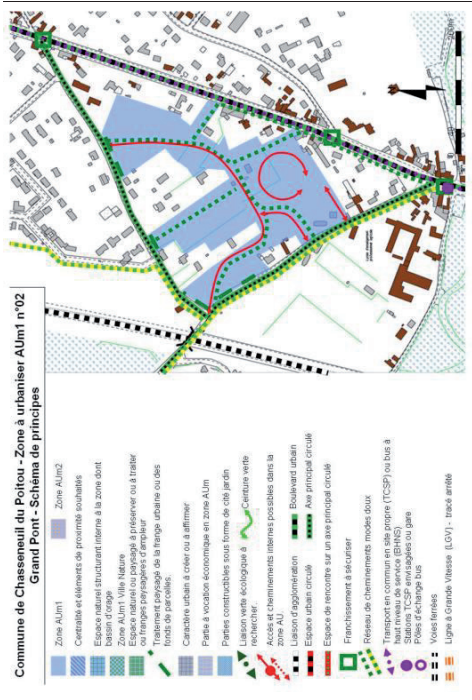
3.4.3. Les orientations d'aménagement des zones AU

Chaque commune a étudié **des orientations d'aménagement pour ces zones AU**. Les emprises du projet d'aménagement à 2x3 voies concernent les 4 zones à urbaniser suivantes :

- sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou :
 - la zone AUm1 n°02 Grand Pont ;
 - la zone AUe1 n°05 Grands Philambins ;
 - la zone AUm1 n°07 du Futuroscope.
- Sur la commune de Poitiers, la zone à urbaniser AUe1 n°15 République IV.


Pour ces 4 zones AU, la compatibilité du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 est analysée ci-après en détail.

3.4.3.1. Zone AUm1 n°02 Grand Pont / commune de Chasseneuil-du-Poitou

Orientations d'aménagement des zones AU	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Cette 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.</p> <p>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.</p> <p>La présence à l'est de la RD 910 est également marquante.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Vis-à-vis des orientations d'aménagement prises pour cette zone, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 peut avoir des incidences avec celles citées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.  <p><i>Photo aérienne 2008 issue du PLUI</i></p>  <p>Commune de Chasseneuil du Poitou - Zones à urbaniser AUm1 n°02 Grand Pont - Schéma de Principes</p>	<p>Dans le cadre de l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, des études acoustiques ont été menées pour définir les besoins en matière de protections acoustiques collectives ou individuelles le long de l'autoroute. Ces études seront affinées dans le cadre des études ultérieures.</p> <p>Actuellement, au droit de la zone AUm1 n°02 Grand Pont, les résultats des études de modélisation acoustique démontrent qu'il n'est pas nécessaire de prévoir des mesures au nord de la RD87 ; en revanche des protections acoustiques collectives, intégrant des mesures paysagères, seront aménagées entre la RD87 et la vallée de l'Auxance, ce qui permettra de préserver les constructions situées à l'est de l'autoroute des nuisances sonores (y compris une partie des constructions de la zone AUm1 n°02 Grand Pont).</p> <p>Les dispositifs paysagers accompagnant ces protections acoustiques (avec, côté face extérieure la préservation de l'intimité des habitations, et côté face intérieure la recherche d'une discrétion dans le paysage) permettra d'améliorer le cadre paysager dans ce secteur.</p> <p>Oui</p> <p>Le projet de l'autoroute A10 ne remet donc pas en cause l'aménagement de la zone AUm1 n°02 Grand Pont.</p> <p>Par ailleurs, parmi les autres mesures prises dans le cadre du projet, on peut citer le rétablissement du passage supérieur au niveau de la RD87, qui permettra également de maintenir le cheminement en modes doux sur cet axe (cf. Schéma de principes de la zone ci-contre). Sur l'ensemble de l'itinéraire aménagé, le parti pris pour le rétablissement des communications de part et d'autre du projet a été de conserver l'ensemble des usages actuels et de prendre en compte les projets des collectivités locales. Dans le cadre des études ultérieures, Cofiroute s'engage à poursuivre la concertation avec ces collectivités.</p> <p>Les déplacements tous types confondus seront donc assurés et sécurisés dans de bonnes conditions.</p>	

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement de la zone AUm1 n°02 Grand Pont.

3.4.3.2. Zone AUe1 n°05 Grands Philambins / commune de Chasseneuil-du-Poitou

Orientations d'aménagement des zones AU	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Cette zone est en contact avec la zone commerciale des Portes du Futur que borde la RD 910. Elle s'inscrit dans une dynamique de développement de ce secteur, en continuité des espaces commerciaux qui marquent la frange Est, et des Téléports au Nord. Elle est délimitée par l'A10 qui dresse une coupure franche pour tout l'Ouest de la zone et est au contact du secteur d'habitat des Philambins au Sud.</p> <p>Le secteur des Grands Philambins propose une façade depuis l'A10 alors qu'il ne constitue qu'un second rideau depuis le RD 910.</p> <p>Ce secteur propose un bassin versant orienté du Nord-Ouest vers le Sud-Est.</p> <p>Cette zone propose au total une superficie de 18 hectares. Elle a vocation à accueillir uniquement des activités : artisanat, services aux entreprises, commerces, éventuellement petites unités de production et bureaux. Les unités de production industrielle y sont interdites, car non compatibles avec le voisinage commercial existant.</p> <p>Vis-à-vis des orientations d'aménagement prises pour cette zone, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 peut avoir des incidences avec celles citées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce secteur est particulièrement important en matière d'image de l'agglomération puisqu'il est perçu depuis deux axes majeurs de transports (A10 et RD 910). Il conviendra de l'aménager en faisant preuve d'une grande qualité et en évitant particulièrement les stéréotypes des zones d'activités commerciales et industrielles composés de bâtiments de peu de valeur juxtaposés les uns à côté des autres. - Le traitement de la façade de l'A10 devra être particulièrement soigné afin de mettre en valeur cette future zone d'activités depuis cet axe. - La gestion du pluvial pourra être réalisée en accompagnement d'un vaste espace vert et naturel prévu au Sud de la zone. La notion de parc paysagé est à privilégier pour l'aménagement des secteurs de rétention des eaux pluviales. 	 <p><i>Photo aérienne 2008 issue du PLUI</i></p>	<p>Cette zone est en vitrine directe avec l'autoroute A10. Le projet paysager de l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute ne prévoit pas de plantations particulières dans ce secteur, de telle sorte que soit maintenu cet effet vitrine.</p> <p>En revanche, dans le cadre de l'aménagement de cette zone AUe1 n°05 Grands Philambins, il est prévu de traiter les franges paysagères avec l'autoroute. La création de la 3^{ème} voie ne viendra donc pas remettre en cause la réalisation de cette frange paysagère ; elle conduira seulement à la décaler de quelques mètres à l'est.</p> <p>Par ailleurs, l'assainissement pluvial prévu dans le cadre du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 (cf. principes généraux repris ci-après), ne viendra pas remettre en cause la gestion du pluvial sur la zone AUe1 n°05 Grands Philambins.</p> <p>Les études d'assainissement réalisées aujourd'hui dans le cadre du projet global seront affinées dans le cadre du dossier d'autorisation « Loi sur l'eau » à venir sur ce tronçon. Elles prendront en compte l'état des lieux correspondant, et donc l'aménagement de la zone AUe1 n°05 Grands Philambins.</p> <p><i>Principes généraux de l'assainissement du projet A10 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - collecte séparative des eaux de ruissellement de la chaussée (chargées en polluants d'origine routière) et des eaux de ruissellement issues des bassins versants naturels interceptés par le projet (exempts de ces mêmes polluants) ; - traitement systématique des ruissellements de chaussée avant rejet vers le milieu naturel par décantation dans les bassins multifonctions ; - maîtrise des pollutions chroniques et accidentelles dans des bassins multifonctions ; - maîtrise des débits rejetés vers le milieu naturel conformément aux préconisations du SDAGE Loire-Bretagne par la mise en place d'orifice de régulation à la sortie des bassins multifonctions ; - maintien et mise en œuvre des bassins d'écrêtement des eaux des bassins versants naturels. Les débits cumulés des bassins multifonctions et des bassins d'écrêtement après aménagement au droit de chacun des exutoires seront inférieurs ou égaux aux débits de rejets actuels afin de ne pas modifier les écoulements des eaux actuels.

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement de la zone AUe1 n°05 Grands Philambins .

3.4.3.3. Zone AUm1 n°07 du Futuroscope / commune de Chasseneuil-du-Poitou

Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Orientations d'aménagement des zones AU</p> <p>La zone AUm1 n°07 fait partie de cet ensemble de terrains encore disponibles au contact de deux pôles de développement de l'agglomération, le pôle d'activités du Futuroscope (zone de la ZAC du Téléport) et la zone commerciale des Portes du Futur. En outre cette zone est située non loin d'un centre commercial et d'un pôle secondaire sur le site même du Futuroscope.</p> <p>La zone s'étend au Sud du RD 18, entre la zone commerciale de la RD 910 et l'Autoroute A10. La zone est bordée au Sud par des terrains agricoles, destinés à accueillir des activités économiques (zone AUE1 n°05 des Grands Philambins). Elle présente une superficie d'environ 16 ha.</p> <p>La zone AUm1 du Futuroscope accueille dans sa partie sud le site Centaure qui déborde sur la zone AUE1 des Grands Philambins.</p> <p>Cette zone a une façade sur l'A 10, une autre en contact avec les Portes du Futur, la troisième est séparée des Téléports par la RD 18 et enfin au Sud s'étend la zone des Grands Philambins. Cette situation lui confère un atout en terme d'image à développer.</p> <p>Aussi sera-t-il très important de veiller à la qualité de l'architecture et des espaces publics. Une profusion d'enseignes doit notamment être évitée. L'environnement urbain et économique de la zone détermine fortement les principes d'urbanisation. C'est une zone mixte à vocation principale d'activités.</p> <p>Vis-à-vis des orientations d'aménagement prises pour cette zone, le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 peut avoir des incidences avec celles citées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Comme la précédente zone AUE1 n°5 Grands Philambins, cette zone est en vitrine directe avec l'autoroute A10. Le projet paysager de la mise à 2x3 voies de l'autoroute ne prévoit pas de plantations particulières dans ce secteur de manière à maintenir cet effet vitrine.</p> <p>En revanche, dans le cadre de l'aménagement de la zone AUm1 n°07 Futuroscope, il est prévu de traiter les franges paysagères avec l'autoroute. La création de la 3^{ème} voie ne viendra donc pas remettre en cause la réalisation de cette frange paysagère ; elle conduira seulement à la décaler de quelques mètres à l'est.</p>

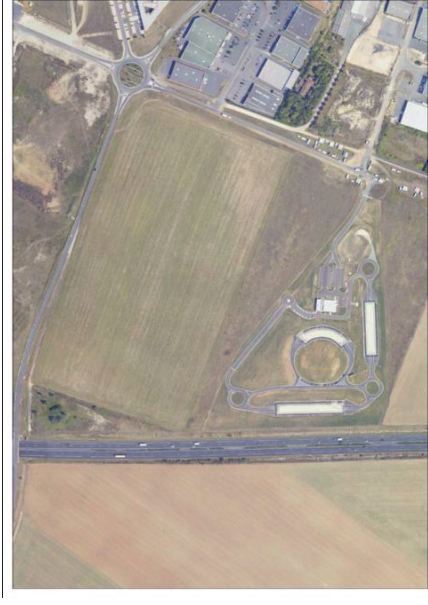
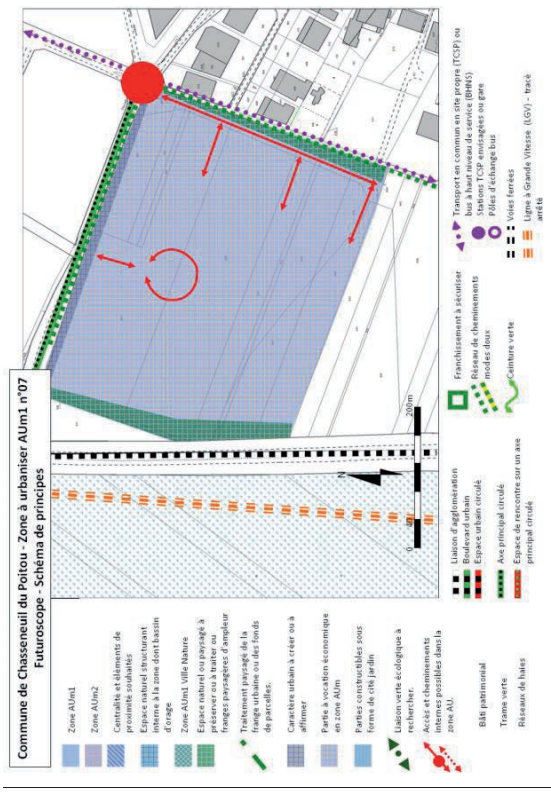


Photo aérienne 2008 issue du PLUI



Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement de la zone AUm1 n°07 du Futuroscope.

3.4.3.4. Zone à urbaniser Aue1 n°15 République IV / commune de Poitiers

Orientations d'aménagement des zones AU

Cette zone a pour objet d'aménager, pour les 20 ans à venir, une zone d'activités économiques localisée sur les communes de Migné-Auxances et Poitiers. Nommée République IV, elle se situe à la limite nord-ouest de la commune de Poitiers et au sud-est de la commune de Migné-Auxances. Située à proximité de l'aéroport de Poitiers/Biard et bordée par de nombreuses infrastructures routières, elle est traversée par la future LGV SEA dont les travaux ont débuté en 2011 et devraient s'achever en 2017. D'une superficie d'environ 200 hectares, cet espace géographique assure la continuité entre différents zones d'activités économiques (ZAE) réparties sur plusieurs communes (les ZAE République I, II, III, le centre routier et le centre de Gros sur la commune de Poitiers, la ZAE des Loges, de Saint-Nicolas et Actiparc sur la commune de Migné-Auxances, Larnay et Tardiverie sur Biard).

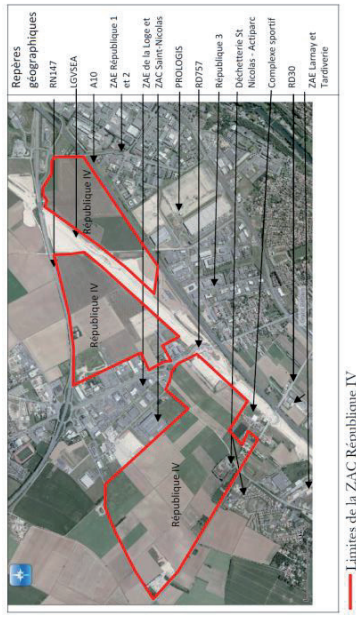


Photo aérienne 2008 issue de PLUI

Vis-à-vis des orientations d'aménagement prises pour cette zone, le projet de l'autoroute A10 peut avoir des incidences avec celles citées ci-après :

- Les futurs projets de construction doivent chercher à optimiser l'espace pour limiter sa consommation. Les volumes bâtis, adaptés aux fonctions de l'entreprise accueillie, devront présenter une animation architecturale et une esthétique paysagère de qualité, en particulier pour les façades perçues depuis l'espace public. L'inscription dans une dynamique urbaine, économique et paysagère de qualité implique de traiter avec qualité :
 - o l'insertion et la transition paysagère des secteurs « vitrines » en contact avec les infrastructures majeures en matière de déplacements (A10, RN147, LGV SEA, RD757 et RD30)
 - o les limites entre les espaces privés et les futurs espaces publics en tenant compte notamment de la qualité des portails, des clôtures et des plantations
 - o les enseignes et la publicité avec un souci de discrétion
 - o les espaces de stockage et l'aménagement des espaces de gestion des déchets seront préférentiellement dissimulés ou intégrés au parti d'aménagement et de construction
 - o l'adaptation des sols aux usages pour éviter une imperméabilisation excessive et apporter des conditions favorables aux plantations et aux milieux écologiques spontanés
 - o l'accompagnement des continuités écologiques (clôtures végétales constituant une haie ou une lisière végétale, espaces de faible entretien préférentiellement contigus et adaptés aux espèces messicoles et gestion paysagère et écologique des eaux pluviales à la parcelle...).
- La trame générale des espaces verts publics participe à créer des respirations entre les différentes entités à urbaniser. Les espaces riverains de ces coupures peuvent également servir d'appui à la préservation, la mise en valeur et la gestion des milieux et habitats écologiques intéressants, en particulier aux abords :
 - o des secteurs accueillant des plantes « messicoles » remarquables (odontite de Jaubert, nigelle des champs...) qui sont préservés,
 - o des secteurs géographiques, composés d'une densité forte de plantes intéressantes, qui sont intégrés dans l'aménagement : soit sur place, soit par déplacement sur ces futurs espaces verts publics et les lisières de la zone.
- En matière de grand paysage, l'interface entre espaces construits et aménagés et grandes infrastructures de transport doit être particulièrement soigné et présenter une esthétique paysagère de qualité.

Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement de la zone Aue1 n°15 République IV.

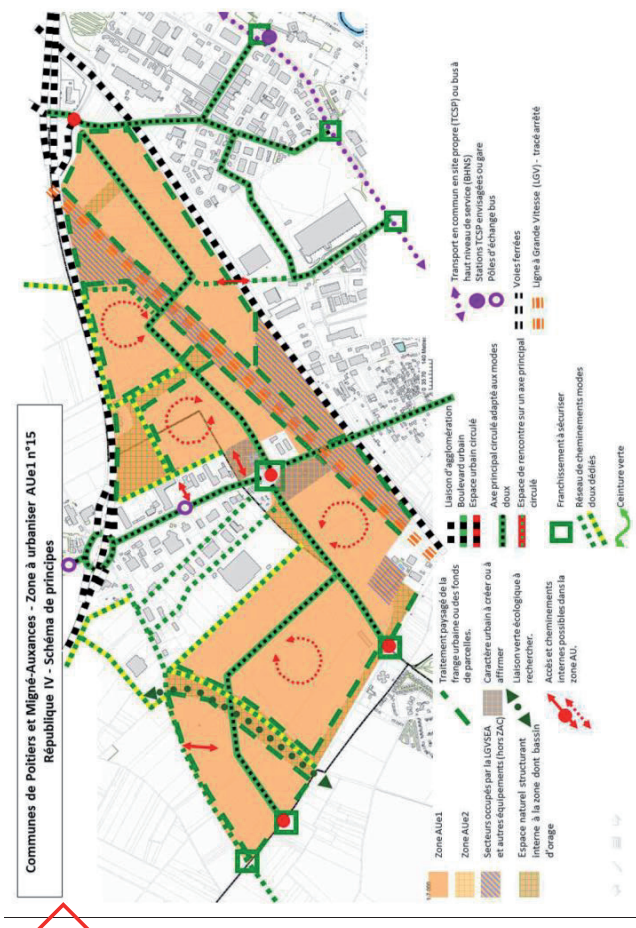
Prise en compte par le projet

La zone Aue1 n°15 République IV est concernée par le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 uniquement sur sa partie nord-est, espace situé entre la LGV SEA à l'ouest et l'autoroute A10 à l'est. Le projet paysager de la mise à 2x3 voies de l'autoroute ne prévoit pas de plantations particulières dans ce secteur de manière à maintenir cet effet vitrine, qui sera mis en valeur par le traitement paysager de la frange urbaine ou des fonds de parcelles prévu dans le cadre du schéma de principes de la zone Aue1 n°15 République IV.

La création de la 3^{ème} voie de l'autoroute A10 ne viendra donc pas remettre en cause la réalisation de cette frange paysagère ; elle conduira seulement à la décaler de quelques mètres à l'est. Le diagnostic écologique réalisé sur tout le linéaire de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné n'a pas relevé, dans ce secteur qui est en contact direct avec la zone Aue1 n°15 République IV, d'enjeux écologiques méritant la mise en place à l'ouest de l'autoroute A10 de mesures de réduction ou de compensation écologiques.

Nota : Les zones écologiques présentant de l'intérêt sont situées à l'ouest de la LGV SEA qui constitue déjà une barrière par rapport à l'autoroute A10 et à l'agglomération de Poitiers.

Oui



3.4.4. Les orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité

Parmi les nombreuses orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité retenues dans le cadre du PLUI du Grand Poitiers, certaines sont en lien plus direct avec le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10. Il s'agit des orientations suivantes :

Orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Les maîtres d'ouvrage sont invités à recueillir tous les éléments pour obtenir de bonne condition dans l'aménagement ultérieur. Cette démarche permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de connaître les sensibilités environnementales présentes ou potentiellement présentes au sein de l'aire d'étude de son projet, - de savoir s'il est nécessaire de mener des investigations plus approfondies (en particulier si l'aire d'étude s'inscrit dans un contexte faiblement urbanisé), - de disposer de recommandations environnementales lui permettant de mieux intégrer son projet à l'environnement en prenant en compte et en favorisant le maintien de la biodiversité. <p>La finesse des inventaires à mettre en œuvre va dépendre des caractéristiques de l'aire d'étude, à savoir : de sa superficie (elle-même dépendante du type de projet) et du contexte au sein duquel elle s'inscrit (présence d'habitats naturels, de continuités écologiques, contexte urbain et degré d'artificialisation...).</p> <p>La caractérisation de l'état actuel du site doit permettre de qualifier les enjeux potentiels et avérés en matière d'habitats d'espèces et les potentialités écologiques de la zone étudiée, en particulier lorsqu'elle est reprise au titre du L123-1.7°. Cette prise en considération n'exclut pas une évolution des éléments concernés (ex haie actuellement recensée dans le PLU). L'essentiel est en l'occurrence de ne pas obérer les continuités écologiques en cas d'interruption ponctuelle des éléments recensés au titre de l'article L123-1.7°. Les conditions de restitution de ces interruptions ponctuelles sont à adapter en fonction du site et de son potentiel en matière d'armature écologique. Par exemple, une haie recensée peut être interrompue par une ou plusieurs voies ou des accès sous réserve de maintenir une fonction de corridor sur site ou sur un autre espace pertinent afin de faire perdurer des liaisons.</p> <p>Dans la plaine céréalière, les surfaces affectées à la production céréalière ont connu une expansion au détriment des bocages. Les haies, supprimées pour une exploitation intensive par les machines agricoles à grand rendement, sont le premier impact visible dans le paysage. La préservation de la diversité botanique et faunistique, la régulation de l'hydrographie et la conservation des spécificités du paysage demande qu'un soin particulier soit apporté aux éléments paysagers qui ponctuent la plaine céréalière.</p> <p>Tout aménagement ou construction dans ou aux abords de la plaine est donc a priori un point sensible à traiter. L'intervention doit être double :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des aménagements spécifiques doivent être conçus pour leur insertion dans le paysage par les commanditaires. - Le répertoire paysager des grands sujets, de bosquets, d'arbres isolés remarquables offre de nombreuses solutions pour ouvrir une plus grande diversité végétale. - Haies, bosquets, abords de vallées à la végétation spécifique peuvent être recréés sans nuire aux rendements des cultures en particulier aux abords des chemins et dans les franges urbaines en systématisant une bande enherbée en accompagnement. - Leurs apports sont des événements et des ponctuations soulignant la grande échelle du paysage de plaine, l'amélioration d'élément non valorisant pour les paysages, la diversité faunistique et floristique, des couloirs de déplacement de la faune. <p>La plaine joue un grand rôle dans Grand Poitiers en révélant les infrastructures de transport : voies rapides (RN147), autoroutes (A10), ouvrages d'art, lignes à haute tension, merlons, remblais...). Tous ces éléments font partie intégrante du paysage : quelques aménagements bien conçus permettent de les intégrer correctement dans leur environnement.</p> <p>Les infrastructures modifiées ou à créer dans cette nature de paysage doivent faire l'objet d'intégration poussée et participer pleinement aux fonctions corridors le long de l'infrastructure, mais également en préservant des possibilités de traversés pour les</p>	<p>Concernant les orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité, et comme évoqué précédemment lors de l'analyse de la compatibilité du projet avec le PADD, une étude d'impact réalisée dans le cadre du projet a permis d'identifier les caractéristiques initiales du site et de déterminer les impacts du projet sur l'environnement au sens large, sur la base de plusieurs diagnostics détaillés. Ces diagnostics et l'étude d'impact menés ont conduit à la mise en place de mesures environnementales concernant notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la gestion et le traitement des eaux pluviales ; - les franchissements hydrauliques ; - la préservation des milieux naturels (habitats, massifs boisés, haies et espèces présentes) et le rétablissement des continuités écologiques ; - la mise en place de mesures paysagères au droit des sites particuliers. <p>L'ensemble de ces mesures est résumé ci-après dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI et détaillé dans la pièce F1 du dossier d'enquête (étude d'impact).</p>	
<p>Pour ce qui concerne le traitement paysager du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, l'ensemble des éléments présentés ci-avant pour étudier la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement territoriales ou les zones AU des 5 communes étudiées met bien en évidence la prise en compte de cette thématique au droit des sites particuliers traversés.</p> <p>Cet ensemble montre également le souci constant du Maître d'Ouvrage (Cofiroute) de réaliser des aménagements paysagers couplés avec des mesures de réduction et de compensation écologiques. Cette philosophie permettra de réaliser un projet en lien direct avec les spécificités des territoires traversés et d'optimiser les mesures environnementales mises en œuvre.</p>		<p>Oui pour la majorité des orientations</p>

Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité</p> <p>différentes espèces animales. Cette remarque sur les infrastructures s'étend sur tous les espaces qu'elles parcourent quelle que soit la structure paysagère.</p> <p>En ce qui concerne la problématique des haies dans le secteur bocager, il s'avère que sur le périmètre du PLU du Grand Poitiers, des haies ont été inventoriées lors d'une campagne en 2008-2009. L'état écologique des haies intéressantes est repris sur le document graphique du PLU au titre de l'article L123.1.7 du code de l'urbanisme. Ce dernier permet de localiser les éléments de paysage à mettre en valeur ou à requalifier pour un motif d'ordre écologique. Ces éléments sont donc à mettre en valeur pour un motif de ces motifs ou doivent être restitués. Les haies reprises, 90% des haies recensées, font partie des catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lisières (comprenant également des éléments de ripisylve, - Haies multistrates, - Haies arbustives hautes, - Haies arbustives taillée en façade ou en sommet, - Alignements arborés. <p>L'objectif en matière de paysage bocager est donc la préservation des haies et de conserver, voire accroître leur ampleur. Il est donc essentiel de porter une attention forte sur tout projet d'aménagement, d'utilisation du sol ou de construction qui s'applique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur les secteurs proposant une densité importante et donc une mise en relation efficace et multiple de différents espaces contrastés : espace forestiers / réseau de haies / espaces de vallée ou espace naturel / réseau de haies / milieu urbain, - sur les secteurs bocagers dont les connexions sont limitées et tiennent désormais sur un ou deux points de passage afin de garantir la pérennité des corridors, · sur les secteurs en accompagnement des cheminements ville nature ou liés aux espaces reconnus en matière d'inventaire ou de protection naturelle, - sur les secteurs en appui de zone nodale (ou zone source) qui, par la présence du réseau de haies, permettent de diffuser sur des milieux considérés comme plus pauvres ou plus communs, · sur toutes les franges urbaines en contact avec la trame verte et bleue, ainsi que les franges urbaines en contact avec des espaces agricoles ou naturels de manière générale, - dans la trame verte et bleue définie sur le document graphique du PLU. <p>Objectif en matière d'aménagement et de plantation de haies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les haies mono-strates ou composées d'une seule espèce ne sont pas souhaitées, - les haies multistrates sont à privilégier, en particulier quand elles ont pour fonction de garantir la mise en place d'un corridor. A défaut (par manque de place ou d'autre raison vérifiable telles que les réseaux...), il convient d'adopter des haies buissonnantes comportant un cortège d'espèces locales, - une bande enherbée doit accompagner le socle support de la haie pour permettre de limiter les « agressions » directes et multiplier les variétés d'espèces herbées. <p>Objectif en matière de boisements : Au-delà de la gestion raisonnée, les premiers objectifs du PLU sont de conserver ou de restituer les formations forestières bien constituées pour pouvoir par la suite accroître la biodiversité floristique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - conserver des îlots de bois sénescents pour favoriser les oiseaux cavernicoles (comme la Chouette hulotte ou les pics) et les insectes xylophages (Grand Capricorne...), - éviter les alignements d'essences exogènes (Peuplier d'Italie, résineux, chênes rouges d'Amérique...) notamment en lisière de parcelles et la tonte régulière au pied des plants, - limiter l'artificialisation des lisières en semant une prairie naturelle et en laissant l'ourlet naturel se développer, avec une fauche annuelle en octobre. <p>Dans les opérations d'aménagement ou de constructions aux abords des masses boisées, il convient de donner une place confortable à l'arbre dès l'élaboration du plan masse (alignements, boisement, mise en place de bosquet, traitement de la lisière avec maintien d'espace vert en bordure...)</p>	<p>Pour ce qui concerne les corridors situés le long de l'infrastructure et le traitement des continuités écologiques, préservant les possibilités de traversée des différentes espèces animales, plusieurs dispositifs sont prévus dans le cadre du projet tout au long de l'itinéraire entre Poitiers et Veigné. Ils sont positionnés dans des secteurs stratégiques au regard des enjeux en la matière. Ainsi, outre l'aménagement de nouveaux viaducs dans les 4 principales vallées de l'itinéraire et le rétablissement des ouvrages hydrauliques existants ainsi que des passages inférieurs, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement de banquettes en encorbellement au droit de certains ouvrages hydrauliques pour améliorer la continuité écologique ; - le réaménagement de certains corridors écologiques pour guider la faune ; - le déplacement d'espèces animales avant le début des travaux ou la pose de clôtures spécifiques aux amphibiens en phase chantier. Ces deux mesures temporaires permettent d'éviter la mortalité des espèces animales par collision. <p>Pour exemple, au niveau des 5 communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers et des territoires les plus proches (commune de Jaunay-Clan), les mesures de ce type se situent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au droit du ruisseau la Palu et de l'aire de service de Poitiers-Chinccé ; - à l'amont et à l'aval du diffuseur du Futuroscope ; - au niveau de la rivière Auxance ; - au niveau du viaduc de la Boivre ; - au sud du diffuseur de Poitiers sud. <p>Pour ce qui concerne la prise en compte des haies protégées, un chapitre particulier est présenté ci-après dans le cadre de la présente mise en compatibilité (cf. chapitre 3.6. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme). Il démontre que, de manière générale, les principales haies sont maintenues dans le cadre du projet. Néanmoins, si des haies protégées sont impactées par le projet sur le territoire du PLU, c'est soit de manière ponctuelle, soit en association avec de nouvelles plantations conduisant à réduire voire supprimer l'impact.</p> <p>Pour ce qui concerne les boisements, dès lors que le projet impacte une zone boisée, la lisière est reconstituée et les arbres de grande envergure sont préservés. De nouveaux sujets peuvent également être replantés (cf. bois de la Queue du Renard à Vouneuil-sous-Biard).</p>

Orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<p>Objetif... matière... pluviales... il s'agit de réaliser un assainissement des eaux pluviales favorable à la biodiversité. Pour étendre l'effort de traitement paysager et de recherche de lieux d'expression laissés à la biodiversité, les ouvrages de gestion des eaux pluviales doivent être intégrés à la réflexion. Ils s'inscrivent dans une logique de gestion alternative qui dépasse le strict ouvrage technique pour privilégier les solutions douces intégrées au paysage.</p> <p>Selon les techniques, leur fonction de rétention temporaire est complétée par une utilisation possible de tout ou partie par le public (plaine de jeux, espaces alternatifs de cheminements...).</p>	<p>En matière de gestion des eaux pluviales, les principes généraux de l'assainissement du projet A10 détaillés ci-avant dans le cadre de l'analyse des orientations d'aménagement de la zone AUe1 n°05 Grands Philambins à Chasseneuil-du-Poitou mettent en évidence une amélioration de la situation actuelle au droit de l'autoroute A10. Ainsi, par rapport à la situation actuelle, on peut noter que, sur le territoire des 5 communes de la Communauté Urbaine du Grand Poitiers, 8 nouveaux bassins d'assainissement seront créés, 2 bassins existants seront réaménagés et 2 autres seront conservés. Dans certains secteurs, ces mesures seront en outre complétées par des mesures en faveur de la biodiversité.</p> <p>Par contre, pour des raisons essentiellement de sécurité, il est difficile d'envisager que ces bassins d'assainissement soient ouverts au public. Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ne peut donc remplir les conditions de l'orientation d'aménagement concernant la gestion des eaux pluviales.</p> <p>Texte de mise en compatibilité de l'orientation d'aménagement sur le paysage et la biodiversité :</p> <p>Selon les techniques, leur fonction de rétention temporaire est complétée par une utilisation possible de tout ou partie par le public (plaine de jeux, espaces alternatifs de cheminements...), sauf en cas d'impossibilité technique ou d'impératif de sécurité.</p>	<p>Non pour la gestion des eaux pluviales (Cf. mise en compatibilité de l'orientation dans l'encadré ci-contre. Les modifications sont mises en évidence en turquoise.)</p>

Les orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité ont été modifiées pour rendre possible la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, concernant la gestion des eaux pluviales.

3.4.5. Les autres orientations inscrites au PLUI du Grand Poitiers

Concernant les **orientations d'aménagement du patrimoine**, et comme évoqué précédemment lors de l'analyse de la compatibilité du projet avec le PADD, on peut signaler que l'aménagement envisagé impacte peu le patrimoine bâti de la commune puisqu'il s'agit de l'élargissement d'une infrastructure existante. L'aménagement sera fait à l'image de l'autoroute existante, sans modifier les volumes bâtis ou les éléments identitaires.

L'analyse paysagère menée dans le cadre des études a permis d'identifier ces éléments identitaires. Dès lors qu'une co-visibilité a été constatée entre le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 et ces éléments identitaires, un traitement paysager spécifique a été envisagé (cf. §6.1 ci-après : Extraits de l'atlas des mesures paysagères du dossier d'enquête).

Les orientations d'aménagement liées au renouvellement urbain concernent plus particulièrement le domaine de l'habitat (individuel, collectif, pavillonnaire) et ne concernent donc pas directement le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10. On peut toutefois signaler que le projet aura des conséquences positives sur le développement économique, et donc le renouvellement urbain, du fait d'une fluidification des conditions de circulation.

3.5. | Le Règlement

Le PLUI du Grand Poitiers intègre une zone UY, située au niveau de l'autoroute A10 existante et réservée aux activités autoroutières.

Compte tenu de la nature du présent projet qui consiste en l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 existante, il apparaît nécessaire d'inclure ce projet dans la zone UY, réservée aux activités autoroutières.

L'analyse de la compatibilité du règlement de cette seule zone traversée est présentée ci-après. Les modifications apportées au règlement sont présentées au chapitre 4 et sont mises en évidence en turquoise en turquoise.

3.5.1. Zone UY

3.5.1.1. Caractère de la zone

La zone UY est réservée aux activités autoroutières.

3.5.1.2. Les articles 1 et 2

D'après l'article 1, sont notamment interdits les constructions, installations et mode d'occupation du sol de toute nature à l'exception des suivants :

- les constructions, installations et mode d'occupation du sol nécessaires au fonctionnement du service public autoroutier et de ses activités commerciales et sociales, ainsi que les constructions, installations et aménagements nécessaires aux infrastructures ferroviaires ;
- les constructions, installations et modes d'occupation du sol de toute nature nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

L'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 appartient à ces exceptions.

L'article 1 interdit également tout projet nécessitant une dégradation des haies repérées sur les documents graphiques. Il tolère cependant une interruption très ponctuelle, comme par exemple celle nécessitée par la création d'un accès ou d'une voie. Dans ce cas, il faut assurer une restitution de la continuité biologique conformément aux orientations d'aménagement paysages et biodiversité.

Pour ce qui concerne le présent projet, des haies repérées sur les documents graphiques sont partiellement impactées, au droit de secteurs ponctuels. On peut toutefois signaler qu'au niveau du diffuseur de Poitiers sud, une haie conséquente pourrait être concernée par les emprises du projet. Dans la réalité, le projet paysager prévoit dans ce secteur le maintien de cette haie ainsi que le renforcement des plantations dans ce secteur. Le projet est donc compatible avec l'article 1 de la zone UY.

L'article 2 ne liste aucune occupation ou utilisation du sol soumise à des conditions particulières, en lien avec l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10. Le projet est donc compatible avec l'article 2.

Le projet est compatible avec les articles 1 et 2 de la zone UY.

3.5.1.3. Les autres articles

Tous les articles de la zone UY ont été analysés. Il apparaît que seul le contenu d'un des articles doit être précisé pour tenir compte des aspects liés aux modalités d'aménagement du projet sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers. Il s'agit de l'article 13 qui traite des espaces libres, aires de jeux et de loisirs et des plantations.

Les dispositions de cet article ne pourront pas nécessairement être respectées dans le cadre du projet, qui d'une part raisonne les plantations à l'échelle globale du territoire, sur la base d'un projet paysager étendu et d'autre part respecte des règles de sécurité aux abords de ses ouvrages.

De ce fait, les dispositions de cet article portant sur l'aménagement des espaces non bâtis et l'accessibilité du public aux abords des bassins d'orage doivent être complétées pour tenir compte des spécificités du projet.

L'article 13 de la zone UY sera mis en compatibilité.

3.6. | Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme

Les emprises du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 interceptent 2 types d'éléments de valeur recensés sur le plan de zonage du PLUI du Grand Poitiers, à savoir :

- des haies recensées en tant que telles sur le plan de zonage ;
- des secteurs identifiés comme éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique.

Au préalable de l'analyse de la compatibilité du projet autoroutier avec les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme présentée ci-dessous, il est important de préciser que le projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 consiste en l'élargissement d'une infrastructure existante et qu'il fait l'objet d'un projet d'aménagement paysager global. Ce projet d'aménagement paysager a pour but de limiter les effets négatifs du projet sur le paysage.

En effet, un Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP) a été réalisé dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, qui étudie l'insertion du projet d'aménagement de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné. Il constitue la pièce F4a et pièce F4b du dossier d'enquête.

Sur la base de la définition des unités paysagères traversées et de l'analyse des enjeux de paysage, d'architecture et de patrimoine, le SDAP établit ainsi des prescriptions architecturales et paysagères. Il définit un cadre d'intervention pour l'aménagement du projet.

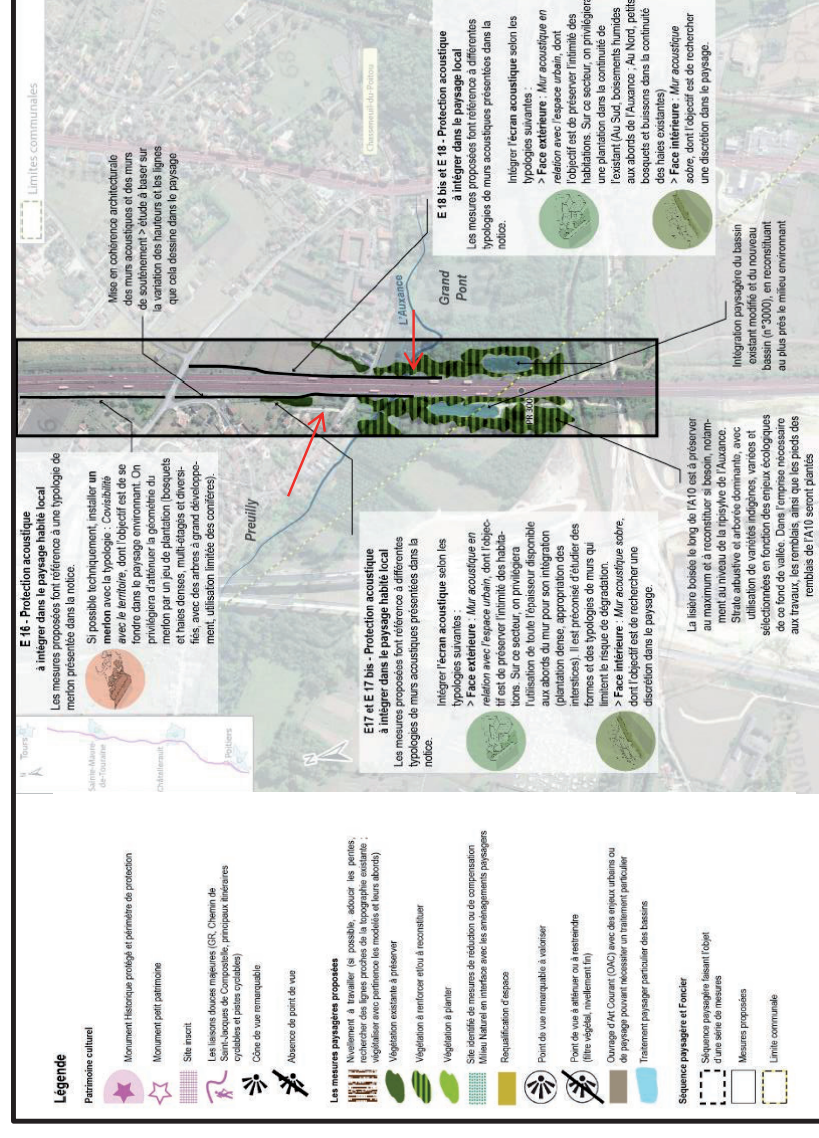
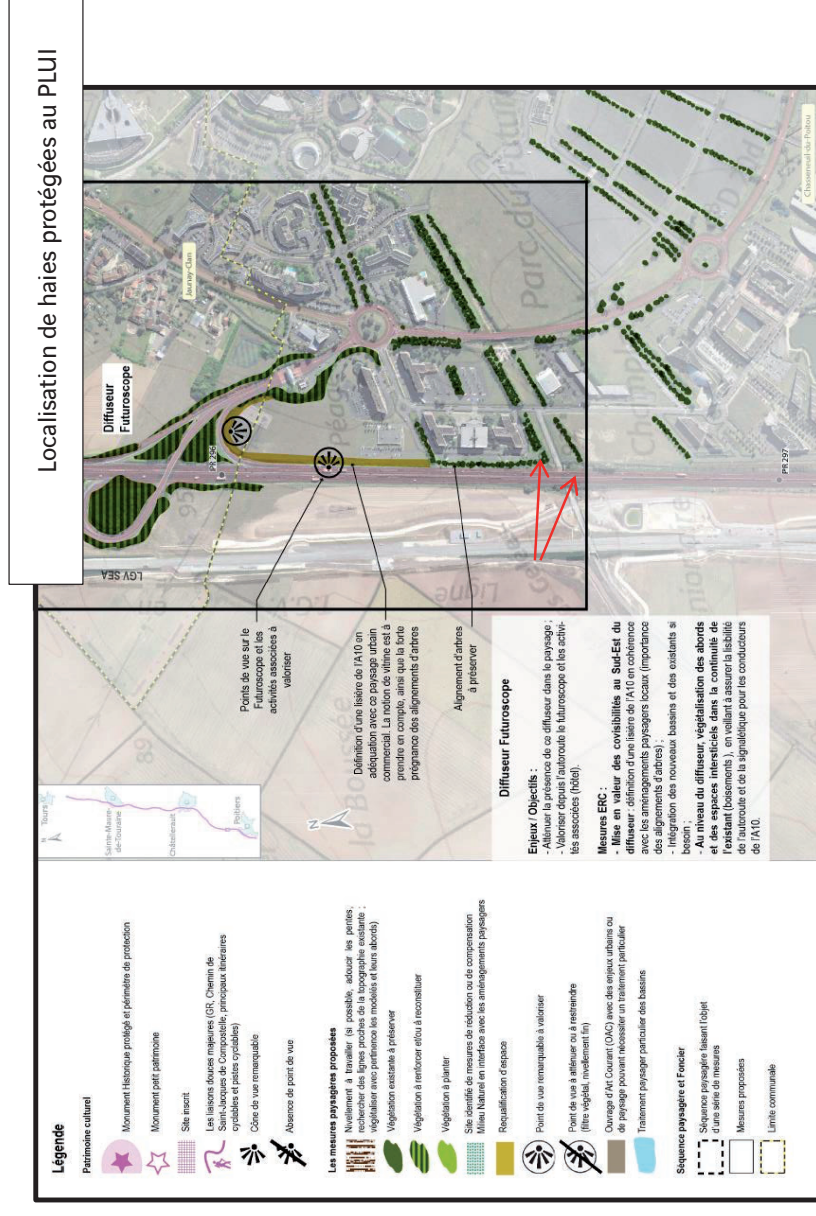
Les planches de l'atlas des mesures paysagères au niveau des communes du PLUI du Grand Poitiers concernées par le projet, à savoir Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers, Biard et Vouneuil-sous-Biard, sont présentées en annexe.

3.6.1. Les haies recensées

De manière générale et dans la mesure du possible, les principales haies existantes aux abords de l'autoroute A10 seront **maintenues** ou **remplacées** dans le cadre de la réalisation du projet.

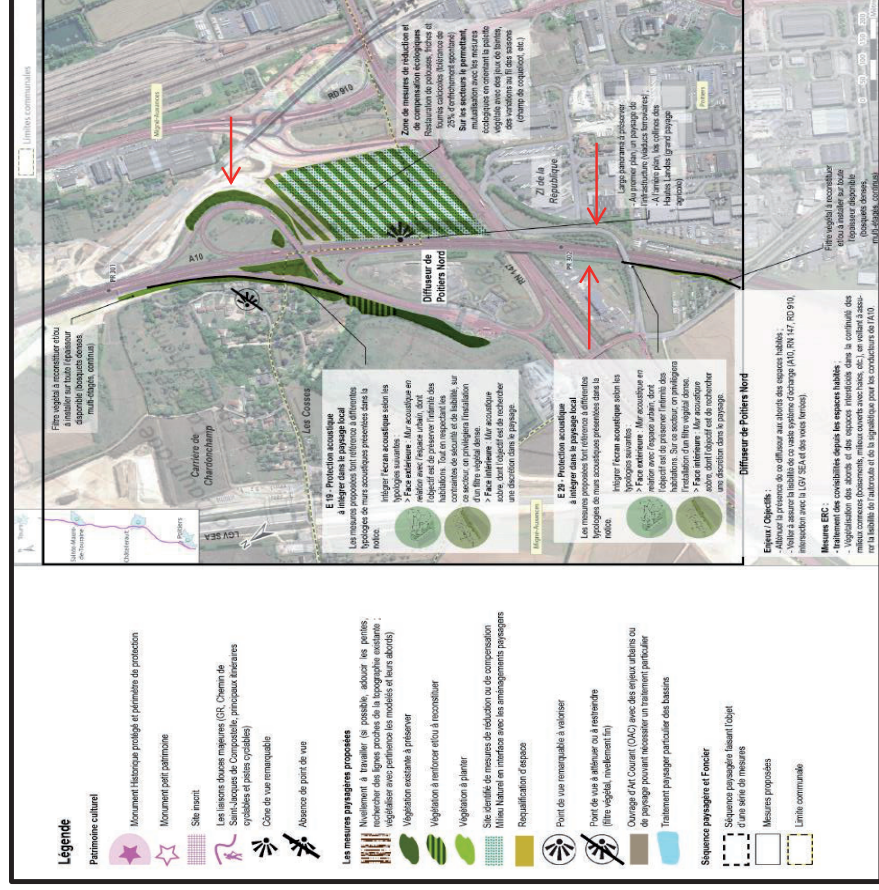
Cependant, dans certains secteurs, il n'est pas possible de les conserver. Elles devront donc être arrachées en préalable aux travaux de l'autoroute. Pour réduire ces impacts, le projet paysager de l'autoroute A10 a répertorié sur l'ensemble du linéaire aménagé (et donc par conséquent sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers), les secteurs où les haies existantes pouvaient être conservées, renforcées et/ou reconstituées, ainsi que les secteurs qui feront l'objet de nouvelles plantations. Les extraits des planches de l'atlas des mesures paysagères présentés ci-après montrent à titre d'exemple, certains secteurs du territoire du PLUI du Grand Poitiers qui feront l'objet d'aménagements paysagers.

Commune de Chasseneuil-du-Poitou :



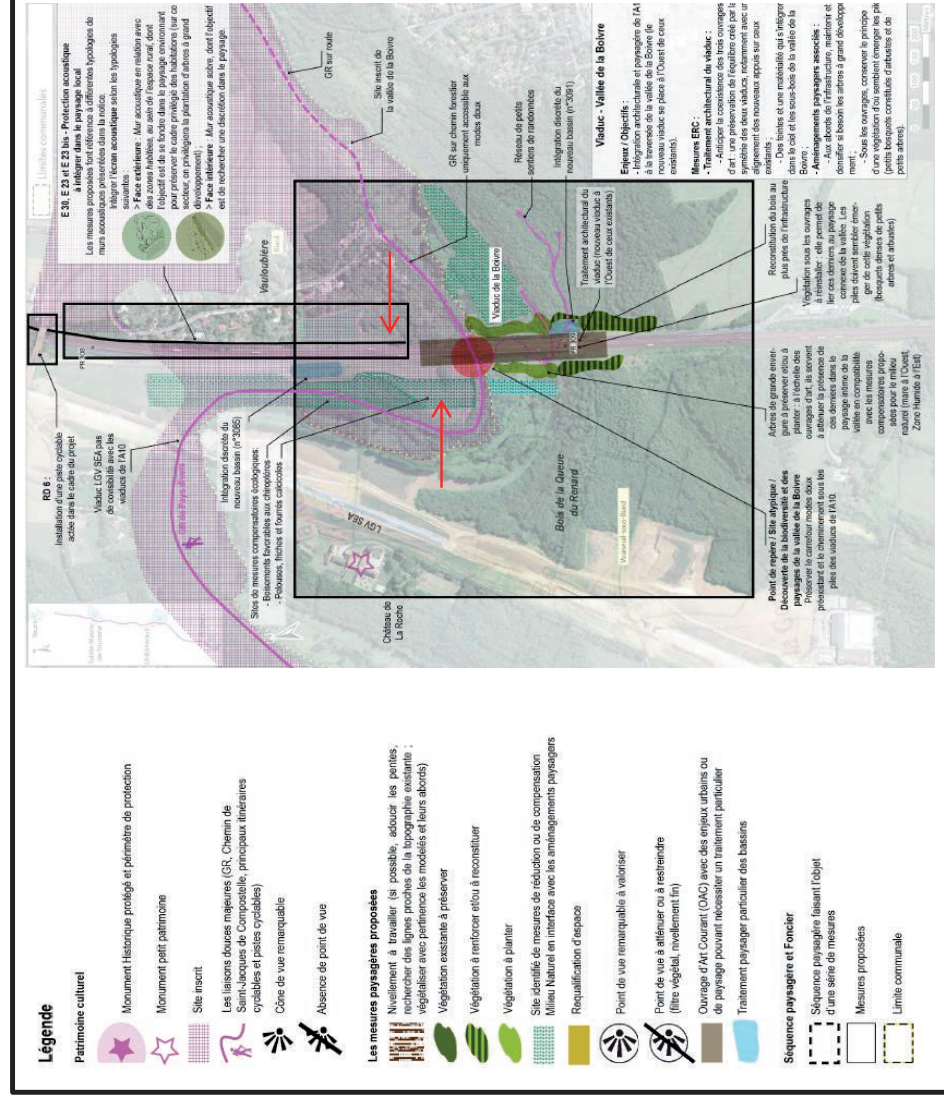
Communes de Migné-Auxances et de Poitiers :

Localisation de haies protégées au PLUI



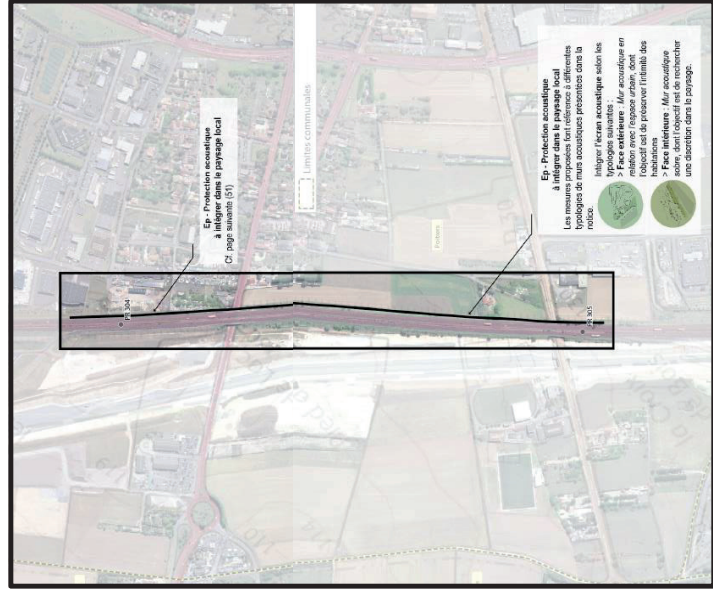
Commune de Biard :

Localisation de haies protégées au PLUI



Dans le cadre des études de détail ultérieures, le projet paysager de l'A10 sera précisé et affiné. Seront ainsi notamment définies précisément les haies reconstituées et leur localisation.

En attendant de connaître précisément leur localisation et pour permettre la réalisation du projet autoroutier, la mise en compatibilité du PLUI du Grand Poitiers consiste donc à supprimer l'ensemble des haies recensées sur le plan de zonage à l'intérieur du zonage UY, ce qui représente un linéaire de 1 290 m. La société Cofiroute s'engage en contre partie à recréer a minima, sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers, la même longueur de haies. Ces plantations pourront être réalisées soit en place sur les emprises travaux qui ne sont pas dévolues à l'autoroute, soit à proximité.



3.6.2. Les éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique

Les emprises du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 interceptent des secteurs identifiés en tant qu'éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique, à hauteur d'environ 10 ha sur l'ensemble du PLUI du Grand Poitiers.

Au droit des emprises du projet, la zone UY sera étendue et les secteurs identifiés en tant qu'éléments de paysage à mettre en valeur ne pourront être conservés. Ils seront donc supprimés du plan de zonage, dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

Pour compenser la suppression de ces secteurs, la mise en compatibilité du PLUI du Grand Poitiers a intégré dans son plan de zonage en tant qu'éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique, les mesures compensatoires prises en faveur du milieu naturel par la société Cofiroute. Ces surfaces correspondent aux surfaces potentielles de guildes¹ d'habitat à compenser. Elles sont cartographiées dans la carte de synthèse des mesures envisagées de l'étude d'impact (voir pièce F1 : Étude d'impact).

Les habitats concernés sont les suivants :

- cours d'eau,
- boisements,
- boisements humides, ripisylve,
- boisements favorables au gîte des chiroptères,
- pelouses, friches, fourrés calcicoles,
- pelouses, friches, fourrés acidiphiles à neutroclines,
- pièces d'eau,
- zones humides ouvertes, prairies humides,
- zones humides réglementaires.

Sur le plan de zonage au PLUI du Grand Poitiers mis en compatibilité, ces surfaces à compenser sont donc cartographiées sous la légende :

**Éléments de paysage à mettre en valeur,
à protéger ou à requalifier pour des
motifs d'ordre culturel ; écologique
ou historique (art L 123-1-5 7° du CU)**

3.7. | Les règlements de lotissement (article L442-13 du Code de l'urbanisme)

Aucun lotissement n'est situé dans le secteur concerné par les travaux associés au projet sur les cinq communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers concernées par le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10.

3.8. | Les plans d'aménagement de ZAC (article L311-7 du Code de l'urbanisme)

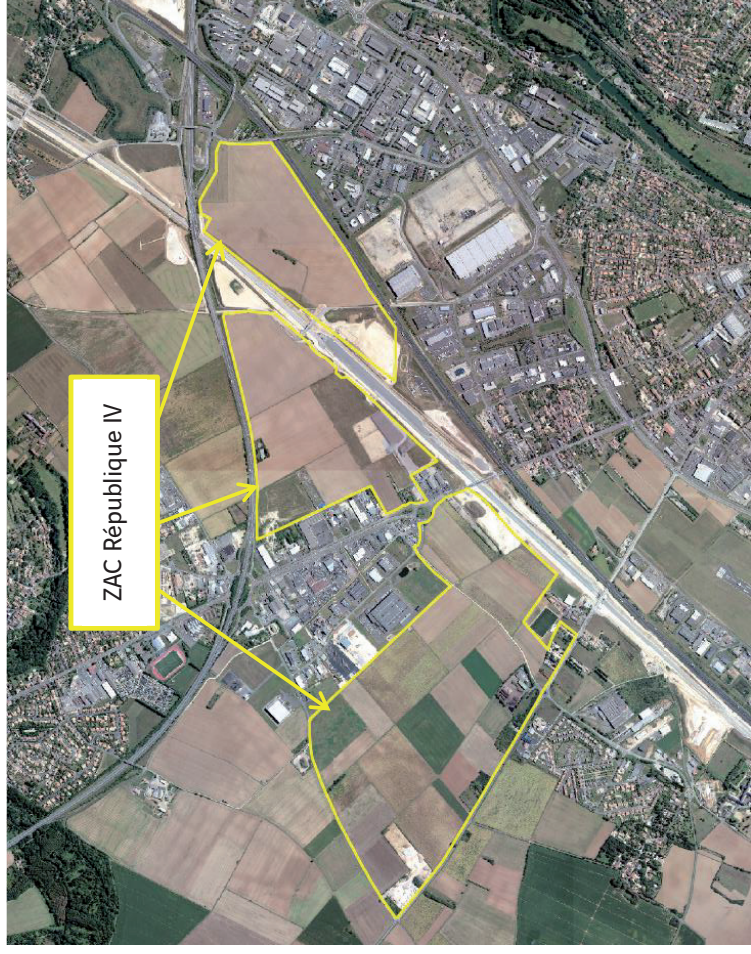
Deux Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), situées sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers sont interceptées par les emprises du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10, à savoir :

- la ZAC Téléport, située sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, au niveau du pôle d'activités du Futuroscope, côté Est de l'autoroute A10 ;
- la ZAC République IV, située sur la commune de Poitiers, côté Ouest de l'autoroute A10. Cette ZAC, scindée en 3 blocs distincts, n'est interceptée par le projet qu'au niveau du bloc situé le plus au Nord, enclavé entre l'autoroute A10 et la LGV SEA. Cette ZAC est également concernée par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), intégrée au PLUI. Il s'agit de l'OAP de la zone AUE1 n°15 traitée dans le chapitre propre aux OAP.



Délimitation de la ZAC Téléport à Chasseneuil-du-Poitou

¹ Une guildé écologique est un ensemble d'espèces appartenant à un même groupe taxonomique ou fonctionnel qui exploitent une ressource commune de la même manière et en même temps, donc partageant la même niche écologique.



Délimitation de la ZAC République IV à Poitiers

3.9. | Les servitudes d'utilité publique (SUP)

Les servitudes d'utilité publique ne peuvent pas faire l'objet d'une mise en compatibilité. En cas de problème avec certaines servitudes, les gestionnaires seront contactés.

4. PIÈCES MODIFIÉES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

4.1. | Le règlement

4.1.1. Avant mise en compatibilité

UY

UY : ZONE D'ACTIVITÉS AUTOROUTIÈRES

La zone UY est réservée aux activités autoroutières.

ARTICLE 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

Tout projet nécessitant une dégradation des haies repérées sur les documents graphiques. Une interruption très ponctuelle, pour la création d'un accès ou d'une voie par exemple, sera tolérée. Dans ce cas, une restitution de la continuité biologique sera assurée conformément aux orientations d'aménagement paysages et biodiversité ;

Les constructions, dans une bande de 10 mètres à partir de la limite (telle que figurant sur le cadastre) des rivières (le Clain, la Boivre, l'Auxance, le Miosson ou la Feuillante), sauf impossibilité avérée de les réaliser ailleurs.

Les autres constructions, installations et mode d'occupation du sol de toute nature à l'exception de ceux mentionnés à l'article 2 et des suivants :

- ◆ Les aires publiques d'accueil des gens du voyage, ainsi que les constructions destinées à leurs services communs.
- ◆ Les constructions, installations et mode d'occupation du sol nécessaires au fonctionnement du service public autoroutier et de ses activités commerciales et sociales, ainsi que les constructions, installations et aménagements nécessaires aux infrastructures ferroviaires.
- ◆ Les constructions, installations et modes d'occupation du sol de toute nature nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES (Modification M1-R5)

La reconstruction de bâtiments après sinistre est autorisée dans la limite de la surface de plancher et de l'emprise au sol préexistantes, sans changement de destination.

Les constructions situées dans un talweg sont autorisées à condition d'être implantées de façon à ne pas gêner l'écoulement des eaux.

La construction doit être implantée de telle sorte qu'elle ne soit pas inondée ni en cas de débordement des eaux de la chaussée, ni par les eaux de ruissellement.

ARTICLE 3 : ACCES ET VOIRIE

Les constructions doivent être desservies par des voies carrossables par tous les temps dont les caractéristiques correspondent à leur destination et répondent aux normes de sécurité publique, prévoyant l'utilisation de la voie par tous les usagers (y compris piétons, cyclistes, ...).

AVANT MECDU

UY

ARTICLE 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

1) Réseau d'adduction d'eau potable

L'alimentation en eau potable de toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être assurée dans les conditions conformes aux règlements en vigueur.

Les constructions doivent privilégier l'installation de systèmes économes en eau potable.

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être desservie par une conduite de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes.

2) Assainissement : réseau d'eaux usées

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être raccordée et évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau collectif d'assainissement, lorsque celui-ci existe.

Le raccordement au réseau lors de la mise en place d'un collecteur eaux usées est obligatoire.

En cas d'absence du réseau d'assainissement collectif, le dispositif non collectif d'assainissement à mettre en œuvre sera compatible avec la réglementation en vigueur. Il traitera toutes les eaux usées. Seules les fosses septiques toutes eaux seront autorisées. En particulier, le plan de masse de construire devra faire apparaître le tracé des équipements privés notamment pour l'assainissement. S'il est nécessaire, l'exutoire du dispositif d'assainissement y sera clairement indiqué.

Toute construction à usage d'activités doit rejeter ses eaux usées après un traitement les rendant conformes aux normes fixées par l'exploitant du réseau ou à défaut aux règlements en vigueur.

3) Assainissement : réseau d'eaux pluviales

Dans tous les cas, tout aménagement réalisé ne doit jamais faire obstacle à l'écoulement des eaux pluviales.

Toute opération d'aménagement ou de construction, sur un terrain non bâti ou en renouvellement, doit respecter les règles inscrites au SDAGE et les prescriptions suivantes :

- ◆ Pour une pluie décennale (période de retour égale à 10 ans, soit 38 mm en 1 heure), quelle que soit la surface de l'opération, le débit de fuite autorisé à l'aval de l'opération est au plus égal à 1 l/s.ha.
- ◆ Pour une pluie centennale (période de retour égale à 100 ans, soit 60 mm en 1 heure), quelle que soit la surface de l'opération, le débit de fuite autorisé à l'aval de l'opération est au plus égal à 3 l/s.ha.
- ◆ L'infiltration des eaux pluviales n'est possible qu'après traitement (décantation et filtration sur sable), est autorisée si il n'y a pas rejet direct à la nappe phréatique et si les risques liés au contexte géologique ont été écartés.

UY

ARTICLE 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

Les constructions sont implantées, avec le souci constant d'une composition harmonieuse compatible avec l'environnement urbain existant à proximité.

Pour les opérations d'ensemble, les parkings sont réalisés de façon à éviter tout envahissement des espaces piétons par les voitures.

Dans certains secteurs, les documents graphiques font apparaître soit des obligations d'alignement, soit des marges de recul. Les règles, énumérées ci-dessous, ne s'appliquent pas aux opérations d'ensemble, c'est-à-dire concernant une partie substantielle d'un îlot bâti.

- ◆ L'obligation d'un alignement signifie que la construction doit comporter au moins une part significative de sa façade ou de son pignon à l'alignement.

- ◆ L'obligation d'une marge de recul signifie que la construction doit être positionnée à au moins x mètres de l'alignement (le chiffre x est indiqué à l'appui du figuré sur les documents graphiques). En l'absence d'indication de distance, x est pris égal à cinq mètres. Toutefois, des constructions annexes (garages, par exemple) ou des extensions limitées peuvent être autorisées dans cette bande de terrain si elles sont justifiées.

Le long de certains axes bruyants, des distances minimales d'implantation des constructions par rapport aux limites de la voie sont prévues. Ces distances sont indiquées sur les documents graphiques.

Par rapport à la limite des emprises ferroviaires des lignes à grande vitesse, les constructions nouvelles doivent être implantées à une distance minimale de 50 mètres pour les constructions à usage d'habitation et de 25 mètres pour les autres constructions.

ARTICLE 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

L'implantation de la construction devra respecter les besoins d'éclairage naturel des constructions bâties sur les propriétés voisines

En outre, afin de permettre un entretien correct du terrain et sa bonne ventilation, la construction joindra la limite séparative ou en sera suffisamment éloignée. Cette disposition ne s'applique pas en cas de surélévation à partir d'un volume existant en rez-de-chaussée.

ARTICLE 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

UY

- ◆ En cas d'événement pluvial dépassant la pluie centennale, les aménagements doivent être étudiés pour que les ruissellements s'opèrent prioritairement sur des espaces non sensibles.

L'excédent d'eau, après stockage ou infiltration éventuels, est rejeté dans le dispositif collectif de gestion des eaux pluviales (caniveau, canalisation, fossé, ...)

En l'absence d'exutoire connu, les constructions ou installations sont autorisées sous réserve que le constructeur réalise à sa charge les aménagements permettant l'écoulement des eaux pluviales vers un exutoire à reconstituer ou leur infiltration sur place si le sol le permet.

Tout niveau de construction, même non habité, situé en dessous du terrain ou de la chaussée desservant les constructions devra être protégé contre les eaux de ruissellement et le refoulement des réseaux en cas de mise en charge.

4) Autres réseaux

Pour toute construction ou installation nouvelle, lorsque les réseaux existants sont souterrains, les branchements des particuliers aux réseaux de desserte électrique et de courants faibles, dans la partie privative, doivent l'être également, sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire.

Toute construction nouvelle devra pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité, de téléphone, ainsi qu'aux autres réseaux (câble, distribution de gaz, chauffage urbain, etc.) quand ils existent. En conséquence, des canalisations de branchement seront installées depuis le domaine public jusqu'à la parcelle à desservir.

Toute opération doit être dotée d'un dispositif de gestion des déchets adapté aux besoins de ses utilisateurs. En particulier, tout bâtiment d'habitation collectif doit disposer d'un local poubelles suffisamment dimensionné pour recevoir l'ensemble des conteneurs nécessaires, bien ventilé et facilement nettoyable. Dans le cadre d'un projet de restauration d'un bâtiment existant, le local poubelles sera exigé sauf dans le cas exceptionnel où sa réalisation compromet la préservation de l'identité architecturale du bâtiment restauré.

Si le réseau de distribution d'eau potable est insuffisant pour assurer la défense incendie, le pétitionnaire doit réaliser, à sa charge et sur le terrain d'assiette de son opération, une réserve d'eau destinée à la desserte incendie telle qu'exigée par les services compétents. En l'absence d'un dispositif suffisant, le projet pourra être refusé. Pour l'alimentation du dispositif de défense incendie, la réutilisation des eaux pluviales après traitement est autorisée, éventuellement complétée par un apport d'eau potable.

ARTICLE 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

En l'absence de réseau d'assainissement collectif, la taille de la propriété, sa topographie, la nature du sol, la présence éventuelle de nappe affleurante ou l'absence d'exutoire acceptable peuvent être de nature à la rendre inconstructible pour tout bâtiment nécessitant un dispositif d'assainissement non collectif.

UY

Entre deux constructions non contiguës, une distance minimale est nécessaire pour leur éclairage, leur salubrité, leur entretien, ainsi que pour des raisons de salubrité.

ARTICLE 9 : EMPRISE AU SOL

Il n'y a pas de limite d'emprise au sol fixée.

ARTICLE 10 : HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

Toute nouvelle construction doit s'insérer harmonieusement dans son environnement bâti et paysager.

La hauteur de la construction doit permettre d'assurer une composition urbaine harmonieuse avec les bâtiments avoisinants.

Elle doit en particulier tenir compte des lignes d'orientation des faîtages des constructions voisines, de leur volumétrie.

A l'occasion d'une rénovation importante (coût des travaux supérieur ou égal à 25 % de la valeur vénale du bien) ou de la surélévation ou de la construction d'un bâtiment dont la hauteur totale dépasse 18 mètres au dessus du sol fini en au moins un point, un dispositif de nidification des rapaces diurnes doit être intégré à la construction.

Les édifices monumentaux pourront déroger aux règles ci-dessus.

ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les projets devront présenter une composition urbaine cohérente avec l'environnement bâti (hauteur, volumes, emprise, espaces libres, ...).

Toute extension contiguë de bâtiment et toute construction annexe doit visuellement préserver l'harmonie avec l'existant.

Par leur hauteur et la nature des matériaux utilisés, les clôtures devront s'intégrer dans le contexte. Les clôtures entièrement grillagées réalisées en limite du domaine public, en contact avec un trottoir, ou une voie revêtue, doivent comporter un soubassement d'au moins 7 cm de hauteur (bordure, muret, ...).

Les activités doivent respecter les prescriptions suivantes :

Les façades doivent être animées sans avoir recours à des artifices de type décor peint. Ces derniers sont d'ailleurs interdits, ainsi que toute représentation peinte ou figurée en volume des produits fabriqués ou vendus.

Les couleurs des matériaux doivent être cohérentes sur un même site.

Il convient d'éviter l'architecture « parachutée ».

L'utilisation du parpaing, même enduit, doit être limitée. Le parpaing non enduit est interdit.

UY

Les toitures de type terrasse seront invisibles depuis l'espace public, sauf si elles sont végétalisées.

Les mâts, ainsi que les totems, sont interdits. Cette interdiction ne s'applique pas en cas d'obligation réglementaire ni aux équipements et services publics et d'intérêt général.

Les stockages sont à implanter à l'arrière des bâtiments et doivent rester invisibles depuis le domaine public.

ARTICLE 12 : STATIONNEMENT (Modification M3-R5)

Le présent article ne s'applique pas à la reconstruction à l'identique de bâtiments après sinistre sans changement de destination.

L'annexe 2 du règlement indique les normes à respecter en matière de stationnement des véhicules motorisés et des bicyclettes. Le principe présidant à l'établissement de cette norme est de garantir un nombre de places de stationnement adapté aux besoins de la construction à réaliser et tenant compte des dessertes (piétons, bicyclettes, transports publics réguliers). Pour les cas non énumérés dans l'annexe 2, les normes de stationnement sont établies par référence à l'un des établissements cités qui s'en rapproche le plus ou par la démonstration des besoins générés.

Au nombre de places de stationnement destinées aux véhicules motorisés tel qu'il résulte de l'annexe 2, il convient d'ajouter un certain nombre de places de stationnement pour les visiteurs pour toute opération de 4 logements ou plus.

En cas de modification, de réhabilitation, d'extension ou de changement de destination d'une construction existante, le nombre minimal de places de stationnement exigible est égal à l'accroissement des besoins générés.

Pour les organismes justifiant d'un Plan de Déplacements d'Entreprises, le nombre de places de stationnement exigible sera adapté au contenu du PDE.

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des usagers de la construction ou installation doit être assuré en priorité sur le terrain de l'opération.

Toutes les constructions nouvelles doivent prévoir le rangement sécurisé et facilement accessible des bicyclettes.

Dans l'habitat collectif, chaque place de stationnement pour bicyclette est dotée d'un dispositif d'accrochage pour les roues et le cadre.

L'organisation et les matériaux utilisés pour la construction des stationnements doivent garantir leur pérennité et leur bonne gestion ultérieure. Toutefois, pour les aires de stationnement de grande dimension dont une partie correspond à des besoins relativement ponctuels dans le temps, l'espace affecté à ces besoins pourra être aménagé de façon à permettre plusieurs usages. On devra alors utiliser des matériaux moins « routiers » (stabilisé, gazon stabilisé...) et structurer ces espaces avec des plantations.

Il conviendra de réaliser des plantations sur les aires de stationnement de grandes dimensions afin d'en rompre la monotonie et d'en améliorer l'aspect paysager. Ces éléments végétalisés doivent contribuer à la biodiversité. En outre les stationnements seront agencés de façon à privilégier les circulations piétonnes internes et celles des piétons et cyclistes venant de l'extérieur. Pour les commerces et les établissements

AVANT MECDU

UY

recevant du public, une attention particulière sera apportée aux cheminements reliant la construction aux arrêts de transport en commun la desservant. Les aménagements seront facilement accessibles par les personnes à mobilité réduite.

ARTICLE 13 : ESPACES LIBRES, AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET PLANTATIONS

Les espaces non bâtis qui ne sont pas nécessaires au stationnement et aux accès des véhicules, à la circulation piétonne et aux aires de jeux doivent être plantés d'essences variées. Les éléments plantés doivent être conformes aux orientations d'aménagement biodiversité.

Les bassins d'orage doivent être végétalisés et ouverts au public. En cas d'impossibilité technique avérée tenant notamment au rapport entre la surface disponible et le volume utile de stockage à réaliser, le dispositif de stockage ne pourra pas être constitué d'un bassin d'orage, mais d'un système garantissant une bonne intégration paysagère et, si possible, une accessibilité préservée pour le public.

ARTICLE 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de coefficient maximal d'occupation du sol.

4.1.2. Rendu compatible

APRES MIECDU

UY

UY : ZONE D'ACTIVITES AUTOROUTIERES

La zone UY est réservée aux activités autoroutières.

ARTICLE 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

Tout projet nécessitant une dégradation des haies repérées sur les documents graphiques. Une interruption très ponctuelle, pour la création d'un accès ou d'une voie par exemple, sera tolérée. Dans ce cas, une restitution de la continuité biologique sera assurée conformément aux orientations d'aménagement paysages et biodiversité ;

Les constructions, dans une bande de 10 mètres à partir de la limite (telle que figurant sur le cadastre) des rivières (le Clain, la Boivre, l'Auxance, le Miosson ou la Feuillante), sauf impossibilité avérée de les réaliser ailleurs.

Les autres constructions, installations et mode d'occupation du sol de toute nature à l'exception de ceux mentionnés à l'article 2 et des suivants :

- ◆ Les aires publiques d'accueil des gens du voyage, ainsi que les constructions destinées à leurs services communs.
- ◆ Les constructions, installations et mode d'occupation du sol nécessaires au fonctionnement du service public autoroutier et de ses activités commerciales et sociales, ainsi que les constructions, installations et aménagements nécessaires aux infrastructures ferroviaires.
- ◆ Les constructions, installations et modes d'occupation du sol de toute nature nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES (Modification M1-R5)

La reconstruction de bâtiments après sinistre est autorisée dans la limite de la surface de plancher et de l'emprise au sol préexistantes, sans changement de destination.

Les constructions situées dans un talweg sont autorisées à condition d'être implantées de façon à ne pas gêner l'écoulement des eaux.

La construction doit être implantée de telle sorte qu'elle ne soit pas inondée ni en cas de débordement des eaux de la chaussée, ni par les eaux de ruissellement.

ARTICLE 3 : ACCES ET VOIRIE

Les constructions doivent être desservies par des voies carrossables par tous les temps dont les caractéristiques correspondent à leur destination et répondent aux normes de sécurité publique, prévoyant l'utilisation de la voie par tous les usagers (y compris piétons, cyclistes, ...).

UY

ARTICLE 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

1) Réseau d'adduction d'eau potable

L'alimentation en eau potable de toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être assurée dans les conditions conformes aux règlements en vigueur.

Les constructions doivent privilégier l'installation de systèmes économiques en eau potable.

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être desservie par une conduite de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes.

2) Assainissement : réseau d'eaux usées

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être raccordée et évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau collectif d'assainissement, lorsque celui-ci existe.

Le raccordement au réseau lors de la mise en place d'un collecteur eaux usées est obligatoire.

En cas d'absence du réseau d'assainissement collectif, le dispositif non collectif d'assainissement à mettre en œuvre sera compatible avec la réglementation en vigueur. Il traitera toutes les eaux usées. Seules les fosses septiques toutes eaux seront autorisées. En particulier, le plan de masse du permis de construire devra faire apparaître le tracé des équipements privés notamment pour l'assainissement. S'il est nécessaire, l'exutoire du dispositif d'assainissement y sera clairement indiqué.

Toute construction à usage d'activités doit rejeter ses eaux usées après un traitement les rendant conformes aux normes fixées par l'exploitant du réseau ou à défaut aux règlements en vigueur.

3) Assainissement : réseau d'eaux pluviales

Dans tous les cas, tout aménagement réalisé ne doit jamais faire obstacle à l'écoulement des eaux pluviales.

Toute opération d'aménagement ou de construction, sur un terrain non bâti ou en renouvellement, doit respecter les règles inscrites au SDAGE et les prescriptions suivantes :

- ◆ Pour une pluie décennale (période de retour égale à 10 ans, soit 38 mm en 1 heure), quelle que soit la surface de l'opération, le débit de fuite autorisé à l'aval de l'opération est au plus égal à 1 l/s.ha.
- ◆ Pour une pluie centennale (période de retour égale à 100 ans, soit 60 mm en 1 heure), quelle que soit la surface de l'opération, le débit de fuite autorisé à l'aval de l'opération est au plus égal à 3 l/s.ha.
- ◆ L'infiltration des eaux pluviales n'est possible qu'après traitement (décantation et filtration sur sable), est autorisée si il n'y a pas rejet direct à la nappe phréatique et si les risques liés au contexte géologique ont été écartés.

UY

ARTICLE 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

Les constructions sont implantées, avec le souci constant d'une composition harmonieuse compatible avec l'environnement urbain existant à proximité.

Pour les opérations d'ensemble, les parkings sont réalisés de façon à éviter tout envahissement des espaces piétons par les voitures.

Dans certains secteurs, les documents graphiques font apparaître soit des obligations d'alignement, soit des marges de recul. Les règles, énumérées ci-dessous, ne s'appliquent pas aux opérations d'ensemble, c'est-à-dire concernant une partie substantielle d'un îlot bâti.

- ◆ L'obligation d'un alignement signifie que la construction doit comporter au moins une part significative de sa façade ou de son pignon à l'alignement.

- ◆ L'obligation d'une marge de recul signifie que la construction doit être positionnée à au moins x mètres de l'alignement (le chiffre x est indiqué à l'appui du figuré sur les documents graphiques). En l'absence d'indication de distance, x est pris égal à cinq mètres. Toutefois, des constructions annexes (garages, par exemple) ou des extensions limitées peuvent être autorisées dans cette bande de terrain si elles sont justifiées.

Le long de certains axes bruyants, des distances minimales d'implantation des constructions par rapport aux limites de la voie sont prévues. Ces distances sont indiquées sur les documents graphiques.

Par rapport à la limite des emprises ferroviaires des lignes à grande vitesse, les constructions nouvelles doivent être implantées à une distance minimale de 50 mètres pour les constructions à usage d'habitation et de 25 mètres pour les autres constructions.

ARTICLE 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

L'implantation de la construction devra respecter les besoins d'éclairage naturel des constructions bâties sur les propriétés voisines

En outre, afin de permettre un entretien correct du terrain et sa bonne ventilation, la construction joindra la limite séparative ou en sera suffisamment éloignée. Cette disposition ne s'applique pas en cas de surélévation à partir d'un volume existant en rez-de-chaussée.

ARTICLE 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

UY

- ◆ En cas d'événement pluvial dépassant la pluie centennale, les aménagements doivent être étudiés pour que les ruissellements s'opèrent prioritairement sur des espaces non sensibles.

L'excédent d'eau, après stockage ou infiltration éventuels, est rejeté dans le dispositif collectif de gestion des eaux pluviales (caniveau, canalisation, fossé, ...)

En l'absence d'exutoire connu, les constructions ou installations sont autorisées sous réserve que le constructeur réalise à sa charge les aménagements permettant l'écoulement des eaux pluviales vers un exutoire à reconstituer ou leur infiltration sur place si le sol le permet.

Tout niveau de construction, même non habité, situé en dessous du terrain ou de la chaussée desservant les constructions devra être protégé contre les eaux de ruissellement et le refoulement des réseaux en cas de mise en charge.

4) Autres réseaux

Pour toute construction ou installation nouvelle, lorsque les réseaux existants sont souterrains, les branchements des particuliers aux réseaux de desserte électrique et de courants faibles, dans la partie privative, doivent l'être également, sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire.

Toute construction nouvelle devra pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité, de téléphone, ainsi qu'aux autres réseaux (câble, distribution de gaz, chauffage urbain, etc.) quand ils existent. En conséquence, des canalisations de branchement seront installées depuis le domaine public jusqu'à la parcelle à desservir.

Toute opération doit être dotée d'un dispositif de gestion des déchets adapté aux besoins de ses utilisateurs. En particulier, tout bâtiment d'habitation collectif doit disposer d'un local poubelles suffisamment dimensionné pour recevoir l'ensemble des contenueurs nécessaires, bien ventilé et facilement nettoyable. Dans le cadre d'un projet de restauration d'un bâtiment existant, le local poubelles sera exigé sauf dans le cas exceptionnel où sa réalisation compromet la préservation de l'identité architecturale du bâtiment restauré.

Si le réseau de distribution d'eau potable est insuffisant pour assurer la défense incendie, le pétitionnaire doit réaliser, à sa charge et sur le terrain d'assiette de son opération, une réserve d'eau destinée à la desserte incendie telle qu'exigée par les services compétents. En l'absence d'un dispositif suffisant, le projet pourra être refusé. Pour l'alimentation du dispositif de défense incendie, la réutilisation des eaux pluviales après traitement est autorisée, éventuellement complétée par un apport d'eau potable.

ARTICLE 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

En l'absence de réseau d'assainissement collectif, la taille de la propriété, sa topographie, la nature du sol, la présence éventuelle de nappe affleurante ou l'absence d'exutoire acceptable peuvent être de nature à la rendre inconstructible pour tout bâtiment nécessitant un dispositif d'assainissement non collectif.

UY

Entre deux constructions non contiguës, une distance minimale est nécessaire pour leur éclairage, leur salubrité, leur entretien, ainsi que pour des raisons de salubrité.

ARTICLE 9 : EMPRISE AU SOL

Il n'y a pas de limite d'emprise au sol fixée.

ARTICLE 10 : HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les règles suivantes ne s'appliquent pas aux équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

Toute nouvelle construction doit s'insérer harmonieusement dans son environnement bâti et paysager.

La hauteur de la construction doit permettre d'assurer une composition urbaine harmonieuse avec les bâtiments avoisinants.

Elle doit en particulier tenir compte des lignes d'orientation des faîtages des constructions voisines, de leur volumétrie.

A l'occasion d'une rénovation importante (coût des travaux supérieur ou égal à 25 % de la valeur vénale du bien) ou de la surélévation ou de la construction d'un bâtiment dont la hauteur totale dépasse 18 mètres au dessus du sol fini en au moins un point, un dispositif de nidification des rapaces diurnes doit être intégré à la construction.

Les édifices monumentaux pourront déroger aux règles ci-dessus.

ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les projets devront présenter une composition urbaine cohérente avec l'environnement bâti (hauteur, volumes, emprise, espaces libres, ...).

Toute extension contiguë de bâtiment et toute construction annexe doit visuellement préserver l'harmonie avec l'existant.

Par leur hauteur et la nature des matériaux utilisés, les clôtures devront s'intégrer dans le contexte. Les clôtures entièrement grillagées réalisées en limite du domaine public, en contact avec un trottoir, ou une voie revêtue, doivent comporter un soubassement d'au moins 7 cm de hauteur (bordure, muret, ...).

Les activités doivent respecter les prescriptions suivantes :

Les façades doivent être animées sans avoir recours à des artifices de type décor peint. Ces derniers sont d'ailleurs interdits, ainsi que toute représentation peinte ou figurée en volume des produits fabriqués ou vendus.

Les couleurs des matériaux doivent être cohérentes sur un même site.

Il convient d'éviter l'architecture « parachutée ».

L'utilisation du parpaing, même enduit, doit être limitée. Le parpaing non enduit est interdit.

APRES MECDU

UY

Les toitures de type terrasse seront invisibles depuis l'espace public, sauf si elles sont végétalisées.

Les mâts, ainsi que les totems, sont interdits. Cette interdiction ne s'applique pas en cas d'obligation réglementaire ni aux équipements et services publics et d'intérêt général.

Les stockages sont à implanter à l'arrière des bâtiments et doivent rester invisibles depuis le domaine public.

ARTICLE 12 : STATIONNEMENT (Modification M3-R5)

Le présent article ne s'applique pas à la reconstruction à l'identique de bâtiments après sinistre sans changement de destination.

L'annexe 2 du règlement indique les normes à respecter en matière de stationnement des véhicules motorisés et des bicyclettes. Le principe présidant à l'établissement de cette norme est de garantir un nombre de places de stationnement adapté aux besoins de la construction à réaliser et tenant compte des dessertes (piétons, bicyclettes, transports publics réguliers). Pour les cas non énumérés dans l'annexe 2, les normes de stationnement sont établies par référence à l'un des établissements cités qui s'en rapproche le plus ou par la démonstration des besoins générés.

Au nombre de places de stationnement destinées aux véhicules motorisés tel qu'il résulte de l'annexe 2, il convient d'ajouter un certain nombre de places de stationnement pour les visiteurs pour toute opération de 4 logements ou plus.

En cas de modification, de réhabilitation, d'extension ou de changement de destination d'une construction existante, le nombre minimal de places de stationnement exigible est égal à l'accroissement des besoins générés.

Pour les organismes justifiant d'un Plan de Déplacements d'Entreprises, le nombre de places de stationnement exigible sera adapté au contenu du PDE.

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des usagers de la construction ou installation doit être assuré en priorité sur le terrain de l'opération.

Toutes les constructions nouvelles doivent prévoir le rangement sécurisé et facilement accessible des bicyclettes.

Dans l'habitat collectif, chaque place de stationnement pour bicyclette est dotée d'un dispositif d'accrochage pour les roues et le cadre.

L'organisation et les matériaux utilisés pour la construction des stationnements doivent garantir leur pérennité et leur bonne gestion ultérieure. Toutefois, pour les aires de stationnement de grande dimension dont une partie correspond à des besoins relativement ponctuels dans le temps, l'espace affecté à ces besoins pourra être aménagé de façon à permettre plusieurs usages. On devra alors utiliser des matériaux moins « routiers » (stabilisé, gazon stabilisé...) et structurer ces espaces avec des plantations.

Il conviendra de réaliser des plantations sur les aires de stationnement de grandes dimensions afin d'en rompre la monotonie et d'en améliorer l'aspect paysager. Ces éléments végétalisés doivent contribuer à la biodiversité. En outre les stationnements seront agencés de façon à privilégier les circulations piétonnes internes et celles des piétons et cyclistes venant de l'extérieur. Pour les commerces et les établissements

APRÈS MECDU

UY

recevant du public, une attention particulière sera apportée aux cheminements reliant la construction aux arrêts de transport en commun la desservant. Les aménagements seront facilement accessibles par les personnes à mobilité réduite.

ARTICLE 13 : ESPACES LIBRES, AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET PLANTATIONS

Les espaces non bâtis qui ne sont pas nécessaires au stationnement et aux accès des véhicules, à la circulation piétonne et aux aires de jeux doivent être plantés d'essences variées **ou a minima végétalisés**. Les éléments plantés doivent être conformes aux orientations d'aménagement biodiversité.

Les bassins d'orage doivent être végétalisés et ouverts au public. En cas d'impossibilité technique avérée tenant notamment au rapport entre la surface disponible et le volume utile de stockage à réaliser, le dispositif de stockage ne pourra pas être constitué d'un bassin d'orage, mais d'un système garantissant une bonne intégration paysagère et, si possible, une accessibilité préservée pour le public.

Toutefois, en cas d'impératif lié à la sécurité des biens et des personnes, les bassins aménagés et autres dispositifs de stockage pourront être clôturés et rendus inaccessibles au public.

ARTICLE 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de coefficient maximal d'occupation du sol.

4.2. | La liste des emplacements réservés

4.2.1. Avant mise en compatibilité

Commune de Chasseneuil-du-Poitou (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
1	RD 18 à l'Ouest entre A10 et Martigny	Création de voie cycliste – piéton en lien avec la route départementale.	2 431	Commune
2	Voie communale de Jaunay à Martigny - A l'Ouest de l'A10	Création de voie cycliste - piéton	4 176	Commune
3	Long de l'A10	Création d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10 sur les parcelles ZP97 et 293	2 779	Commune
4	Iles du Clain	Création d'un équipement de loisirs	15 586	Commune
5	RD 87	Création de voie cycliste – piéton	1 277	Commune
6	Rue des Ecoles	Extension du groupe scolaire	1 338	Commune
7	Place du Centre	Liaison piétons / cyclistes Gare – Centre Bourg	321	Commune
13	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	376	Commune
15	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	2 260	Commune
18	RD 20 – Rue de Vert	Amélioration de carrefour	4 174	Commune
19	Portes du Futur	Aménagement de carrefour	385	Commune
65	RD910	Aménagement de voirie	48 838	Département
86	Rue de Beausoleil	Aménagement voie ferrée	305	Grand Poitiers
88	Les Philambins	Création bassin d'orage	7 668	Grand Poitiers
89	Martigny	Création bassin d'orage	846	Grand Poitiers
90	Martigny	Création bassin d'orage	18 604	Grand Poitiers
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	625 744	Réseau Ferré de France

Commune de Migné-Auxances (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
1	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	1 021	Commune
2	Route de Saumur	Aménagement d'un accès pour désenclaver la zone AU	115	Commune
3	Rue du 8 mai 1945	Création d'une voie et de cheminement pour lier la rue du 8 mai 1945 à une zone AU	1 489	Commune
4	Rue de l'Abreuvoir	Cheminement piétons, sécurisation de la circulation piétonne au carrefour et stationnements	963	Commune
5	Les Coudres	Création de voie	425	Commune
6	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de retournement	909	Commune
7	Guille Belette	Création de voie	1 501	Commune
8	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de gestion des eaux pluvial et d'un espace de stationnements	1 703	Commune
9	Guille Belette	Création de voie piétonne - Deux roues (4m.)	1 000	Commune
10	Rue du Centre	Aménagement de voirie et de dispositif de retournement	338	Commune
11	Auxances	Création de parking – Création d'espace public	1 148	Commune
12	Vallée de l'Auxances	Création parc public et aménagement de cheminement piétons	16 241	Commune
13	Vallée de l'Auxances Nanteuil	Création de cheminements mode doux et franchissement de l'Auxances	895	Commune
14	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	446	Commune
16	Rue des Cosses	Aménagement de carrefour	844	Commune
19	Limbre	Création d'équipement sportif	4 320	Commune
24	Rue de Nanteuil	Création parking et dispositif de gestion des eaux pluviales	1 893	Commune
26	Martouret	Création de voie piétons-2 roues (4m.)	320	Commune
29	Porteau	Création de chemin	99	Commune
30	Péninguette	Aménagement de carrefour	472	Commune

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
31	Chardonchamp	Création de voie et carrefour	11 810	Commune
34	Rue Louis Plaud	Aménagement virage	149	Commune
35	Rivardière	Élargissement rue de la Longerolle	390	Commune
36	Daumade	Aménagement voirie : retournement des véhicules de sécurité et de propreté	1 754	Commune
38	Rue des Cosses	Aménagement de sécurité et square	715	Commune
39	Pont de Verneuil	Aménagement berges de l'Auxance	585	Commune
43	RD 87	Aménagement et création de voirie	39 184	Département
48	Rte de Richelieu	Création de voie	43 265	Département
65	RD 910	Aménagement voirie	13 092	Département
80	Bourg Nord	Dispositif de gestion des eaux pluviales lié à la zone AU située en amont	2 603	Grand Poitiers
85	Rivardière	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 505	Grand Poitiers
87	Rue des Chilloux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 227	Grand Poitiers
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	881	Grand Poitiers
94	ZAE du Porteau	Dispositif de gestion des eaux pluviales	9 539	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	527 659	Réseau Ferré de France

Commune de Poitiers (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
2	Rue Bois d'Amour	Création de voie	1 578	Commune
3	RN 147	Aménagement Avenue du Plateau des Gilières	6 093	Commune
4	Moulin Apparent	Création espace détente	5 385	Commune
12	Breuil Mingot	Création équipement sportif	54 110	Commune
13	Cueille Mirebalaise	Aménagement espace public	434	Commune
15	Pointe à Miteau	Création et poursuite chemin piétons -cyclistes	1 670	Commune
18	Clain - Rue des quatre roues	Aménagement des berges Clain	10 818	Commune
19	Rue des Grandes Dunes	Création liaison piétonne	312	Commune
26	Avenue Libération	Aménagement liaison piétonne	371	Commune
27	Faubourg Pont Neuf	Création liaison piétonne	1 065	Commune
28	Rue des Joncs	Création liaison piétonne	707	Commune
32	Boulevard Bajon	Création accès public	40	Commune
33	St Eloi	Élargissement voirie	283	Commune
38	Rocade Est	Aménagement carrefour	503	Commune
40	Limite sud Poitiers	Liaison D4-Echangeur sud A10	13 109	Département
50	Petit chemin Bas des Sables	Création liaison piétonne	269	Commune
53	Bd Grand Cerf	Création cheminement piéton	116	Commune
54	Bd Grand Cerf	Création de voie	4 428	Commune
59	Quartier Gare	Création liaison piétonne	175	Commune
68	Rue Santos Dumont	Création d'une aire d'animation de quartier	3 906	Commune
75	Pierre Loti	Création cheminement piétons vers Bellejouanne	476	Commune

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
80	La Folie	Voie nouvelle	2 363	Commune
82	Chemin de Pimpaneau	Élargissement de voie	489	Commune
83	Avenue du Plateau des Gilères	Création d'une voie de desserte à la zone AU et ses aménagements paysagers	2 516	Commune
90	Rue de la Bugellerie	Extension de locaux et activités	7 500	Région
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	1 079	Grand Poitiers
100	RD 910 - Entrée Sud	Aménagement RD 910 et carrefour	10 051	Département
102	RD 910 - Route de Nantes	Aménagement et carrefour	1 937	Département
103	RD 910 - La Bugellerie	Protection anti-bruit	3 224	Département
105	RD 910 - Carrefour nord	Aménagement du carrefour et mise en place de contre allées	19 519	Département
107	Demi Lune	Aménagement d'un giratoire	1 854	Département
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	631 907	Réseau Ferré de France

Commune de Biard (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
1	Rue du Bois de RocheFort	Dispositif de gestion des eaux pluviales et accès	5 456	Commune
3	Rue des Augustins	Aménagement de voies, de cheminements et mise en place de stationnement	953	Commune
4	Rues des Cèdres et des Haut Gazon – zone AU	Création d'un cheminement piéton liant la zone AU et la vallée de la Boivre	277	Commune
6	Grotte de la Norée	Aménagement des berges la Boivre et création d'un cheminement piétons le long de la Boivre	7 775	Commune
7	Rue de la Motte	Élargissement pour modes doux de la ruelle	23	Commune
8	Route de Larnay	Aménagement de voirie	764	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	454 200	Réseau Ferré de France

Commune de Vouneuil-sous-Biard (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	RD87	Aménagement de la RD87 entre l'A10 et la RD3		Département
2	Vallée de la Boivre	Aménagement d'une jonction piétonnière	3 870	Commune
3	Rue des Bournallières	Aménagement de carrefour	140	Commune
4	Pouzieux	Création d'un espace de stationnement public	1 714	Commune
24	RD 12-RD 87	Aménagement RD 12	142	Département
28	RD 3	Aménagement RD 3	57	Département
31	RD 87-allée du Clos Bonnet	Aménagement virage	30	Département
53	Vallée de la Boivre	Valorisation et protection des berges	9 697	Commune
54	La Jarrie	Création d'un espace vert avec chemin d'accès	14 478	Commune
55	Ch Petit Beauvoir	Agrandissement de parking	2 754	Commune
57	Rue Firmin Petit	Plantations d'arbres	3 000	Commune
58	RD 87 sud Pouzieux	Plantations d'arbres	2 790	Commune
59	Les Bournallières	Création voie nouvelle	1 167	Commune
60	Rte de Lathus	Plantations d'arbres	711	Commune
61	Rue du Petit Bois	Dispositif de gestion des eaux pluviales	9 704	Commune
63	Rte de Lathus	Création d'une voie piétons/cyclistes dont ses annexes paysagères et pluviales (6 m à 7,5m).	3 936	Commune
64	CR de la Vallée	Dispositif de gestion des eaux pluviales	3 063	Commune
65	VC 6	Élargissement voirie	576	Commune
66	Rte de la Nougerale	Création de passage pour réseaux	665	Commune
67	Vallée de la Boivre	Création centre de loisirs et continuité parc de la Boivre	16 902	Commune
68	Rue de la Gasse	Dispositif de gestion des eaux pluviales	550	Commune
69	La Croix Cadet	Création ceinture verte	12 151	Commune
79	Petit Colombier	Création de chemin piéton	410	Commune
81	Pouzieux	Création de chemin piéton	575	Commune
83	La Cadoue	Dispositif de gestion des eaux pluviales	4 555	Commune
87	Vallée de l'Auxance	Création de chemin	2 237	Commune

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
88	A 10	Protection antibruit et chemin	34 062	Commune
89	A 10	Protection antibruit	28 121	Commune
92	Route de Larmay	Élargissement voirie	1 052	Grand Poitiers
93	Précharreaux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	22 755	Grand Poitiers
100	Rue des Tamaris	Dispositif de gestion des eaux pluviales	23 420	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et des ses aménagements connexes	776 715	Réseau Ferré de France
102	Rue des Cèdres	Aménagement d'un carrefour	300	Commune
103	Allée de la Sorègüe	Aménagement de la voirie	4 571	Commune
104	Vallée de la Boivre	Création d'un cheminement piéton	13 887	Commune
105	Rue des Tamaris	Création d'un cheminement piéton et d'un aménagement paysager	7 685	Commune
106	Rue des Tamaris	Dispositif de gestion des eaux pluviales	3 065	Grand Poitiers
107	Actiparc	Création d'un équipement public à vocation de loisirs et de jeux	10 713	Commune
110	Rue Firmin Petit	Aménagement d'un carrefour	1 670	Commune
111	Avenue Camille Hablitzig	Création d'un parking et espaces verts	1 377	Commune
112	Rue de la Nougerale – Vieille Rue	Création de trottoirs	621	Commune

4.2.2. Rendue compatible

Commune de Chasseneuil-du-Poitou (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
1	RD 18 à l'Ouest entre A10 et Martigny	Création de voie cycliste – piéton en lien avec la route départementale.	2 431	Commune
2	Voie communale de Jaunay à Martigny - A l'Ouest de l'A10	Création de voie cycliste - piéton	4 176	Commune
3	Long de l'A10	Création d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10 sur les parcelles ZP97 et 293	2 474	Commune
4	Iles du Clain	Création d'un équipement de loisirs	15 586	Commune
5	RD 87	Création de voie cycliste – piéton	1 277	Commune
6	Rue des Ecoles	Extension du groupe scolaire	1 338	Commune
7	Place du Centre	Liaison piétons / cyclistes Gare – Centre Bourg	321	Commune
13	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	376	Commune
15	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	2 280	Commune
18	RD 20 – Rue de Vert	Amélioration de carrefour	4 174	Commune
19	Portes du Futur	Aménagement de carrefour	385	Commune
65	RD910	Aménagement de voirie	48 838	Département
86	Rue de Beausoleil	Aménagement voie ferrée	305	Grand Poitiers
88	Les Philambins	Création bassin d'orage	7 668	Grand Poitiers
89	Martigny	Création bassin d'orage	846	Grand Poitiers
90	Martigny	Création bassin d'orage	18 604	Grand Poitiers
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	619 314	SNCF Réseau

Commune de Migné-Auxances (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
1	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	1 021	Commune
2	Route de Saumur	Aménagement d'un accès pour désenclaver la zone AU	115	Commune
3	Rue du 8 mai 1945	Création d'une voie et de cheminement pour lier la rue du 8 mai 1945 à une zone AU	1 489	Commune
4	Rue de l'Abreuvoir	Cheminement piétons, sécurisation de la circulation piétonne au carrefour et stationnements	963	Commune
5	Les Coudres	Création de voie	425	Commune
6	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de retournement	909	Commune
7	Guille Belette	Création de voie	1 501	Commune
8	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de gestion des eaux pluvial et d'un espace de stationnements	1 703	Commune
9	Guille Belette	Création de voie piétonne - Deux roues (4m.)	1 000	Commune
10	Rue du Centre	Aménagement de voirie et de dispositif de retournement	338	Commune
11	Auxances	Création de parking – Création d'espace public	1 148	Commune
12	Vallée de l'Auxances	Création parc public et aménagement de cheminement piétons	16 241	Commune
13	Vallée de l'Auxances Nanteuil	Création de cheminements mode doux et franchissement de l'Auxances	895	Commune
14	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	446	Commune
16	Rue des Cosses	Aménagement de carrefour	844	Commune
19	Limbre	Création d'équipement sportif	4 320	Commune
24	Rue de Nanteuil	Création parking et dispositif de gestion des eaux pluviales	1 893	Commune
26	Martouret	Création de voie piétons-2 roues (4m.)	320	Commune
29	Porteau	Création de chemin	99	Commune
30	Péninguette	Aménagement de carrefour	472	Commune

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
31	Chardonchamp	Création de voie et carrefour	11 810	Commune
34	Rue Louis Plaud	Aménagement virage	149	Commune
35	Rivardière	Élargissement rue de la Longerolle	390	Commune
36	Daumade	Aménagement voirie : retournement des véhicules de sécurité et de propreté	1 754	Commune
38	Rue des Cosses	Aménagement de sécurité et square	715	Commune
39	Pont de Verneuil	Aménagement berges de l'Auxance	585	Commune
43	RD 87	Aménagement et création de voirie	39 184	Département
48	Rte de Richellieu	Création de voie	43 265	Département
65	RD 910	Aménagement voirie	13 092	Département
80	Bourg Nord	Dispositif de gestion des eaux pluviales lié à la zone AU située en amont	2 603	Grand Poitiers
85	Rivardière	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 505	Grand Poitiers
87	Rue des Chilloux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 227	Grand Poitiers
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	881	Grand Poitiers
94	ZAE du Porteau	Dispositif de gestion des eaux pluviales	9 539	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	492 069	SNCF Réseau

Commune de Poitiers (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
2	Rue Bois d'Amour	Création de voie	1 578	Commune
3	RN 147	Aménagement Avenue du Plateau des Gilières	5 095	Commune
4	Moulin Apparent	Création espace détente	5 385	Commune
12	Breuil Mingot	Création équipement sportif	54 110	Commune
13	Cueille Mirebalaise	Aménagement espace public	434	Commune
15	Pointe à Miteau	Création et poursuite chemin piétons -cyclistes	1 670	Commune
18	Clain - Rue des quatre roues	Aménagement des berges Clain	10 818	Commune
19	Rue des Grandes Dunes	Création liaison piétonne	312	Commune
26	Avenue Libération	Aménagement liaison piétonne	371	Commune
27	Faubourg Pont Neuf	Création liaison piétonne	1 065	Commune
28	Rue des Joncs	Création liaison piétonne	707	Commune
32	Boulevard Bajon	Création accès public	40	Commune
33	St Eloi	Élargissement voirie	283	Commune
38	Rocade Est	Aménagement carrefour	503	Commune
40	Limite sud Poitiers	Liaison D4-Echangeur sud A10	13 109	Département
50	Petit chemin Bas des Sables	Création liaison piétonne	269	Commune
53	Bd Grand Cerf	Création cheminement piéton	116	Commune
54	Bd Grand Cerf	Création de voie	4 428	Commune
59	Quartier Gare	Création liaison piétonne	175	Commune
68	Rue Santos Dumont	Création d'une aire d'animation de quartier	3 906	Commune
75	Pierre Loti	Création cheminement piétons vers Bellejouanne	476	Commune

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
80	La Folie	Voie nouvelle	2 363	Commune
82	Chemin de Pimpaneau	Élargissement de voie	489	Commune
83	Avenue du Plateau des Gillères	Création d'une voie de desserte à la zone AU et ses aménagements paysagers	2 516	Commune
90	Rue de la Bugellerie	Extension de locaux et activités	7 500	Région
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	1 079	Grand Poitiers
100	RD 910 - Entrée Sud	Aménagement RD 910 et carrefour	10 051	Département
102	RD 910 - Route de Nantes	Aménagement et carrefour	1 937	Département
103	RD 910 - La Bugellerie	Protection anti-bruit	3 224	Département
105	RD 910 - Carrefour nord	Aménagement du carrefour et mise en place de contre allées	19 519	Département
107	Demi Lune	Aménagement d'un giratoire	1 854	Département
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	590 578	SNCF Réseau

Commune de Biard (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m ²	Bénéficiaire
1	Rue du Bois de RocheFort	Dispositif de gestion des eaux pluviales et accès	5 456	Commune
3	Rue des Augustins	Aménagement de voies, de cheminements et mise en place de stationnement	953	Commune
4	Rues des Cèdres et des Haut Gazon – zone AU	Création d'un cheminement piéton liant la zone AU et la vallée de la Boivre	277	Commune
6	Grotte de la Norée	Aménagement des berges la Boivre et création d'un cheminement piétons le long de la Boivre	7 775	Commune
7	Rue de la Motte	Élargissement pour modes doux de la ruelle	23	Commune
8	Route de Larnay	Aménagement de voirie	764	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	368 505	SNCF Réseau

Commune de Vouneuil-sous-Biard (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	RD87	Aménagement de la RD87 entre l'A10 et la RD3		Département
2	Vallée de la Boivre	Aménagement d'une jonction piétonnière	3 870	Commune
3	Rue des Bournaillères	Aménagement de carrefour	140	Commune
4	Pouzieux	Création d'un espace de stationnement public	1 714	Commune
24	RD 12-RD 87	Aménagement RD 12	142	Département
28	RD 3	Aménagement RD 3	57	Département
31	RD 87-allée du Clos Bonnet	Aménagement virage	30	Département
53	Vallée de la Boivre	Valorisation et protection des berges	9 697	Commune
54	La Jarrie	Création d'un espace vert avec chemin d'accès	14 478	Commune
55	Ch Petit Beauvoir	Agrandissement de parking	2 754	Commune
57	Rue Firmin Petit	Plantations d'arbres	3 000	Commune
58	RD 87 sud Pouzieux	Plantations d'arbres	2 790	Commune
59	Les Bournaillères	Création voie nouvelle	1 167	Commune
60	Rte de Lathus	Plantations d'arbres	711	Commune
61	Rue du Petit Bois	Dispositif de gestion des eaux pluviales	9 704	Commune
63	Rte de Lathus	Création d'une voie piétons/cyclistes dont ses annexes paysagères et pluviales (6 m à 7,5m).	3 936	Commune
64	CR de la Vallée	Dispositif de gestion des eaux pluviales	3 063	Commune
65	VC 6	Élargissement voirie	576	Commune
66	Rte de la Nougerale	Création de passage pour réseaux	665	Commune
67	Vallée de la Boivre	Création centre de loisirs et continuité parc de la Boivre	16 902	Commune
68	Rue de la Gasse	Dispositif de gestion des eaux pluviales	550	Commune
69	La Croix Cadet	Création ceinture verte	12 151	Commune
79	Petit Colombier	Création de chemin piéton	410	Commune
81	Pouzieux	Création de chemin piéton	575	Commune
83	La Cadoue	Dispositif de gestion des eaux pluviales	4 555	Commune
87	Vallée de l'Auxance	Création de chemin	2 237	Commune

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
88	A-10	Protection-ombrière-et-chemin	34 062	Commune
89	A 10	Protection antibruit	28 121	Commune
92	Route de Larmay	Élargissement voirie	1 052	Grand Poitiers
93	Précharreaux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	22 755	Grand Poitiers
100	Rue des Tamaris	Dispositif de gestion des eaux pluviales	23 420	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et des ses aménagements connexes	776 715	Réseau Ferré de France
102	Rue des Cèdres	Aménagement d'un carrefour	300	Commune
103	Allée de la Sorègè	Aménagement de la voirie	4 571	Commune
104	Vallée de la Boivre	Création d'un chemin piéton	13 887	Commune
105	Rue des Tamaris	Création d'un chemin piéton et d'un aménagement paysager	7 685	Commune
106	Rue des Tamaris	Dispositif de gestion des eaux pluviales	3 065	Grand Poitiers
107	Actiparc	Création d'un équipement public à vocation de loisirs et de jeux	10 713	Commune
110	Rue Firmin Petit	Aménagement d'un carrefour	1 670	Commune
111	Avenue Camille Hablizig	Création d'un parking et espaces verts	1 377	Commune
112	Rue de la Nougerale – Vieille Rue	Création de trottoirs	621	Commune

4.3. | Le plan de zonage

Les modifications du plan de zonage du PLUI du Grand Poitiers concernent les planches 1, 2, 5, 6, 10, 11, 17, 23, 24, 32, 40, 41, 48 et 49.

4.3.1. Avant mise en compatibilité

Le plan de zonage (planches 1, 2, 5, 6, 10, 11, 17, 23, 24, 32, 40, 41, 48 et 49), avant la mise en compatibilité du PLUI du Grand Poitiers, est annexé à ce dossier dans son format original.

4.3.2. Rendu compatible

Le plan de zonage (planches 1, 2, 5, 6, 10, 11, 17, 23, 24, 32, 40, 41, 48 et 49), après la mise en compatibilité du PLUI du Grand Poitiers, est annexé à ce dossier dans son format original.

5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

5.1. | Cadrage réglementaire

Le code de l'urbanisme prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme...) fassent l'objet d'une évaluation environnementale.

Les conditions de cette évaluation environnementale sont déterminées par les articles L. 104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme. Les articles R. 104-7, 4° (pour les schémas de cohérence territoriale) et R.104-8, 2° (pour les plans locaux d'urbanisme) du code de l'urbanisme précisent que l'évaluation environnementale est notamment réalisée à l'occasion de leur élaboration ou de leurs procédures d'évolution, parmi lesquelles figure la procédure de mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique.

Sont systématiquement soumis à évaluation environnementale (ou actualisation de l'évaluation environnementale le cas échéant) :

- 1) les PLU dont le territoire comprend en tout ou en partie un site Natura 2000 ;
- 2) les PLU couvrant le territoire d'au moins une commune littorale ;
- 3) les PLU situés dans les zones de montagne ;
- 4) les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) comprenant les dispositions d'un SCOT et/ou tenant lieu de plans de déplacements urbains.

5.2. | Objectifs de l'évaluation environnementale et démarche mise en œuvre pour le projet

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions négatives notables.

La directive n°2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement impose que certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (parmi lesquels notamment les documents d'urbanisme) soient soumis à une évaluation environnementale. Cette évaluation permet notamment d'intégrer les considérations environnementales dans l'élaboration, l'adoption et les modifications de ces plans et programmes.

Dans le cadre du présent projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'A10 entre Poitiers et Veigné, le site Natura 2000 « ZPS Plaines du Mirebalais et du Neuvilleois » couvre une partie des territoires communaux de Migné-Auxances et de Chasseneuil-du-Poitou. De ce fait, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) du Grand Poitiers (intégrant ces deux communes) est soumise à évaluation environnementale « systématique ».

Nota :

Pour ce qui concerne la mise en compatibilité du document d'urbanisme des autres communes impactées par le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné :

- elle a fait l'objet d'une évaluation environnementale systématique dans la mesure où le territoire communal était effectivement compris pour partie ou en totalité au sein d'un site Natura 2000 (ex : Jaunay-Clan) ;
- elle a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas qui a conclu, dans le cas présent, à la non nécessité de réalisation d'une évaluation environnementale (décisions du 29/11/16 pour les communes de la région Nouvelle-Aquitaine et du 02/12/2016 pour les communes de la région Centre-Val de Loire).

Enfin, les MECDU portant sur des PLU faisant l'objet d'une évolution entre la date de rédaction du présent dossier et l'enquête publique relative au projet font l'objet d'une évaluation environnementale systématique.

5.3. | Avis de l'Autorité Environnementale

Les autorités compétentes en matière d'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme sont les Missions Régionales de l'Autorité Environnementale (MR-Ae) en régions Centre-Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine.

Ce texte, qui modifie l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, prévoit la possibilité pour l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae de compétence nationale) compétente pour donner son avis sur la qualité de l'étude d'impact du projet, de se saisir également, par décision motivée au regard de la complexité du dossier et des enjeux environnementaux, des évaluations environnementales des mises en compatibilité.

L'Ae-CGEDD a rendu un avis global sur l'étude d'impact du projet mais aussi sur les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme associées au projet.

L'avis de l'autorité environnementale compétente (MR-Ae ou Ae-CGEDD sur décision motivée) sur la qualité de la présente évaluation environnementale est joint en pièce G du dossier d'enquête publique.



Viaduc de l'A10 dans la vallée de la Boivre, à Biard (source : VINCI Autoroutes - © Thierry Marzloff)

5.4. | Contenu de l'évaluation environnementale

Le PLUI du Grand Poitiers dispose aujourd'hui d'une évaluation environnementale, pour laquelle aucun avis de l'Autorité environnementale n'est annexé.

L'évaluation environnementale, conformément à l'article R. 104-19 du code de l'urbanisme, doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

En l'occurrence, la présente évaluation environnementale se réfère à l'étude d'impact (pièce F du dossier d'enquête publique) du projet d'aménagement à 2x3 de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné.

Le tableau ci-dessous précise le contenu du rapport environnemental selon l'article R.104-18 du code de l'urbanisme et mentionne où sont situées les informations attendues :

Concernant le contenu requis par l'article R.104-18 du code de l'urbanisme...	... se reporter vers :
1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;	Chapitre 3.4.4. de l'étude d'impact Chapitre 3 du présent document
2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;	Cette analyse, centrée sur les zones mises en compatibilité, est présentée aux chapitres 5.5 et 5.6 du présent document
3° Une analyse exposant : a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ; b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 [...]	Cette analyse, centrée sur les zones mises en compatibilité, est présentée au chapitre 5.7 du présent document
4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;	Chapitre 5.8 du présent document
5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;	Cette analyse, centrée sur les zones mises en compatibilité, est présentée au chapitre 5.7 du présent document

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;	Chapitre 5.9 du présent document
7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »	Chapitre 5.10 du présent document

Dans le cadre de la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique, l'évaluation environnementale consiste à analyser de façon ciblée les effets de la mise en compatibilité sur les perspectives d'aménagement et les enjeux environnementaux identifiés dans le document d'urbanisme.

5.5. | Analyse de l'état initial de l'environnement intercommunal

Cette analyse s'appuie essentiellement sur le rapport de présentation et le diagnostic du PLUI du Grand Poitiers.

Des compléments, issus de l'étude d'impact, ont toutefois été apportés sur certaines thématiques.

Ainsi, les données d'ensemble disponibles sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers sont issues du rapport de présentation et du diagnostic du PLUi (ancien périmètre à 12 communes). Toutefois, lorsque des éléments plus récents ont été recueillis dans le cadre de l'étude d'impact, ils peuvent être mis en perspective en tant que de besoin. Ils sont alors présentés à l'échelle de l'aire d'étude globale du projet (aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné), ou plus spécifiquement à l'échelle de l'aire d'étude du projet comprise dans le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers (ancien périmètre à 12 communes) et qui concerne pour partie les communes de Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers, Biard et Vouneuil-sous-Biard.

Pour faciliter la lecture, les éléments issus spécifiquement de l'étude d'impact figurent en italique.

Il convient enfin également de noter que l'aire d'étude du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné, telle que présentée au stade de l'étude d'impact, couvre environ 6% du territoire du PLUI du Grand Poitiers (ancien périmètre à 12 communes).

5.5.1. Milieu physique

5.5.1.1. La géographie

La Communauté Urbaine de Grand Poitiers est située au cœur du département de la Vienne.

Elle se situe sur le Seuil du Poitou, passage peu élevé entre le Massif armoricain à l'ouest et le Massif central à l'est. Elle se trouve à quelques kilomètres (Ligugé) de la "veine granitique" qui symbolise le point géographique du Seuil du Poitou.

Elle représente donc une voie de passage facile entre le bassin parisien et le bassin aquitain, à 340 km au sud-ouest de Paris, 180 km de Nantes, 220 km de Bordeaux et 120 km de Limoges. Elle est marquée par les croisements de la RN10, RD910, RN147, RD347, RD951 et l'autoroute A10.

5.5.1.2. Le relief et la géologie

Le site de l'agglomération de Poitiers propose une diversité en matière de relief (vallées, plateaux). Le sous-sol se compose essentiellement en surface de couches calcaires avec quelques remontées de veines granitiques. Si les nappes profondes renferment de l'eau de très bonne qualité car filtrée par les couches minérales supérieures, elles sont difficilement accessibles et de capacité régénératrice faible. Les nappes de surface (- 30 m) sont quant à elles facilement exploitables mais posent des problèmes de pollution en nitrates.

Le Clain coupe et structure ce territoire en deux parties suivant un axe Sud - Nord. La présence de l'eau est un élément fondamental du paysage, des relations et des ambiances urbaines ou naturelles dans l'agglomération. Le réseau hydrographique, ayant fortement marqué l'organisation urbaine de l'agglomération poitevine, représente un élément important de la reconquête qualitative de la ville. Il est principalement composé des rivières du Clain, de la Boivre, de l'Auxance, du Miosson et de la Feuillante.

5.5.1.3. Le climat

D'un point de vue climatique, les températures et précipitations moyennes sont en hausse ; la majorité des vents est modérée à faible. La prise en compte du climat dans les projets invite notamment à s'attacher à limiter l'imperméabilisation en privilégiant les constructions à faible assise au sol, et à utiliser le relief du terrain et des ouvrages incorporés aux infrastructures pour gérer le plus en amont possible les eaux de pluie.

5.5.1.4. Les eaux souterraines et superficielles

5.5.1.4.1. Usages

La production d'eau potable est réalisée sur le territoire du PLUI à partir de sept sites répartis en deux types de ressources : les eaux souterraines (6 sites) et les eaux de surface (1 site). La répartition des prélèvements est globalement la suivante : ¾ à partir des ressources souterraines (5 sites) et ¼ à partir des eaux superficielles (2 sites).

Les différents sites de prélèvement de la ressource se situent sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers, mais également dans des communes proches telle que Saint-Georges-les-Baillargeaux ou Lavausseau.

5.5.1.4.2. Documents de planification

Pour assurer la protection de la ressource en eau, les schémas directeurs et schémas d'aménagement des eaux sont les outils d'une planification concertée de la politique de l'eau. Le territoire du PLUI du Grand Poitiers est concerné par :

- le SDAGE Loire Bretagne, qui définit les grandes orientations et les enjeux majeurs de la gestion de l'eau sur le bassin Loire-Bretagne, ainsi que les sous-bassins prioritaires dont le Clain ;
- le SAGE Clain, qui couvre une superficie de 2 882 km² correspondant au bassin versant du Clain (3 209 km²) à l'exception d'un secteur du bassin dont les eaux alimentent le bassin de la Sèvre Niortaise.

5.5.1.4.3. Enjeux de la ressource en eau

La pérennité de l'alimentation en eau pour les usages humains est régulièrement menacée par un niveau bas des nappes phréatiques et par des périodes d'étiage sévères des cours d'eau. Cependant, le risque de pénurie est très faible en ce qui concerne l'alimentation en eau potable qui se fait essentiellement par prélèvement dans les nappes plus profondes. Le danger provient essentiellement de sa qualité (taux de nitrate particulièrement élevés).

5.5.1.5. Les risques naturels

En matière de risques naturels, quatre documents de portées réglementaires différentes existent : le Plan de Prévention des Risques (PPR) de la vallée du Clain et trois atlas des zones inondables concernant les rivières de la Boivre, du Miosson et de l'Auxance.

Sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers, les principaux risques naturels, en complément du risque d'inondations, sont les chutes de pierres dues à la présence de nombreux escarpements rocheux et les mouvements de terrain caractérisés par le phénomène de retrait-gonflement des argiles.

L'étude des évolutions climatiques met à jour la nécessité de reconsidérer les risques. Avec l'augmentation des fortes pluies, les risques de ruissellement et de mouvement de terrain sont accrus.

5.5.1.6. La qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air est assurée par Atmo Poitou-Charentes sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers par quatre stations de mesure de la qualité de l'air ambiant. Il ressort de ce suivi que la qualité de l'air est globalement bonne mais que néanmoins des pics de pollutions ont déjà été relevés. Le déplacement motorisé est le principal émetteur de polluants.

L'aire d'étude du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné est, quant à elle, essentiellement soumise aux polluants routiers, aux émissions agricoles et aux émissions liées aux secteurs résidentiels / tertiaires lorsque l'A10 approche une zone urbanisée. Les polluants prioritaires sont ainsi les Nitrates d'Azote (NOx) sur l'ensemble du linéaire, le benzène à proximité des agglomérations et les particules fines (PM10, PM2,5) au niveau des sur les zones agricoles (la part du transport routier représentant moins de 20% des émissions).

5.5.2. Milieu naturel et biologique

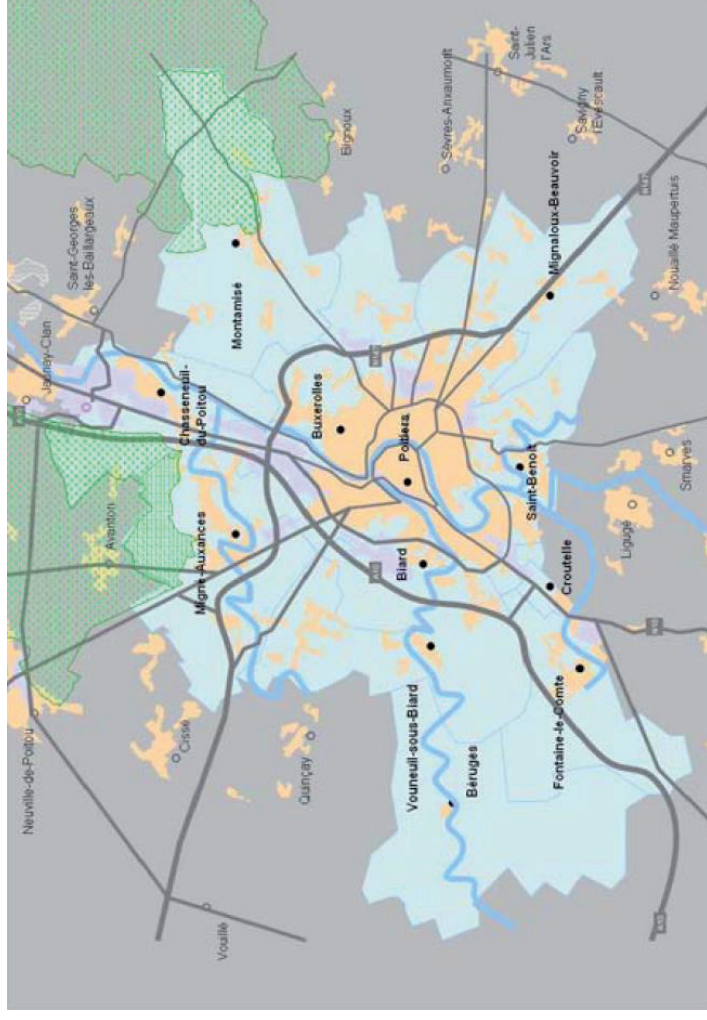
Systematiquement et depuis plusieurs années, le Grand Poitiers (et les communes qui le composent) réalisent, financent ou participent à des études de vaste ampleur afin :

- d'améliorer la connaissance des milieux et des espèces présentes sur son territoire ;
- d'établir les bases et les fondements de plans de gestion adaptés aux milieux ;
- de mobiliser les acteurs pertinents afin de conduire un aménagement, une ouverture ou une protection de ces espaces en correspondance avec les attentes et les besoins du territoire.

Ainsi, de nombreux espaces naturels sur lesquels sont identifiés des espèces remarquables ou dont le milieu présente notamment des qualités écologiques et biologiques ont été répertoriés sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers.

Les secteurs ruraux et naturels sont fortement présents sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers. En effet, ces composantes représentent la grande majorité du territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers. La partie agricole est celle qui perd, ces dernières années, le plus de surface au profit de l'étalement urbain.

Quant aux espaces verts urbains, ils représentent une faible part du territoire considéré comme urbain ; pourtant, même en ville, chaque parc ou jardin peut contribuer au maintien de la biodiversité.



Réseau Natura 2000 du territoire du PLUI du Grand Poitiers (en vert (Source : PLUI du Grand Poitiers))

5.5.2.1. Les zones d'inventaires ou de protection des milieux naturels

Plusieurs zonages réglementaires, d'inventaires et espaces naturels sous gestion sont situés au sein ou à proximité de l'aire d'étude du projet, et concernent des communes au niveau des communes du territoire du PLUI du Grand Poitiers à savoir :

- le site Natura 2000 « Plaines du Mirebalais et du Neuvilleois », qui longe une partie de l'autoroute A10 sur 5 km au Nord de Poitiers ;
- l'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) « Carrière d'Ensoulesse », situé à 2,4 km de l'A10, à hauteur du PR 301 (Migné-Auxances), désignée pour ses populations de Petit Rhinolophe, de Murin à oreilles échancrées, de Murin de Daubenton, de Sérotine commune, de Chouette effraie, de Lézard vert, de Goodyère rampante, d'Epipactis de Müller et d'Astragale de Montpellier ;
- les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) « Vallée des Buis », « Plaine d'Avanton », « Plaines du Mirabelais et du Neuvilleois », « Coteaux de Chaussac », « Bois de Pache », « Vallée d'Ensoulesse » et « Vallée de la Boivre »... ;
- De même le site Natura 2000 « Plaines du Mirebalais et du Neuvilleois », qui longe une partie de l'A10 sur 5 km au Nord de Poitiers;

En Vienne, dans la Vienne, l'arrêté préfectoral 2012/815 du 19 décembre 2012 liste les cours d'eau présentant un intérêt pour la reproduction et la croissance de la faune piscicole et protégés au titre de l'article L 432-3 du code de l'Environnement. On peut notamment citer :

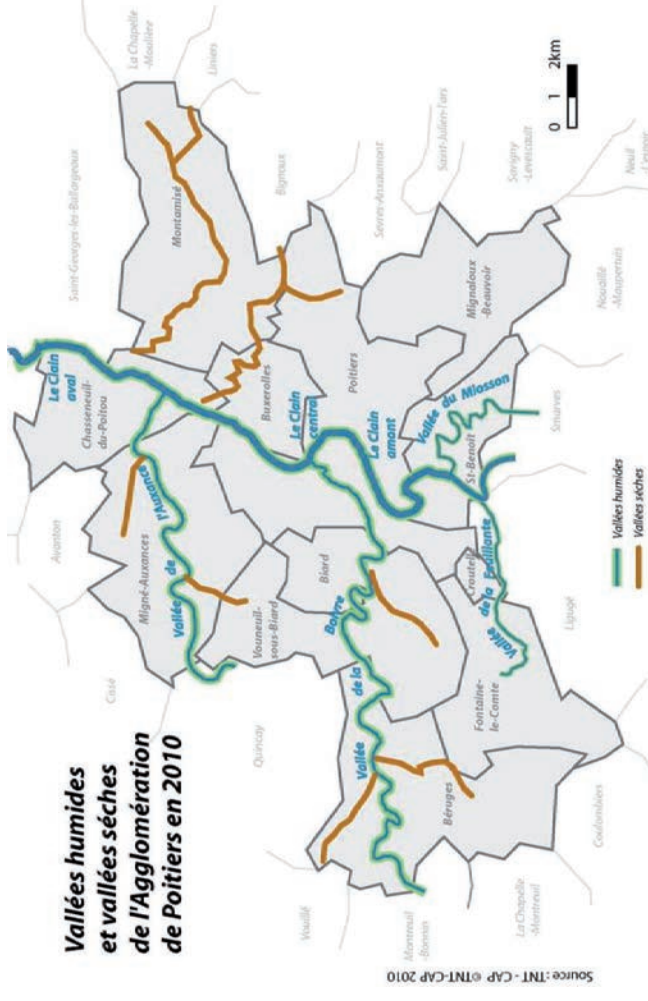
- la Boivre pour le Chabot, la Lamproie de Planer, la Truite Fario, la Vandoise et le Brochet ;
- l'Auxance pour le Chabot, la Lamproie de Planer, la Truite Fario, la Vandoise et le Brochet.

Certains cours d'eau sont également aussi classés en matière au titre de la continuité écologique, au titre de l'article L 214-71 du code de l'Environnement. Pour ces derniers, pour lesquels il s'agira d'empêcher la création de nouveaux obstacles à l'écoulement des eaux et de restaurer la continuité écologique pour le transport suffisant des sédiments et pour la circulation dans les deux sens (montaison et dévalaison) de l'ensemble des espèces piscicoles. On peut ainsi citer Il s'agit de :

- l'Auxance et ses affluents ;
- la Boivre et ses affluents.

5.5.2.2. Les Zones humides

De manière générale, les principales vallées humides identifiées au sein du territoire du PLUI du Grand Poitiers sont présentées sur la carte ci-dessous :



Vallées humides et sèches de l'agglomération de Poitiers en 2010 (Source : PLUI du Grand Poitiers)

Dans le cadre de l'étude d'impact, 4 secteurs présentant des zones humides ont été identifiés dans l'aire d'étude et interceptent les 5 communes étudiées dans le cadre de ce dossier. Elles sont localisées au niveau :

- de la vallée de l'Auxance, à hauteur du PR 300 (communes de Chasseneuil-du-Poitou et de Migné-Auxances) ;
- des fourrés, friches et gazons hygrophiles localisés entre les PR 306 et 307 (Biard) ;
- de la vallée de la Boivre, à hauteur du PR 309 (communes de Biard et de Vouneuil-sous-Biard) ;
- des cultures situées entre les PR 310 et 311 sur la commune de Vouneuil-sous-Biard.

Ces zones humides appartiennent à deux grandes catégories :

- les zones humides liées aux cours d'eau ; il s'agit du type de zone humide le plus fréquemment rencontrée au sein de l'aire d'étude. Ces zones humides sont notamment présentes au niveau du lit majeur des cours d'eau et de leurs annexes, comme c'est notamment le cas au niveau de l'exemple de la Boivre ;
- les zones humides ponctuelles : il s'agit des zones humides, celles qui sont situées en point haut des reliefs et dont les excès d'eau semblent être d'origine pluviale (ruissellement limité et précipitations directes) ; c'est notamment le cas de , par exemple celles situées au niveau dans les cultures de Vouneuil-sous-Biard (PR 310).

Les principaux enjeux relatifs aux zones humides sont liés à la vallée de la Boivre et de l'Auxance ; elles assurent alors principalement des fonctions de zones d'expansion des crues et constituent un enjeu moyen du territoire.

5.5.2.3. Les sites à enjeux faune, flore et, habitats naturels

En termes de milieu naturel, les enjeux sont globalement faibles à assez forts sur l'aire d'étude du projet. Toutefois, des enjeux forts à très forts sont ponctuellement présents, plus particulièrement au niveau des berms autoroutières, des boisements, des cours d'eau et des bassins, qu'ils soient en eau ou en assec. On peut notamment citer , à l'exemple :

- des berms très sèches accueillant des populations d'Azuré du Serpolet, de Mélitée orangée, d'Ascalaphe ambré, ou encore des plantes comme les Odontites de Jaubert et de Jaubert à fleurs jaunes ;
- des boisements et des landes à bruyères, avec la présence d'insectes comme le Criquet des Ajoncs, le Barbitiste des Pyrénées et le Sylvaudre, ou de plantes comme l'Alisier de Fontainebleau et la Lathrée écailleuse ;
- de la Boivre, avec la présence de mammifères semi-aquatiques (Castor, Loure, etc.), de libellules, de poissons, de mollusques aquatiques (Grande Mulette, Mulette épaisse) et d'écrevisses (Ecrevisse à pattes blanches) présentant de forts enjeux de conservation.

A l'échelle de l'aire d'étude, la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est jumelée pour partie avec cette section de l'A10 sur le secteur situé entre les vallées de la Pallu et de la Boivre (PR 290 à 308). Lors de sa construction, des aménagements spécifiques ou des aménagements d'ouvrages mixtes ont été réalisés afin de permettre à la faune de franchir cette infrastructure ferroviaire. Actuellement, la faible perméabilité aux espèces observée sur l'A10 s'explique par l'ancienneté de cette grande infrastructure de transport. Cependant, certains accotements ont un intérêt majeur quant à la dispersion et à la préservation d'espèces d'intérêt patrimonial comme l'Azuré du Serpolet et l'Odontite de Jaubert.

5.5.3. Milieu humain

5.5.3.1. Contexte socio-économique

La communauté d'agglomération du Grand Poitiers (ancien périmètre) s'est constituée en 1965 et comptait 142 994 habitants (chiffre INSEE 1er janvier 2016, basé sur la population 2013) avant la création de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers qui compte désormais 194 500 habitants répartis sur 40 communes.

Alors que la Communauté Urbaine de Grand Poitiers n'occupe qu'une petite surface au sein des différents territoires dans lesquels elle s'inscrit, elle bénéficie d'un poids démographique et économique important au sein de la région.

5.5.3.2. Les déplacements, réseaux et équipements

La position centrale de l'agglomération, en limite des aires d'influence de Paris, de Nantes et de Bordeaux, entraîne des grands flux de déplacement entrants et sortants. L'A10, la LGV, et l'aéroport offrent en effet une connexion régionale, nationale et européenne.

Le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers est ainsi desservi par :

- un réseau viaire qui se caractérise par un système de voirie et de boulevard en « escargot » et un système de grand contournement incomplet au sud. La domanialité est maîtrisée puisque les routes départementales s'arrêtent aux boulevards extérieurs. A noter que trois axes majeurs sont d'intérêt interrégional : l'A10, la RN10 et l'axe est-ouest (RN149 et RN147) ;
- quatre gares qui sont implantées sur le territoire de l'agglomération : Chasseneuil-du-Poitou (gare du centre-ville et station TGV du Futuroscope), Mignaloux-Beauvoir et Centre-ville de Poitiers ;
- l'aéroport de Poitiers Biard qui connaît un développement de trafic soutenu lié à l'augmentation générale du transport aérien mais aussi, plus localement, à la présence du Futuroscope pour lequel il assure un point d'échange important.

5.5.3.3. Les nuisances sonores

La gestion des nuisances sonores est un élément clé dans la recherche d'une meilleure qualité de vie urbaine.

Le principal émetteur de ces nuisances est lié aux transports, que ce soit la circulation automobile avec un classement sonore des infrastructures routières, ou l'aéroport de Poitiers-Biard.

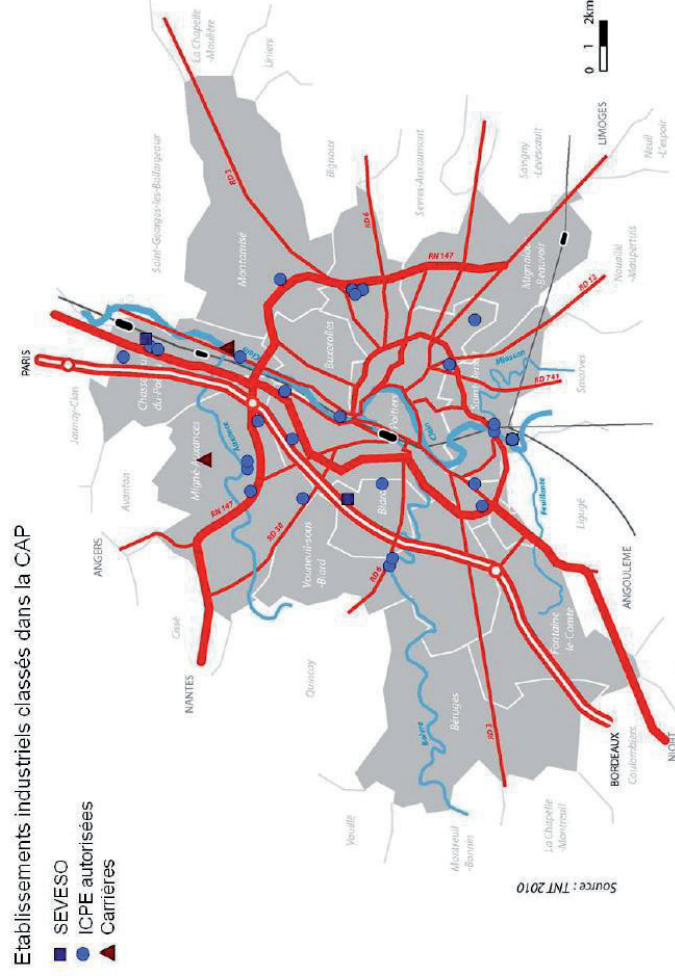
Dans le cadre de l'étude d'impact, une campagne de mesures acoustiques, effectuée du 23 novembre au 17 décembre 2015 et du 13 au 14 avril 2016, a été réalisée pour qualifier l'ambiance sonore en façade des habitations riveraines de l'A10 sur toute l'aire d'étude.

Vingt-et-un points de mesure ont ainsi été réalisés sur les communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers interceptées par l'aire d'étude du projet. Parmi eux, seulement 3 points de mesure présentent des niveaux sonores représentatifs d'une ambiance sonore non modérée, tous les autres points attestent d'une ambiance sonore modérée. Il est à noter qu'en revanche aucun point de mesure n'est en situation de Point Noir du Bruit.

5.5.3.4. Les risques technologiques

En matière de risques technologiques, la DREAL est garante de la législation sur les installations classées industrielles.

Le territoire étudié du Grand Poitiers compte 32 établissements classés soumis au régime de l'autorisation, dont une SEVESO seuil haut et deux SEVESO seuil avec servitude.



Réseau de transport et risques technologiques (Source : PLUI du Grand Poitiers)

5.5.4. Patrimoine et le paysage

5.5.4.1. Paysage

Le territoire du PLUI du Grand Poitiers recouvre une grande diversité de situations paysagères. Sur la base des différentes entités géographiques (rivières, plaines, vallées, plateaux etc.), les espaces se sont multipliés, signe d'une appropriation par la population. Ces espaces traduisent des particularités de différents modèles économiques et culturels.

Les paysages du PLUI du Grand Poitiers peuvent être décomposés en trois unités principales :

- le paysage des vallées humides ;
- la plaine céréalière en openfield (champs ouverts) ;
- le paysage de plateaux et de coteaux bocagers.

Le paysage de Poitiers s'inscrit de manière plus général dans une longue bande de territoire urbanisé allant de Poitiers Sud à Châtelleraut Nord. Les falaises, considérées comme capital naturel majeur pour l'agglomération, sont assez peu mises en valeur car trop souvent masquées par l'urbanisation.

Les vallées concentrent les composants physiques essentiels du territoire naturel. Le tissu urbain occupe l'axe des vallées mais déborde aussi, sans projet lisible, sur les paysages adjacents. En partie sud, la plaine de Neuville, qui jouxte l'agglomération de Poitiers, constitue une réserve foncière possible. Migné-Auxances, le Futuroscope et toutes les communes limitrophes forment un horizon urbain que l'on perçoit de plus en plus. Les extensions des villages traditionnels suivent souvent les infrastructures.

5.5.4.2. Patrimoine archéologique

De nombreuses entités archéologiques sont répertoriées dans l'aire d'étude du projet. Le tableau suivant présente celles qui sont recensées sur les 5 communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers concernées par le projet.

A noter que la datation archéologique n'est pas disponible pour l'ensemble des entités répertoriées au sein de l'aire d'étude (NR = non renseignée).

Entités archéologiques connues présentes dans l'aire d'étude au niveau des 5 communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers concernées par le projet (classées du nord au sud)					
DEPARTEMENT	IDENTIFIANT	COMMUNE	NOM	VESTIGES	PERIODE
86	2025888	CHASSENEUIL-DU-POITOU	Les Philambins	fosse	NR
86	2028079	CHASSENEUIL-DU-POITOU	Chemin de Fraboëuf	chemin	NR
86	2028078	CHASSENEUIL-DU-POITOU	Fraboëuf	enclos	NR
86	205643	MIGNÉ-AUXANCES	Malaguet	aqueduc	NR
86	2022702	POITIERS	RN 147, Avenue de Nantes	voie	NR
86	2026722	POITIERS	La Croix de Bois	enclos	NR
86	2026724	POITIERS	la Croix de Bois	voie	NR
86	2022704	POITIERS	La Croix de Bois	construction	NR
86	2026725	BIARD	Dessus de Larnay, Bois de Larnay	trou de poteau	NR
86	2026726	BIARD	les champs de la Fenêtre	mur	NR
86	207351	VOULNEUIL-SOUS-BIARD	Aqueduc de Fleury	aqueduc	NR

Tableau des entités archéologiques connues

Cet état de connaissance archéologique n'est pas exhaustif et il ne préjuge pas de la découverte de sites non encore répertoriés à ce jour, notamment dans le cadre de l'éventuelle phase d'archéologie préventive relative à l'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute de l'A10.

5.5.4.3. Patrimoine historique et culturel

5.5.4.3.1. Sites inscrits et sites classés

L'inscription d'un site est une reconnaissance de la qualité du lieu justifiant une surveillance de son évolution. Elle prend la forme d'une consultation de l'Architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris.

Seul un site inscrit est concerné par l'aire d'étude. Il s'agit de la Vallée de la Boivre, inscrit depuis 1996 pour son caractère pittoresque et paysager.

La vallée de la Boivre n'est pas entièrement inscrite au titre des sites et du patrimoine naturel et paysager. Le site inscrit est en fait composé de plusieurs tronçons de vallée, dont la qualité paysagère nécessiterait de mettre en œuvre un outil de préservation de cette qualité.

Le tronçon inscrit traversé par l'A10 s'étend sur d'environ 90 ha. Il est en lien avec un plus grand secteur, également inscrit, situé plus en amont de la vallée sur les communes de Béruges et de Montreuil-Bonnin. L'emprise totale du site inscrit de la vallée de la Boivre est d'environ 725 ha.

L'inscription au titre des sites et paysages a permis à la vallée de conserver un caractère encore très naturel au droit de l'A10. D'importants massifs boisés se déploient le long du cheminement sinueux du cours d'eau, notamment sur le versant sud, donnant au site un caractère pittoresque. Ces boisements denses composent un paysage naturel fermé n'offrant pas de vue dégagée sur la vallée.

Les communes traversées par l'A10 et concernées par le site inscrit sont les communes de Biard et de Poitiers.



Paysage intime de la vallée de la Boivre (Source Ingerop)

Aucun site classé n'est présent dans l'aire d'étude.

5.5.4.3.2. Monuments historiques

L'étude d'impact a mis en évidence la présence de 17 monuments historiques interceptés par l'aire d'étude, mais aucun d'entre eux n'est situé sur une des cinq communes étudiées du Grand Poitiers.

Le secteur de de l'agglomération de Poitiers l'agglomération de Poitiers est un territoire anthropisé et artificialisé et compte peu d'éléments patrimoniaux situés, à proximité de l'A10. En effet, la majorité majorité des Monuments Historiques est concentrées concentrent dans le centre historique de Poitiers qui n'est pas inclus dans l'aire d'étude du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10.

De même, aucune ZPPAUP, aucune AVP, aucun secteur sauvegardé, ni aucun classement Unesco ne sont présents sur l'aire d'étude, de façon générale.

5.6. | Enjeux environnementaux identifiés par le document d'urbanisme au droit des surfaces mises en compatibilité

Le PLUI du Grand Poitiers comporte une **évaluation environnementale** réalisée en 2011. Elle vise notamment à expliciter les enjeux environnementaux du PLU, à définir les orientations stratégiques en matière d'environnement, et à apprécier la cohérence du projet au regard de l'environnement.

Le tableau suivant répertorie ces enjeux lorsqu'ils concernent les surfaces mises en compatibilité du fait du présent projet :

Face à ces enjeux, une présentation des principales mesures environnementales mises en œuvre dans le cadre du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 est effectuée afin de mettre en évidence les réponses apportées par la société Cofiroute en matière de sur la prise en compte de l'environnement dans les études de conception du projet.

Dans le présent dossier d'enquête publique, une étude d'impact détaillée plus précisément les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre en réponse aux impacts négatifs du projet (cf. Pièce F1).

Thématique	Enjeux hiérarchisés	Mesures environnementales mises en œuvre dans le cadre du projet de l'autoroute A10 pour répondre aux enjeux du PLUI
CONSUMMATION D'ESPACE ET BIODIVERSITE	<ul style="list-style-type: none"> ○ Préserver les zones rurales. ○ Restaurer et protéger les écosystèmes, et notamment les milieux humides, les marais alluviaux, les vallées sèches et le manteau forestier. ○ Inscrire les projets d'aménagement et de construction dans la dynamique du réseau écologique et permettre de sauvegarder ou restituer les continuités entre les secteurs. ○ Aménager en conservant et gérant les espaces forestiers et enherbés aux abords des cours d'eau par un classement naturel, agricole ou urbain adapté. 	<p>Les études de conception du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ont été réalisées dans un souci constant de réduire au maximum l'emprise du projet sur les parcelles riveraines de l'actuelle autoroute A10, en phases travaux et conception.</p> <p>Pour connaître les enjeux en terme de biodiversité, des diagnostics détaillés ont été produits, basés sur de nombreux inventaires. Ces derniers ont été menés par une équipe de treize naturalistes, sur une période allant d'août 2013 à juillet 2016. Au total, 106 journées de terrain ont été effectuées.</p> <p>Sur la base de ces inventaires, il a été possible de déterminer précisément les enjeux des différentes zones d'étude retenues en matière d'habitats naturels, de flore, de faune, de corridors écologiques, ... et d'évaluer les enjeux écologiques.</p> <p>À partir de ces enjeux, les études de conception du projet ont été réalisées en appliquant la méthode « Éviter Réduire Compenser ».</p>
PAYSAGES ET PATRIMOINES BATIS	<ul style="list-style-type: none"> ○ Préserver les espaces agricoles et forestiers lors d'éventuelles opérations d'aménagement. ○ Préserver les paysages bocagers et les vallées des cours d'eau traversant le territoire. ○ Intégrer la réflexion sur les caractéristiques des paysages dans les opérations d'aménagement. ○ Mettre en valeur les éléments naturels déjà présents sur le territoire (rivières et falaises) qui sont souvent inexploités. ○ Reconstituer quelques haies et boqueteaux compatibles avec l'activité agricole. ○ Valoriser l'ensemble du patrimoine bâti présent sur le territoire, aussi bien le patrimoine privé (maisons et fermes) que le patrimoine monumental. 	<p>En matière de paysages et de patrimoines bâtis, les études de conception du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ont été réalisées à partir d'un diagnostic détaillé portant sur la définition des unités paysagères traversées par l'autoroute et l'analyse des enjeux de paysage, d'architecture et de patrimoine au sein de ces unités.</p> <p>Un Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP) a ensuite été réalisé pour étudier l'insertion du projet, entre Poitiers et Veigné et établir des prescriptions architecturales et paysagères. Ce SDAP, définissant un cadre d'intervention pour l'aménagement du projet, sert de base aux différentes propositions paysagères et architecturales réalisées sur chaque tronçon autoroutier aménagé.</p>
RISQUES NATUREL, TECHNOLOGIQUES ET NUISANCES SONORES	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prendre en compte les vallées des rivières lors d'éventuelles opérations d'aménagement afin de ne pas accroître les risques d'inondations. ○ Limiter l'imperméabilisation des sols pour favoriser l'infiltration naturelle et créer des bassins de rétention d'eau pour soulager les bassins d'évacuation. ○ Gérer durablement les eaux pluviales dans les nouvelles zones d'aménagement : limitation des surfaces imperméables, choix de systèmes d'infiltration écologique, gestion des eaux de pluie à la parcelle. ○ Préconiser des dispositifs de construction adaptés dans les zones exposées au phénomène du retrait gonflement des argiles. ○ En fonction de la distance affectée par le bruit de part et d'autre des infrastructures de transport, imposer aux constructeurs des normes d'isolement acoustiques dans ces secteurs. 	<p>Les risques naturels et technologiques ont été recensés dès le démarrage commencement des études de conception dans le cadre des diagnostics environnementaux réalisés, afin de les éviter au maximum le plus possible. Cependant, la nature du projet (élargissement d'une infrastructure existante) ne permet pas de mettre en œuvre un évitement géographique à chaque fois que le tracé rencontre une zone présentant un risque naturel et/ou technologique. Dans ce cas, des mesures de réduction ou de compensation ont été proposées. Les risques d'inondation et de pollution de la ressource en eau ont été étudiés dans le cadre des études hydrauliques et d'assainissement menées sur le projet.</p> <p>En matière de bruit, pour déterminer les nuisances sonores du projet, une étude acoustique a été réalisée sur la base de mesures in situ et de modélisations acoustiques. Les niveaux sonores actuels des habitations riveraines de l'autoroute A10 ont été déterminés sur la base d'une campagne de mesure "in situ", avec la réalisation de 89 points de mesure. Un modèle numérique de calcul a ensuite été construit pour l'ensemble de l'aire d'étude, qui a permis de reconstituer de façon fiable l'ambiance sonore préexistante aux abords de l'autoroute. Ce modèle a servi ensuite à évaluer l'environnement sonore futur, en se basant sur une comparaison entre les scénarios avec projet et sans projet. Dès lors que les seuils réglementaires ont été dépassés, des protections acoustiques, si possible collectives, ont été étudiées.</p>
GESTION DES DECHETS	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tendre vers plus de valorisation. 	<p>Les études de conception au stade actuel d'Avant-Projet et les études ultérieures à venir (études de Projet) prennent en compte la problématique de la phase chantier, en étudiant un projet dont les impacts au cours du chantier doivent être réduits au maximum. Des mesures environnementales sont proposées à chaque fois que des impacts négatifs sont détectés. Parmi ces mesures, la gestion des déchets a été prise en compte pour objectifs de limiter le volume des déchets produits et dès lors qu'il en est produit, de les recycler au maximum et de les traiter lorsqu'ils sont nocifs pour l'environnement.</p>

De plus, le **diagnostic du PLUI** présente les enjeux suivants relatifs au projet :

- organiser les transports à l'échelle de l'agglomération avec une prise en compte des grands flux de circulation externes ;
- renforcer les réseaux de cheminement piétons et cyclistes entre les pôles de proximité et le reste des quartiers ou des communes.

5.7. | Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux, et mesures associées

5.7.1. Au regard des zonages d'urbanisme

La mise en compatibilité concerne l'élargissement du zonage UY, réservé aux activités autoroutières, ainsi que la réduction des zonages réglementaires sur lesquels le zonage UY est étendu.

En effet, l'élargissement de la surface de la zone UY sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers pour permettre la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 occasionne une réduction des zonages présents de part et d'autre de l'infrastructure existante ainsi qu'une modification des emplacements réservés et une réduction des espaces boisés classés, des haies protégées et de certains secteurs identifiés au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme.

Le tableau suivant présente les zonages concernés par les modifications :

	Surface totale PLUI en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLUI en %
Zones U (hors zone UY spécifique à l'A10)	5 985	8,98	0,15
Zones AU	1 920	11,11	0,58
Zones A	9 181	6,65	0,07
Zones N	7 820	17,61	0,23
EBC	4 178	1,95	0,05
Total (hors EBC)	24 906	44,35	0,18

La surface du zonage UY augmente d'environ 45 ha (443 454 m²) sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers qui couvre 24 906ha, ce qui représente environ 0,18 % du territoire intercommunal, directement accolée le long de l'infrastructure autoroutière existante.

L'équilibre de l'usage des sols dans le document d'urbanisme est donc très peu modifié du fait du projet.

La réduction des zones U, AU, A et N représente donc une perte d'environ 45 ha des espaces du territoire du PLUI du Grand Poitiers, dédiés aux vocations :

- urbaines (habitat, activités, services, équipements) : 8,98 ha ;
- d'urbanisation future : 11,11 ha ;
- agricoles : 6,65 ha ;
- naturelles et forestières : 17,61 ha.

Cette réduction très partielle est localisée en continuité directe le long de l'autoroute existante. Cette configuration réduit les zonages uniquement à la marge, sans les fractionner. Ils gardent ainsi toute leur potentialité pour remplir leur vocation.

Le zonage le plus impacté concerne donc les espaces à vocation naturelles et forestières (zone stricte et zone constructible), suivi du zonage d'urbanisation future (soit mixte, soit destinée aux activités).

Ci-après sont repris en détail les zonages concernés par les modifications à un niveau de détail correspondant à celui présenté dans l'actuel PLUI du Grand Poitiers à l'échelle de cette intercommunalité mais aussi au niveau de chacune des communes concernées.

Territoire du PLUI Grand Poitiers	Surface totale PLUI en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLUI en %
Zones U2r (et U2n)	2 371	2,97	0,1
Zones U3 et U3n	1 145	1,53	0,1
Zone UE	422	0,46	0,1
ZoneUEnc	333	4,02	1,2
Autres zones U (y compris UY)	1554	0	0,0
Zone AUm1	545	0,18	0,0
Zone AUm2	845	2,11	0,2
Zone AUe1	350	6,28	1,8
Zone AUe2	174	2,54	1,5
Zone A1	5 602	3,54	0,1
Zone A2	3 583	3,11	0,1
Zone N1	6 270	13,36	0,2
Zone N2	1 264	4,25	0,3
Autres zones N	279	0	0,0
Total	24737	44,35	0,2
EBC	4 178	1,95	0,0

Commune de Chasseneuil-du-Poitou	Surface totale PLUI en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLUI en %
Zones U2r (et U2n)	217	2,69	1,2
Zones U3 et U3n	79	0,33	0,4
Zone UE	17	0	0,0
ZoneUEnc	121	0	0,0
Autres zones U (y compris UY)	154	0	0,0
Zone AUm1	37	0,18	0,5
Zone AUm2	270	2,11	0,8

Zone AUe1	18	0,38	2,1		
Zone AUe2	0	0	/		
Zone A1	397	1	0,3		
Zone A2	182	1,78	1,0		
Zone N1	91	0,77	0,8		
Zone N2	179	0,04	0,0		
Autres zones N	0	0	/		
Total	1 762	9,28	0,5		
EBC	114	0,31	0,3		

Commune de Migné-Auxances					
Zones U2r (et U2n)	153	0	0		
Zones U3 et U3n	99	0	0		
Zone UE	82	0	0		
ZoneUEnc	0	0	/		
Autres zones U (y compris UY)	138	0	0		
Zone AUm1	27	0	0		
Zone AUm2	90	0	0		
Zone AUe1	143	0	0		
Zone AUe2	17	0	0		
Zone A1	1128	0,6	0,1		
Zone A2	490	0,08	0,02		
Zone N1	394	0,69	0,2		
Zone N2	136	0	0		
Autres zones N	0	0	/		
Total	2 897	1,37	0,05		
EBC	245	0	0,0		

Commune de Poitiers	Surface totale PLU en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLU en %
Zones U2r (et U2n)	984	0	0,0
Zones U3 et U3n	114	0	0,0
Zone UE	115	0,43	0,4
ZoneUEnc	206	4,02	2,0
Autres zones U (y compris UY)	906	0	0,0
Zone AUm1	150	0	0,0
Zone AUm2	154	0	0,0
Zone AUe1	143	5,90	4,1
Zone AUe2	40	1,69	4,2
Zone A1	286	0	0,0
Zone A2	125	0,21	0,2
Zone N1	486	3,75	0,8
Zone N2	427	0,32	0,1
Autres zones N	0	0	/
Total	4 136	16,32	0,4
EBC	341	0	0,0

Commune de Biard	Surface totale PLU en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLU en %
Zones U2r (et U2n)	54	0	0,0
Zones U3 et U3n	16	0,1	0,6
Zone UE	54	0,03	0,1
ZoneUEnc	0	0	/
Autres zones U (y compris UY)	33	0	0,0
Zone AUm1	35	0	0,0

Zone AUm2	30	0	0,0
Zone AUe1	4	0	0,0
Zone AUe2	9	0,85	9,4
Zone A1	61	1,94	3,2
Zone A2	111	0,83	0,7
Zone N1	235	3,32	1,4
Zone N2	41	3,53	8,6
Autres zones N	65	0	0,0
Total	748	10,6	1,4
EBC	37	1,16	3,1

	Surface totale PLU en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLU en %
Commune de Vouneuil -sous-Biard			
Zones U2r (et U2n)	226	0,28	0,1
Zones U3 et U3n	102	1,1	1,1
Zone UE	19	0	0,0
Zone UEnc	0	0	/
Autres zones U (y compris UY)	83	0	0,0
Zone AUm1	35	0	0,0
Zone AUm2	35	0	0,0
Zone AUe1	11	0	0,0
Zone AUe2	20	0	0,0
Zone A1	668	0	0,0
Zone A2	420	0,21	0,1
Zone N1	714	4,83	0,7
Zone N2	49	0,36	0,7
Autres zones N	214	0	0,0

Total	2 596	6,78	0,3
EBC	397	0,48	0,1

5.7.2. Au regard de l'occupation du sol

La réduction des zones et secteurs U2r8, U2r1-2, U3, U3n, UE, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2 au profit de la zone UY cible spécifiquement la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10. Sur les 46 ha ajoutés à la zone UY, seuls des projets en lien avec l'activité autoroutière sont donc autorisés. A côté de cette zone UY étendue, les zones et secteurs U2r8, U2r1-2, U3, U3n, UE, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2 gardent leur vocation actuelle et leur règlement n'est pas modifié. Pour rappel, leur typologie de ces zonages, extraite de la justification du projet communautaire, est la suivante :

- U2 : Cette zone comprend des espaces urbains liés à un pôle de proximité ou à une centralité. Ces secteurs se situent autour des zones U1. Une intensité forte est attendue en matière d'habitat, en harmonie avec l'intensité des équipements, commerces et services proposés. Les commerces n'y sont pas souhaités.
- U3 : Cette zone est composée des franges du tissu urbain et des écarts. La densification n'y est pas souhaitable. Seule l'urbanisation des « dents creuses » est autorisée. C'est pourquoi plusieurs règles sont mises en place afin de limiter les possibilités de construction intenses
- UE : Cette zone comprend des espaces économiques qui peuvent accueillir des établissements qui ne trouveraient pas leur place dans un tissu urbain traditionnel.
- UY : zone d'activités autoroutières
- AUm : La zone AUm correspond à une zone d'accueil de constructions nouvelles ayant pour vocation du logement, mais également des activités compatibles avec ceux-ci (bureaux, commerces, artisanat non polluant...).
- AUe : La zone AUe peut accueillir des activités, mais elle ne peut accepter d'habitat hors celui lié directement au fonctionnement de ces activités.
- A1 : La zone A1 se distingue par son intérêt paysager, qu'il convient de préserver. La zone A1 comprend également des espaces dédiés à l'activité agricole qui doivent être protégés pour des raisons de salubrité publique : périmètres de protection des captages d'eau potable ou de sécurité (mouvements de terrains). Les pratiques agricoles sur de tels espaces devront tenir compte des contraintes inhérentes à leur statut.
- A2 : La zone A2 regroupe des espaces où existent, ou pourraient être construits, des bâtiments liés à l'exploitation agricole des terres ou à la diversification des activités économiques de l'exploitation (tourisme vert, ferme pédagogique,...).
- N1 : la zone N1 se distingue par la volonté affichée de lui apporter la protection la plus complète possible.
- N2 : La zone N2 se compose d'espaces accueillant un bâti (petits hameaux ou habitat isolé) souvent ancien, peu dense, auquel on laisse la possibilité d'évoluer tout en respectant ou en créant un paysage de qualité. Une densification de ce bâti n'est pas souhaitable.

Quant aux enjeux relevés dans le document d'urbanisme et présentant un lien avec la mise en compatibilité, ils sont pris en compte de la manière suivante :

- Emprise surfacique du zonage UY : enjeu transversal à plusieurs thématiques environnementales :

Le zonage UY étendu s'insère nécessairement le long de l'infrastructure existante, qui traverse des zones rurales comme des zones péri-urbaines.

L'élargissement de ce zonage génère donc nécessairement des impacts sur ces zones, du fait de l'effet d'emprise. Cependant, l'optimisation des emprises du projet dès la conception technique de celui-ci a conduit à réduire la surface nécessaire à sa réalisation, et donc à réduire la surface de la nouvelle zone UY et les impacts du projet.

Consommation d'espace et biodiversité :

En s'insérant en continuité directe de l'infrastructure existante, la zone UY étendue couvre principalement des dépendances vertes autoroutières au sein desquelles les terrains ont déjà été remaniés et présentent donc une richesse moindre.

Certains milieux naturels sont toutefois impactés de façon notable ; ils font alors l'objet d'une compensation. Il s'agit notamment de :

- pelouses, friches, fourrés calcicoles ;
- boisements favorables au gîte des chiroptères ;
- zones humides réglementaires et zones humides ouvertes ;
- boisements humides et ripisylves ;
- pièces d'eau ;
- prairies humides.

Les zones de compensation mises en œuvre sont principalement situées en dehors de la zone UY étendue, aux abords de l'aménagement projeté.

Des réaménagements spécifiques de talus sont ainsi prévus pour recréer des habitats de pelouses et friches calcicoles favorables à l'Azuré du serpolet et à l'Odontite de Jaubert.

De même, une mesure de réaménagement de corridors écologiques (guidage de la faune) permettra de sauvegarder ou restituer les continuités écologiques.

Sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, la zone UY étendue franchit l'Auxance. Une mesure de remise en état du cours d'eau est ainsi prévue.

Sur les communes de Biard et de Vouneuil-sous-Biard, le franchissement de la Boivre fait l'objet d'une mesure d'évitement du lit mineur lors du chantier. D'autre part, plusieurs mesures de réduction concernent les chiroptères dans ce secteur (protection des gîtes naturels, mise en place de gîtes artificiels...).

Les mesures envisagées sur le territoire géographique des 5 communes concernées par le projet sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers sont ainsi représentées sur la carte de synthèse des mesures figurant à la fin du présent chapitre.

- Paysages et patrimoines bâtis :

Des mesures spécifiques d'insertion paysagère sont prévues en lien avec l'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10, en particulier au droit des diffuseurs (diffuseur du Futuroscope à Chasseneuil-du-Poitou, diffuseur de Poitiers Nord à Migné-Auxances et Poitiers, diffuseur de Poitiers Sud à Vouneuil-sous-Biard).

Cette intégration paysagère s'appuie sur les éléments naturels existants du paysage, notamment les trames vertes liées à la présence de haies et aux boisements.

Le franchissement de la vallée de la Boivre et du site inscrit associé fait également l'objet de mesures d'intégration, via notamment le traitement architectural du viaduc à créer qui privilégie la sobriété et la discrétion et préserve et utilise les structures végétales en place pour intégrer les ouvrages dans le paysage.

Des mesures d'intégration paysagère sont également prévues le long de la section courante, notamment au droit des zones rurales habitées, afin de préserver le confort et l'intimité des habitants vivant à proximité de l'autoroute : intégration des protections acoustiques dans le paysage en proposant un accompagnement végétal, utilisation d'essences indigènes adaptées au milieu et au paysage...

- Risques naturels, technologiques et nuisances sonores :

La zone UY étendue inclut les dispositifs spécifiques du projet concernant les franchissements de cours d'eau et les rétablissements des écoulements, notamment au droit de l'Auxance sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou et de la Boivre sur les communes de Biard et Vouneuil-sous-Biard. Ces ouvrages ont été dimensionnés selon les prescriptions réglementaires en vigueur afin d'assurer la transparence hydraulique. Les exutoires des bassins de traitement des eaux du projet seront soit des cours d'eau, ruisseaux ou fossés, soit des bassins d'infiltration en l'absence de ces éléments. L'amélioration du dispositif d'assainissement pluvial existant permettra de collecter et de traiter intégralement les eaux issues de la plateforme autoroutière et de piéger tous les produits polluants déversés, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le risque de retrait-gonflement des argiles est également pris en compte (études géotechniques permettant d'identifier les zones sensibles et de calibrer les dispositions constructives) dans les aménagements prévus pour l'élargissement de l'A10, notamment les terrassements.

Quant aux seuils réglementaires concernant les nuisances sonores liées au projet, ils seront respectés, notamment via la mise en place de protections acoustiques :

- sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, à proximité du lieu-dit « Reuilly » ;
- sur les communes de Migné-Auxances et de Poitiers, au nord-est et à l'ouest au niveau du diffuseur de Poitiers nord et notamment entre au niveau du diffuseur de Poitiers Nord et entre la rue Joliot-Curie et la VC8 ;
- sur la commune de Biard, au niveau des hameaux proches de la Boivre (lieu-dit Vauloubière) ;
- sur la commune de Vouneuil-sous-Biard, au sud-est du lieu-dit les grandes Vallées.

- Gestion des déchets :

Le tri et l'évacuation des déchets produits par le projet seront conformes à la réglementation. Dans la mesure du possible, les solutions de réemploi, réutilisation, recyclage ou valorisation seront privilégiées.

- Pour les Emplacements Réservés (ER) existants :

Plusieurs emplacements réservés existants sont réduits ou supprimés pour permettre la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'A10. Il s'agit des emplacements réservés suivants :

ER réduits :

- ER n°3 pour l'aménagement d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10 sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou ;
- ER n°3 à l'aménagement de l'avenue du Plateau des Glières sur la commune de Poitiers ;
- ER n°101 pour la réalisation de la LGV SEA (projet réalisé) sur les communes de Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers et Biard.

ER supprimés :

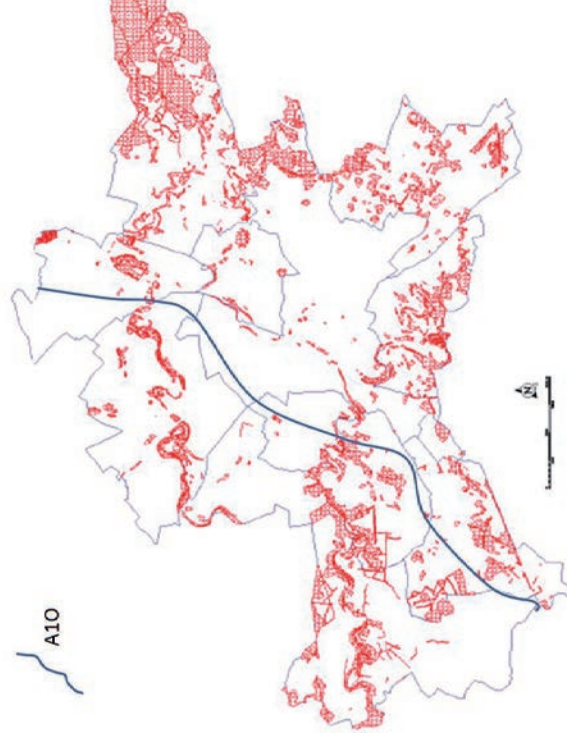
- ER n°15 pour amélioration d'un carrefour sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou ;
- ER n°88 pour l'aménagement d'une protection acoustique et d'un chemin le long de l'A10, sur la commune de Vouneuil-sous-Biard.

L'ensemble des ER existants réduits ou supprimés étant prévus pour la modification ou la réalisation d'infrastructures de transport ou d'équipement liés aux infrastructures de transport, l'occupation du sol envisagée est identique à celle initialement prévue.

➤ Pour les Espaces boisés Classés (EBC) :

Les Espaces Boisés Classés (EBC) concernés par le projet sont situés en lisière de l'autoroute. La continuité des boisements et leur forme globale ne sera donc pas modifiée par la réduction des EBC prévue (réduction d'environ 19 558 m² sur l'ensemble du territoire du PLU).

La carte ci-contre montre les EBC présent sur l'ensemble du territoire intercommunal et figure le tracé actuel de l'A10. La zone UY élargie qui la longe n'intercepte pas les grands boisements classés et s'insère principalement entre les îlots boisés.



Espaces boisés classés (EBC)
(Source : PLU du Grand Poitiers)

En appui de la politique en faveur de l'intensité urbaine, **les orientations du PADD** liées au développement des modes doux, à la structuration du réseau de transport en commun, et à l'intermodalité, incitent à diminuer la pression de l'automobile sur l'environnement, et donc sur la biodiversité.

- ⇨ La présente mise en compatibilité permet l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné. Sur les communes considérées, ce projet ne présente pas de lien avec le réseau de transport en commun ou les déplacements doux. D'autre part, ce projet n'aura pas pour effet de générer de trafics autoroutiers supplémentaires significatifs. Ainsi, il n'augmentera pas significativement la pression de l'automobile sur l'environnement.







En conclusion, on peut mentionner que :

- la vocation et les objectifs des zonages et des espaces boisés classés concernés par la mise en compatibilité ne sont pas remis en cause ;
- les effets de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux relevés en terme d'occupation du sol sont pris en compte à travers la réalisation du projet à l'origine de cette mise en compatibilité.




La mise en compatibilité n'engendre donc pas d'incidence notable sur l'équilibre global du document d'urbanisme et la planification territoriale de la commune.

Pour illustration, les cartes suivantes figurent les principales mesures d'évitement et de réduction du projet d'aménagement de l'A10, dont certaines sont intégrées à la zone UY étendue.

MILIEU PHYSIQUE

-  Mesures de protection temporaire de la ressource en eau potable
-  Nouveau viaduc construit
-  Passage hydraulique allongé
-  Bassin d'assainissement créé (y compris aménagements paysagers potentiels)
-  Bassin d'assainissement existant aménagé (y compris aménagements paysagers potentiels)
-  Zones potentielles de compensation des remblais en zone inondable










MILIEU NATUREL

-  Mesures d'évitement
-  Mesures de réduction
-  Mesures d'accompagnement

Mesures de compensation : surfaces potentielles de guildes à compenser

-  Cours d'eau
-  Boisements
-  Boisements humides, ripisylve
-  Boisements favorables au gîte des chiroptères
-  Pelouses, friches, fourrés cacicoles
-  Pelouses, friches, fourrés acidiphiles à neutroclines
-  Pièces d'eau
-  Zones humides ouvertes, prairies humides
-  Zones humides réglementaires



MILIEU HUMAIN

-  Mesures vis-à-vis des activités économiques
-  Passage supérieur rétabli en place
-  Passage supérieur reconstruit à proximité et rétablissement envisagé
-  Passage supérieur reconstruit à proximité et principe de rétablissement à définir
-  Passage inférieur allongé
-  Pont provisoire
-  Mesures liées aux activités de tourisme et de loisirs
-  Aménagement de pistes cyclables
-  Rétablissement de chemin de randonnée

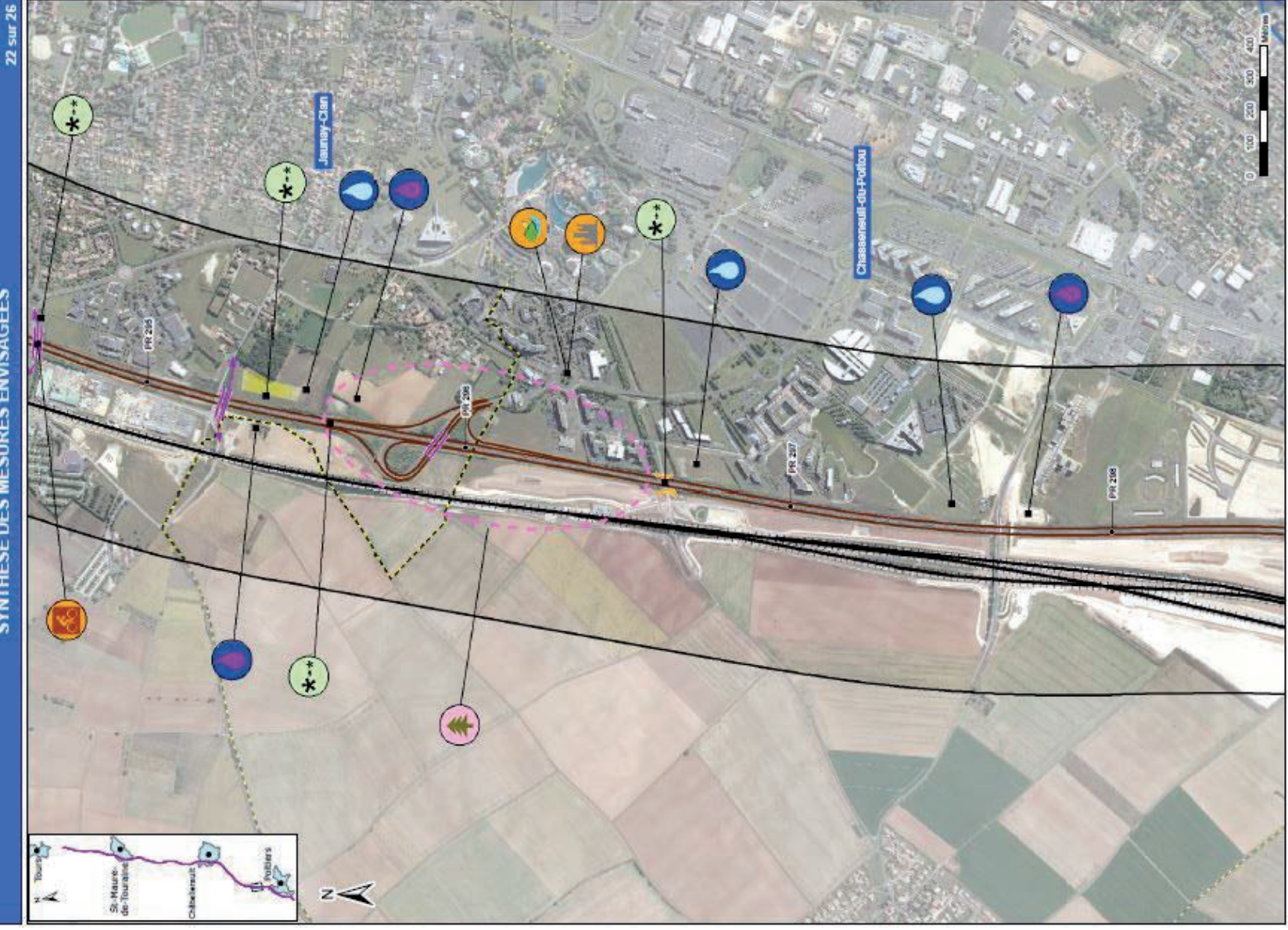
ACOUSTIQUE

-  Protection acoustique

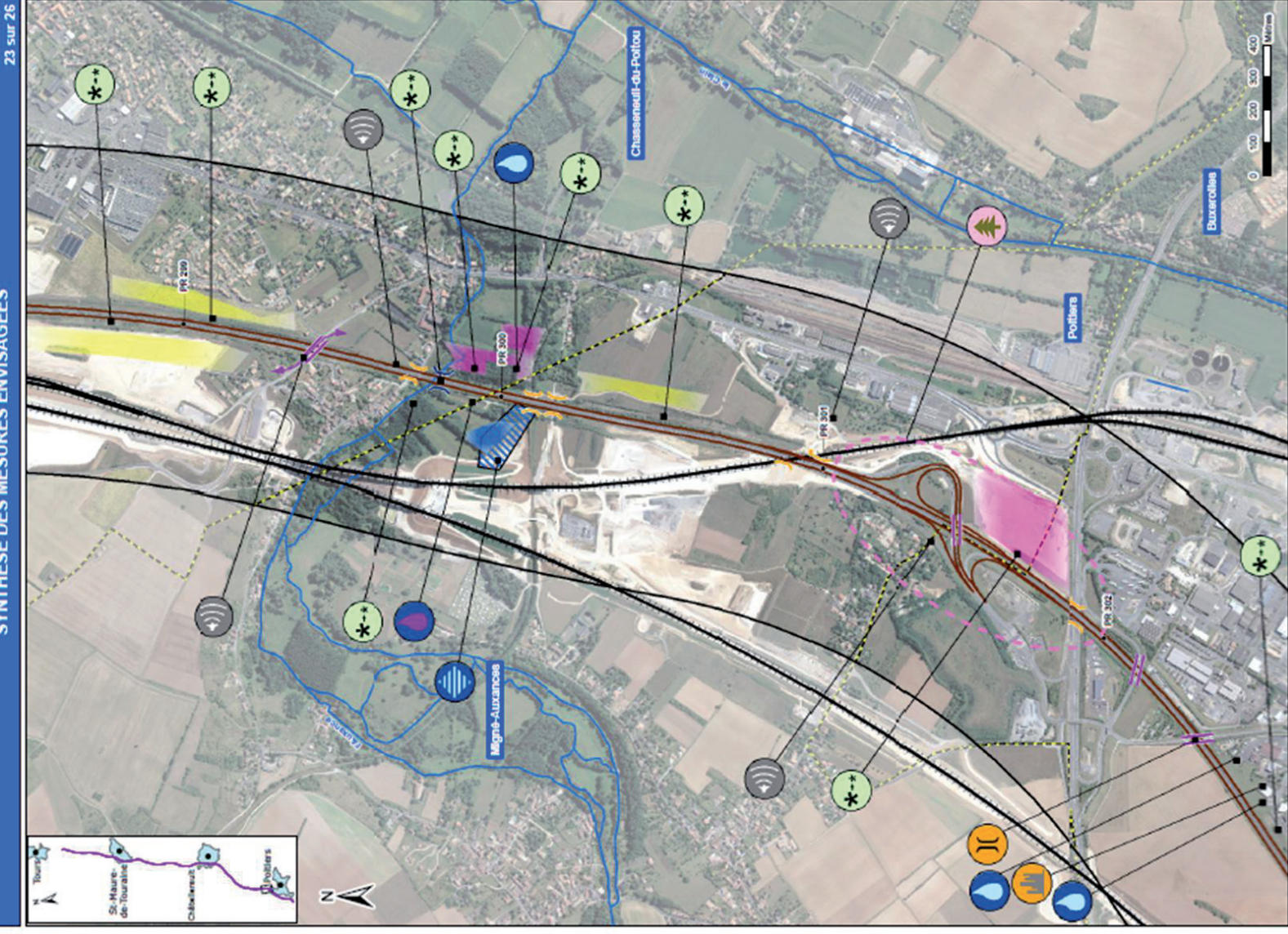
PAYSAGE ET PATRIMOINE

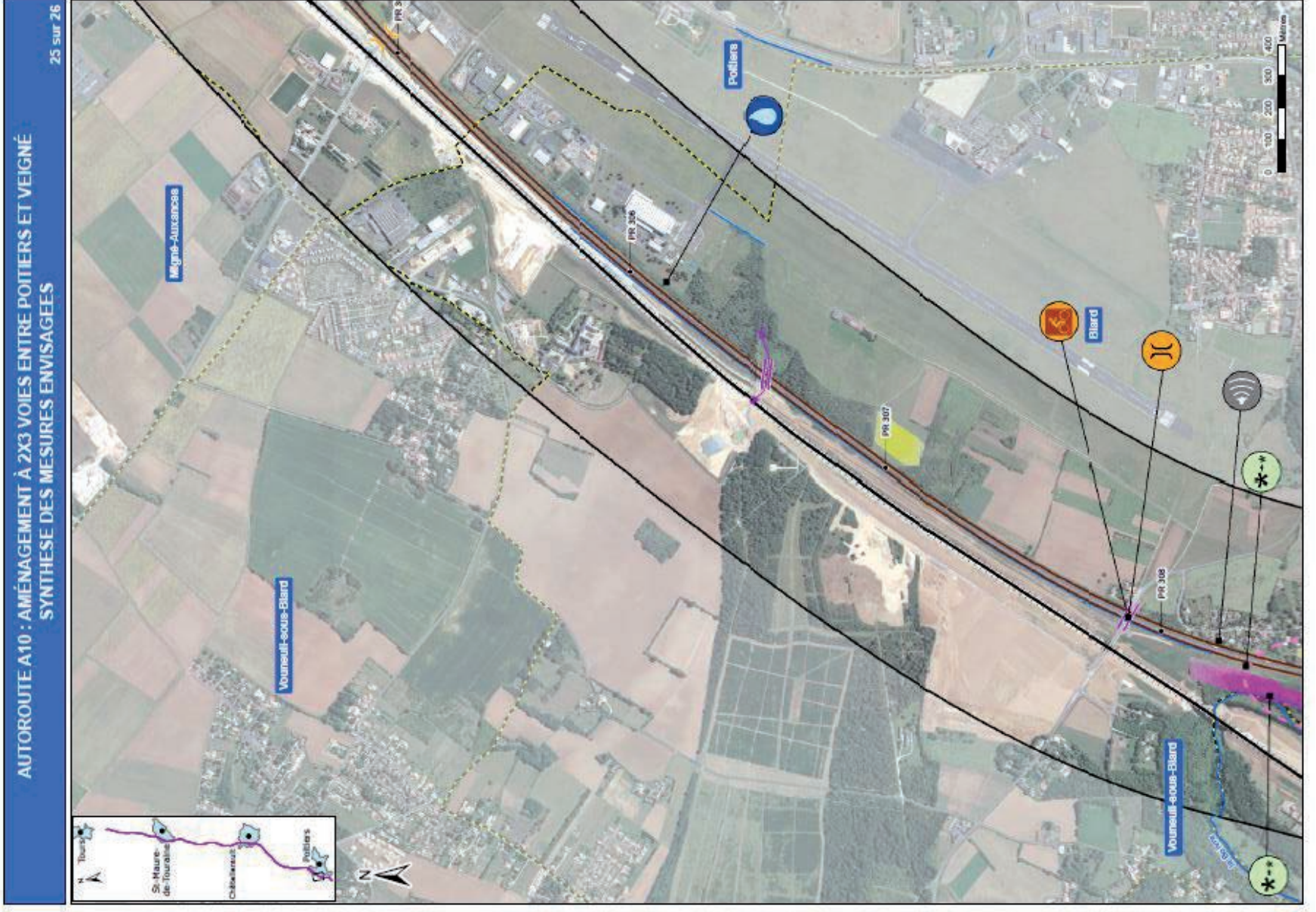
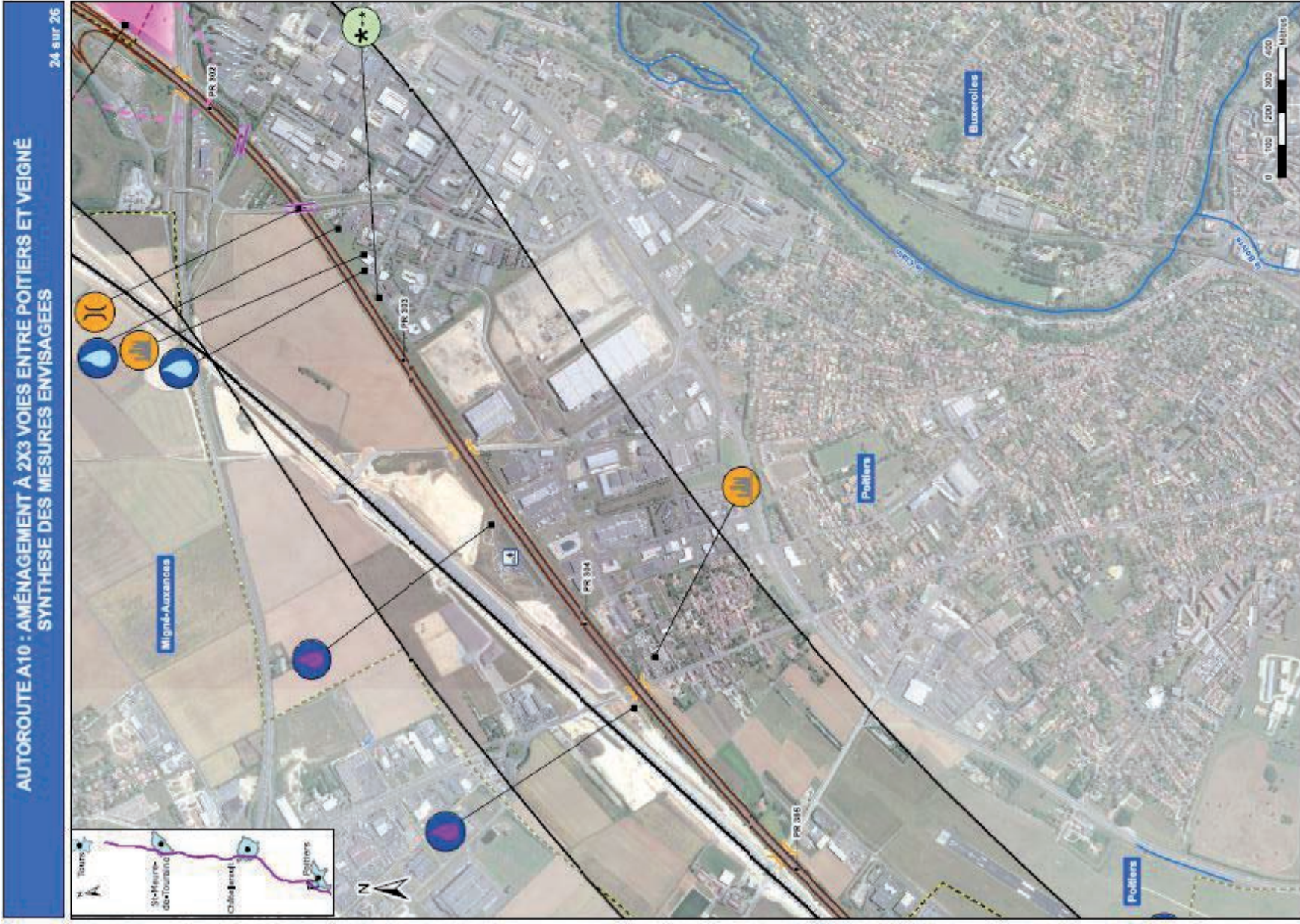
-  Mesures paysagères
-  Mesures architecturales

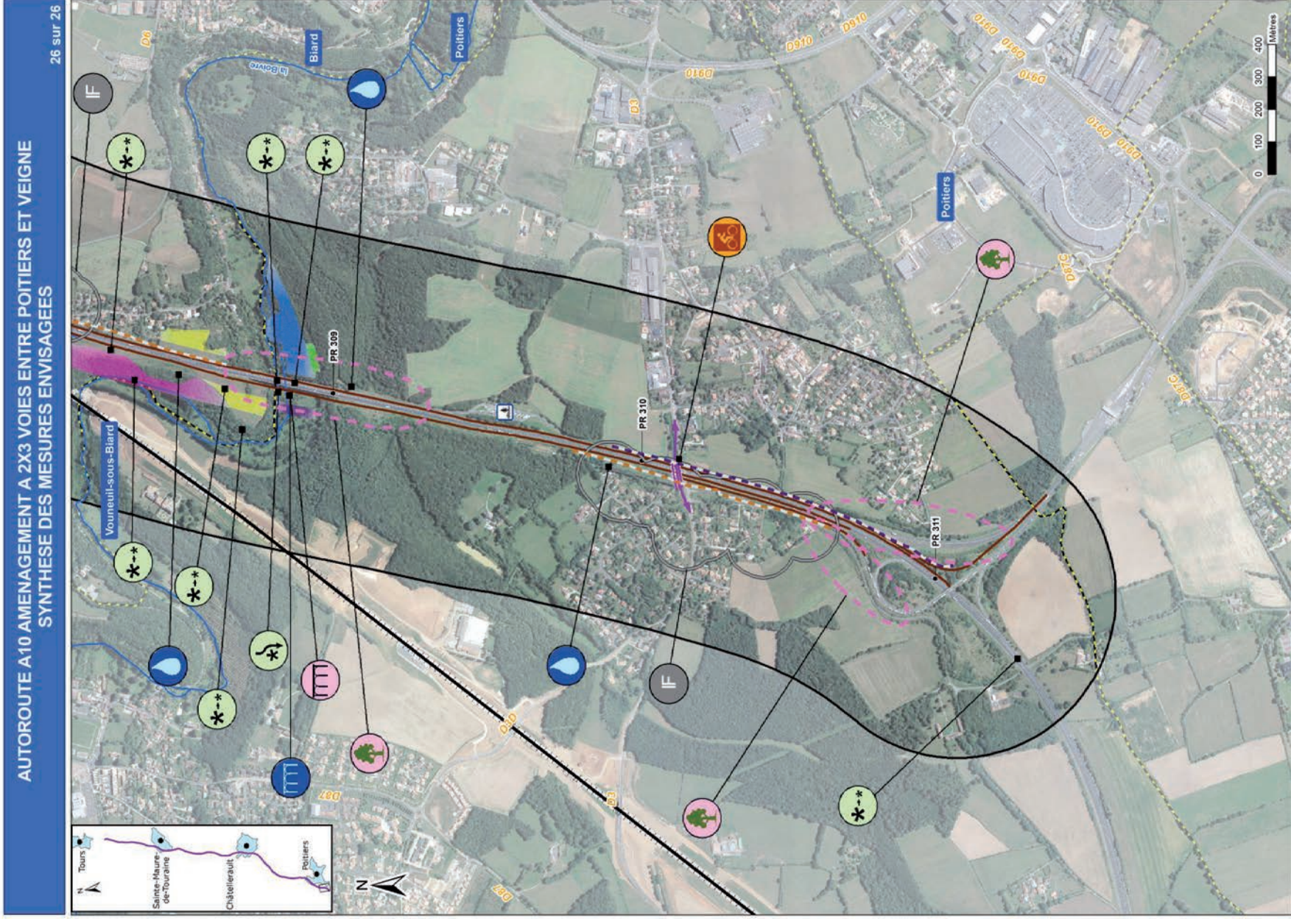
AUTOROUTE A10 : AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ
SYNTHÈSE DES MESURES ENVISAGÉES



AUTOROUTE A10 : AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ
SYNTHÈSE DES MESURES ENVISAGÉES







AUTOROUTE A10 AMÉNAGEMENT A 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNE
SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES

26 sur 26

5.7.3. Du point de vue du réseau Natura 2000

Nota : La présente analyse est focalisée sur le site Natura 2000 concernant les communes de Migné-Auxances et Chasseneuil-du-Poitou, et qui justifie la réalisation d'une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUI du Grand Poitiers.

L'analyse détaillée des incidences du projet sur le réseau Natura 2000 est présente dans la pièce F2 du dossier d'enquête publique.

La ZPS FR5412018, dénommée « Plaines du Mirebalais et du Neuvoillois » est longée par l'autoroute A10 sur cinq kilomètres environ, au nord de Poitiers. L'intérêt ornithologique de cette zone est lié à l'avifaune de plaine, et en particulier aux populations migratrices d'Outarde canepetière, espèce nicheuse emblématique dont le statut de conservation au niveau régional, national et européen est fort préoccupant. Il s'y trouve également, en période de reproduction, de migration ou d'hivernage, dix-sept autres espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire (Busards, Œdicnème criard, Alouette calandrelle, Bruant ortolan, Pipit rousseline, etc.).

Le projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10, inséré dans une zone UY étendue, induit la « neutralisation » (puis la destruction) d'emprises représentant une faible superficie, de surcroît très peu fréquentées par l'avifaune d'intérêt communautaire selon le document d'objectifs de la ZPS. Ces dernières sont situées dans une bande étroite localisée entre la Ligne à Grande Vitesse Tours/Bordeaux (LGV SEA) et l'autoroute A10 et entrecoupée de parcelles urbanisées ou accueillant des équipements annexes de la LGV.

Les espèces ayant justifié la désignation de la ZPS et listées dans le tableau suivant sont prises en compte dans l'évaluation des incidences réalisée dans le cadre du présent projet car ces dernières sont susceptibles de fréquenter, de manière anecdotique, ce secteur compris entre la LGV SEA et l'A10, même si aucune d'entre elles n'a été observée lors des prospections de terrain (entre 2014 et 2016).

Code Natura 2000	Nom scientifique	Nom commun	Évolution des populations au sein des ZPS en France (MNHN)	Importance du site Natura 2000 en France (FSD/DocOb)	Priorité de conservation dans le site Natura 2000 (DocOb)
A072	<i>Pernis apivorus</i>	Bondrée apivore	Inconnue (stable en France ces dernières années)	non évaluée / Idem	Non prioritaire
A073	<i>Milvus migrans</i>	Milan noir	Inconnue (en augmentation en France ces dernières années)	non évaluée / Idem	Non prioritaire
A080	<i>Circaetus gallicus</i>	Circaète Jean-le-Blanc	Inconnue (stable en France ces dernières années)	non évaluée / Idem	Non prioritaire
A081	<i>Circus aeruginosus</i>	Busard des roseaux	Inconnue (stable en France ces dernières années)	non évaluée / Idem	Non prioritaire
A082	<i>Circus cyaneus</i>	Busard Saint-Martin	Inconnue (en déclin en France ces dernières années)	Excellent / Excellent	Priorité 2
A083	<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré	Inconnue (fluctuation en France ces dernières années)	Excellent / Excellent	Priorité 2

Code Natura 2000	Nom scientifique	Nom commun	Évolution des populations au sein des ZPS en France (MNHN)	Importance du site Natura 2000 en France (FSD/DocOb)	Priorité de conservation dans le site Natura 2000 (DocOb)
A098	<i>Falco columbarius</i>	Faucon émerillon	Non évaluée	non évaluée / non précisée dans DocOb	Priorité 3
A103	<i>Falco peregrinus</i>	Faucon pèlerin	Non évaluée	non évaluée / Idem	Non prioritaire
A133	<i>Burhinus oedicnemus</i>	Œdicnème criard	Inconnue (en augmentation en France ces dernières années)	Excellent / Excellent	Priorité 2
A140	<i>Pluvialis apricaria</i>	Pluvier doré	Inconnue (inconnue en France ces dernières années)	non évaluée / non précisée dans DocOb	Priorité 3

Les modifications apportées au zonage de la zone UY et au règlement (article 13) et visant à autoriser le présent projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 ne présentent pas d'incidence directe sur le réseau Natura 2000 car elles agissent uniquement d'un point de vue réglementaire sur l'urbanisation future. C'est en réalité le projet ciblé qui induit des incidences potentielles sur le réseau Natura 2000. Ces incidences font d'ailleurs l'objet d'une étude spécifique (pièce F2 du dossier d'enquête publique).

Concernant les incidences brutes du projet d'aménagement de l'autoroute A10 sur ce site Natura 2000, on peut notamment mentionner que :

- Les destructions concernent moins de 11 hectares de cultures (dont environ la moitié sera remise en état) situés dans la ZPS et aujourd'hui enclavés entre la LGV SEA et l'A10 ;
- concernant les espèces prioritaires ayant justifié la désignation du site Natura 2000, les surfaces d'habitat touchées ne leur sont pas favorables compte tenu de l'enclavement des habitats. Certaines espèces secondaires non prioritaires sont toutefois susceptibles d'utiliser ce site de manière anecdotique ;
- les inventaires écologiques menés sur le site Natura 2000 au droit de l'emprise projet n'ont pas mis en évidence la présence d'espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 sur la période d'inventaires de 3 ans (2013-2016).

Les mesures retenues en phase travaux sont les suivantes :

- localisation des bases travaux, des aires de vie, etc. en dehors de la ZPS ;
- limitation de l'emprise du chantier et de la circulation des engins au strict nécessaire ;
- limitation de l'accès au chantier via la ZPS ;
- aménagement de la zone travaux pour éviter toute propagation de pollutions en cas de déversements accidentels (aire imperméabilisée, collecte des eaux de ruissellement puis traitement avant rejet, etc.) ;
- interdiction d'enfouir, de brûler ou de mettre en dépôt sauvage les déchets, ces derniers devant être triés, regroupés, stockés temporairement sur site, puis évacués régulièrement vers des filières de traitement adaptées et agréées, en vue de leur recyclage et de leur valorisation ;
- mise en place de divers dispositifs de protection et de confinement des espèces végétales exotiques envahissantes (mise en place de mesures prophylactiques, état des lieux et confinement des stations d'espèces exotiques envahissantes inventoriées, suivi des mouvements des terres durant les travaux de terrassement, etc.) pour éviter toute propagation en aval ;
- mise en place d'un cahier des charges environnemental visant à s'assurer du bon déroulement des travaux ;
- mise en place d'un suivi de chantier par un écologue pour s'assurer de la mise en œuvre des mesures.

Quant aux mesures retenues en phase d'exploitation, elles sont les suivantes :

- gestion d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement et création de bassins de traitement de l'eau ;
- gestion écologique des dépendances vertes (accotements, bermes, talus, etc...).

Au vu des incidences brutes négligeables et des mesures de suppression et de réduction préconisées, les incidences résiduelles sont estimées **non significatives** sur l'état de conservation des espèces (et de leurs habitats) ayant justifié la désignation du site Natura 2000 et sur les objectifs de conservation définis dans le document d'objectifs.

5.8. | Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité

Les adaptations du PLUI de la Communauté Urbaine du Grand Poitiers proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné.

Le choix de la réduction des zones et secteurs U2r8, U2r1-2, U3, U3n, UE, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2 au profit de la zone UY ciblant spécifiquement la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, permet de destiner ces terrains à la réalisation du projet.

Le choix de l'élargissement d'un zonage déjà existant (UY) permet d'adapter l'urbanisme à l'occupation du sol projetée en cohérence avec les catégories de zonages définies lors de la conception du document d'urbanisme. Il permet donc d'assurer une continuité dans la planification du développement intercommunal.

La mise en compatibilité a l'obligation de faire disparaître toutes les incompatibilités qui existeraient entre le document d'urbanisme et le projet à déclarer d'utilité publique. De ce fait, si des articles du règlement de la zone UY présentent des dispositions incompatibles avec le projet, ils doivent être modifiés. À la lecture de ce règlement, seul l'article 13, qui traite des espaces libres, aires de jeux et de loisirs et des plantations, a besoin d'être légèrement amendé. En effet, les dispositions de cet article ne pourront pas nécessairement être respectées dans le cadre du projet, qui d'une part raisonne les plantations à l'échelle globale du territoire, sur la base d'un projet paysager étendu et d'autre part respecte des règles de sécurité aux abords de ses ouvrages.

Les dispositions de cet article ont donc été modifiées de la manière suivante :

Article 13 avant mis en compatibilité

Les espaces non bâtis qui ne sont pas nécessaires au stationnement et aux accès des véhicules, à la circulation piétonne et aux aires de jeux doivent être plantés d'essences variées. Les éléments plantés doivent être conformes aux orientations d'aménagement biodiversité.

Les bassins d'orage doivent être végétalisés et ouverts au public. En cas d'impossibilité technique avérée tenant notamment au rapport entre la surface disponible et le volume utile de stockage à réaliser, le dispositif de stockage ne pourra pas être constitué d'un bassin d'orage, mais d'un système garantissant une bonne intégration paysagère et, si possible, une accessibilité préservée pour le public.

Article 13 après mise en compatibilité

Les espaces non bâtis qui ne sont pas nécessaires au stationnement et aux accès des véhicules, à la circulation piétonne et aux aires de jeux doivent être plantés d'essences variées **ou a minima végétalisés**. Les éléments plantés doivent être conformes aux orientations d'aménagement biodiversité.

Les bassins d'orage doivent être végétalisés et ouverts au public. En cas d'impossibilité technique avérée tenant notamment au rapport entre la surface disponible et le volume utile de stockage à réaliser, le dispositif de stockage ne pourra pas être constitué d'un bassin d'orage, mais d'un système garantissant une bonne intégration paysagère et, si possible, une accessibilité préservée pour le public.

Toutefois, en cas d'impératif lié à la sécurité des biens et des personnes, les bassins aménagés et autres dispositifs de stockage pourront être clôturés et rendus inaccessibles au public.

Parmi les autres changements apportés par la mise en compatibilité, il faut citer ceux concernant :

- la diminution des surfaces d'espaces boisés classés situés sous l'emprise du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 (environ 19 558 m² d'EBC, soit 0,05% des 4 178 ha d'EBC recensés sur le territoire du PLUI de Grand Poitiers) ;
 - la diminution ou la suppression de certains emplacements réservés situés sous l'emprise du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 (ER n°101, 15, 3, autre 3 et 88) ;
 - la modification des orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité qui portent sur la gestion des eaux pluviales. Dans le cadre du PLUI actuellement opposable, les ouvrages de gestion des eaux pluviales doivent être aménagés de manière à être utilisés tout ou en partie par le public (plaine de jeux, espaces alternatifs de cheminements ...). Or, pour des raisons essentiellement de sécurité, il est difficile d'envisager que les bassins d'assainissement de l'autoroute A10 soient ouverts au public. Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ne peut donc remplir les conditions de l'orientation d'aménagement concernant la gestion des eaux pluviales. Sur ce point, l'orientation d'aménagement sur le paysage et la biodiversité est donc amendée de la manière suivante « Selon les techniques, leur fonction de rétention temporaire est complétée par une utilisation possible de tout ou partie par le public (plaine de jeux, espaces alternatifs de cheminements...) **sauf en cas d'impossibilité technique ou d'impératif de sécurité** » ;
 - la modification de l'orientation d'aménagement territoriale de la commune de Migné-Auxances (traitant de l'identité du territoire). En effet, sur cette commune, l'orientation précise que pour le patrimoine naturel, les paysages de qualité de la vallée de l'Auxance doivent être préservés, en particulier en empêchant leur urbanisation ou leur occupation à d'autre fin que la détente, la découverte de la nature et la protection de la ressource en eau. Malgré l'ensemble des mesures environnementales mises en œuvre dans le cadre du projet, l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ne peut être considéré comme destiné à la détente, la découverte de la nature et la protection de la ressource en eau. C'est pourquoi cette orientation d'aménagement a été amendée de la manière suivante « Les paysages de qualité de la vallée sont à préserver, en particulier en empêchant leur urbanisation ou leur occupation à d'autre fin que la détente, la découverte de la nature, la protection de la ressource en eau. **Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif sont toutefois autorisés. sous réserve d'une insertion paysagère de qualité de ces derniers.** » ;
 - la suppression des haies et de certains secteurs identifiés comme éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique, recensés au PLUI du Grand Poitiers au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme. **Ces suppressions sont compensées par :**
 - **l'intégration dans le plan de zonage du PLUI du Grand Poitiers, des mesures compensatoires prises en faveur du milieu naturel par Cofiroute, en tant qu'éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique.**
- Ces surfaces correspondent aux surfaces potentielles de guildes d'habitat à compenser. Les habitats concernés sont les suivants :
- ✓ cours d'eau,
 - ✓ boisements,
 - ✓ boisements humides, ripisylve,
 - ✓ boisements favorables au gîte des chiroptères,
 - ✓ pelouses, friches, fourrés calcicoles,
 - ✓ pelouses, friches, fourrés acidiphiles à neutroclines,
 - ✓ pièces d'eau,
 - ✓ zones humides ouvertes, prairies humides,
 - ✓ zones humides réglementaires.
- **l'engagement de Cofiroute à recréer a minima sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers, la même longueur de haies que celles supprimées au plan de zonage du PLUI actuel du Grand Poitiers.** Ces plantations seront réalisées soit en place sur les emprises travaux qui ne sont pas dévolues à l'autoroute, soit à proximité.

5.9. | Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité

L'objectif est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

Une fois le projet réalisé, un calcul pourra être réalisé sur les emprises réelles et définitives du projet. Le différentiel des surfaces entre les deux situations montrera dans quelle mesure le projet a effectivement modifié les proportions des zonages d'urbanisme.

Le tableau suivant présente la comparaison à effectuer :

Zones U (hors zone UY spécifique à l'A10)	Surface totale PLUI en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLUI en %	Surface des emprises réelles et définitives du projet en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLUI en %
Zones AU	5 985	8,98	0,15		
Zones A	1 920	11,11	0,58		
Zones N	9 181	6,65	0,07		
EBC	7 820	17,61	0,23		
Total (hors EBC)	4 178	1,95	0,05		
	24 906	44,35	0,18		

5.10. | Résumé non technique

La mise en compatibilité du PLUI du Grand Poitiers vis-à-vis du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 doit faire l'objet d'une évaluation environnementale car une partie des territoires communaux de Migné-Auxances et Chasseneuil-du-Poitou est couverte par le site Natura 2000 « ZPS Plaines du Mirebalais et du Neuvilleois ».

La mise en compatibilité concerne l'élargissement du zonage UY, réservé aux activités autoroutières ainsi que la réduction des zonages réglementaires sur lesquels le zonage UY est étendu.

En effet, l'élargissement de la surface de la zone UY sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers pour permettre la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 occasionne une réduction des zonages présents de part et d'autre de l'infrastructure existante ainsi qu'une modification des emplacements réservés et une réduction des espaces boisés classés et des haies protégées et de certains secteurs identifiés au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme.

Le tableau suivant présente les surfaces concernées par l'élargissement de la zone UY réservé par type de zone :

Zones U (hors zone UY spécifique à l'A10)	Surface totale PLUI En ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLUI en %
Zones AU	5 985	8,98	0,15
Zones A	1 920	11,11	0,58
Zones N	9 181	6,65	0,07
EBC	7 820	17,61	0,23
	4 178	1,95	0,05
Total (hors EBC)	24 906	44,35	0,18

La surface du zonage UY augmente d'environ 45 ha (443 454 m²) sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers qui couvre 24 906 ha, ce qui représente environ 0,18 % du territoire intercommunal, directement accolée le long de l'infrastructure autoroutière existante.

L'équilibre de l'usage des sols dans le document d'urbanisme est donc très peu modifié du fait du projet.

Les enjeux relevés dans le document d'urbanisme sur les zones mises en compatibilité sont pris en compte :

- l'optimisation des emprises du projet dès la conception technique de celui-ci a conduit à réduire la surface nécessaire à sa réalisation, et donc à réduire la surface de la zone UY étendue ;
- des réaménagements spécifiques de talus et des mesures compensatoires sont prévus pour recréer des habitats naturels impactés ; une mesure de réaménagement de corridors écologiques (guidage de la faune) permettra par exemple de de sauvegarder ou restituer les continuités écologiques ; de même des mesures spécifiques seront mises en œuvre au niveau de l'Auxance et de la Boivre ;
- des mesures spécifiques d'insertion paysagère seront mises en œuvre pour améliorer l'intégration de ce dernier dans le paysage environnant ;
- l'amélioration du dispositif d'assainissement pluvial existant permettra de collecter et de traiter intégralement les eaux issues de la plateforme autoroutière et de piéger tous les produits polluants déversés, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le risque de retrait-gonflement des argiles est pris en compte (études géotechniques permettant d'identifier les zones sensibles et de calibrer les dispositions constructives) dans les

aménagements prévus au sein de la zone UY étendue, notamment les terrassements. Les seuils réglementaires concernant les nuisances sonores liées au projet seront respectées, notamment via la mise en place de protections acoustiques ;

- le tri et l'évacuation des déchets produits par le projet seront conformes à la réglementation. Dans la mesure du possible, les solutions de réemploi, réutilisation, recyclage ou valorisation seront privilégiées ;
- les zones d'EBC concernées sont situées en lisière de l'autoroute. La continuité des boisements et leur forme globale ne seront donc pas modifiées. La zone UY étendue n'intercepte pas les grands ensembles classés et s'insère ainsi principalement entre les îlots boisés.

La ZPS FR5412018, dénommée « Plaines du Mirebalais et du Neuvilleois » est longée par l'autoroute A10 sur cinq kilomètres environ, au nord de Poitiers. La modification des limites de la zone UY pour l'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute induit la destruction d'une très faible superficie de cultures, de surcroît très peu fréquentée par l'avifaune d'intérêt communautaire selon le document d'objectifs. Les modifications apportées au règlement de la zone UY (article 13) ne présentent pas d'incidence directe sur le réseau Natura 2000.

Au vu des incidences brutes négligeables du projet et des mesures de suppression et de réduction préconisées, les incidences résiduelles sont estimées non significatives sur l'état de conservation des espèces (et de leurs habitats) ayant justifié la désignation du site Natura 2000 et sur les objectifs de conservation définis dans le document d'objectifs.

En conclusion, on peut mentionner que :

- la vocation et les objectifs des zonages et des espaces boisés classés concernés par la mise en compatibilité ne sont pas remis en cause ;
- les effets de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux relevés en terme d'occupation du sol sont pris en compte à travers la réalisation du projet à l'origine de cette mise en compatibilité ;
- la suppression des haies et de certains secteurs identifiés comme éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, écologique ou historique, recensés au PLUI du Grand Poitiers au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme seront compensés grâce au classement de nombreux autres secteurs au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité n'engendre donc pas d'incidence notable sur l'équilibre global du document d'urbanisme et la planification territoriale de la commune.

Les adaptations du PLUI du Grand Poitiers proposées visent à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné, par l'élargissement du zonage UY, réservé aux activités autoroutières au détriment des zonages réglementaires sur lesquels le zonage UY est étendu.

Une comparaison entre les surfaces couvertes par la zone UY étendue et les surfaces effectivement consommées par le projet effectivement réalisé permettra de suivre les effets de la mise en compatibilité.

6. ANNEXES



Place du Maréchal Leclerc à Poitiers (source : VINCI Autoroutes - © Thierry Marzloff)

6.1. | Extraits de l'atlas des mesures paysagères

Légende

Patrimoine culturel

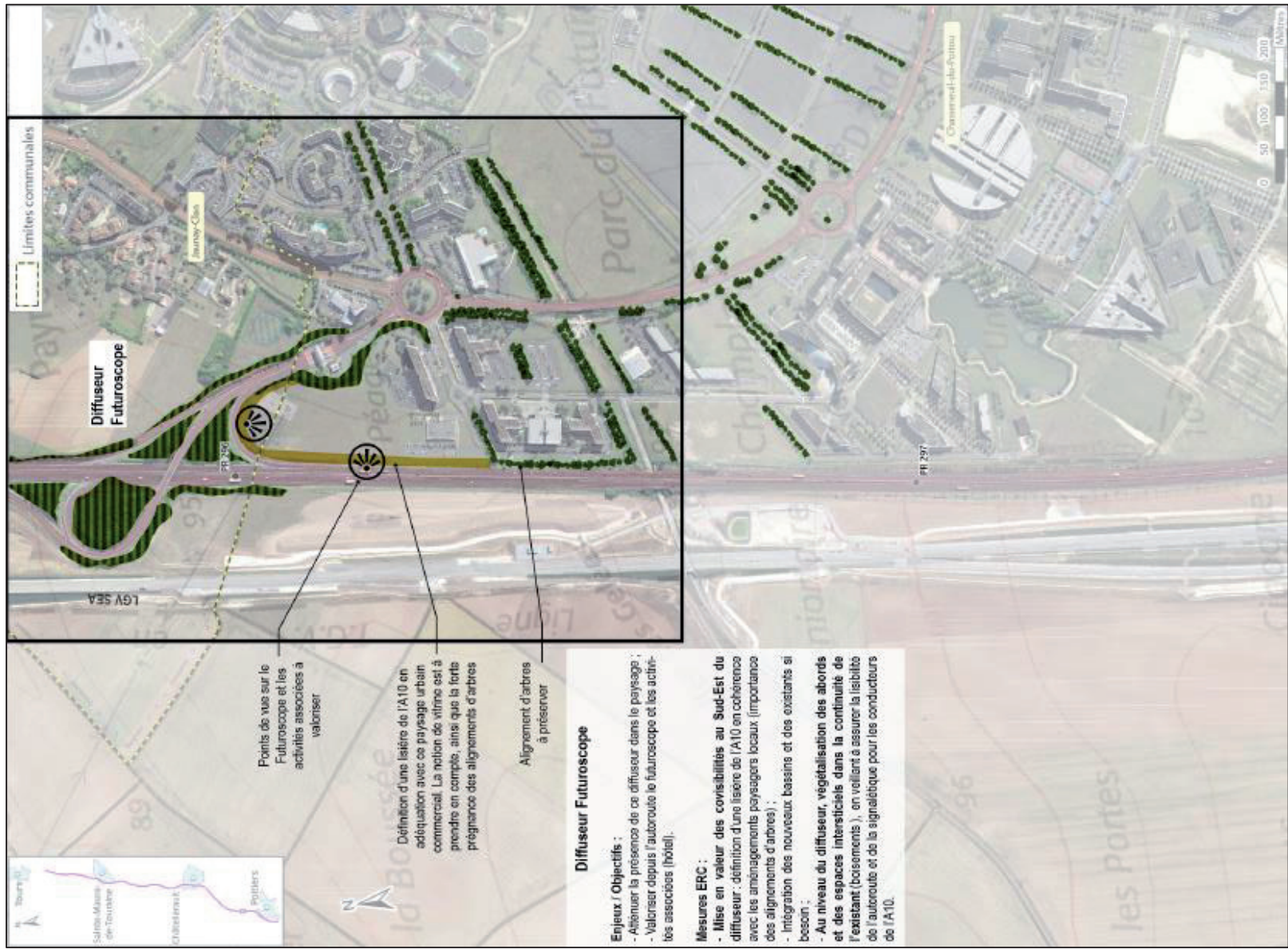
- Monument Historique protégé et périmètre de protection
- Monument petit patrimoine
- Site inscrit
- Les liaisons douces majeures (GR, Chemin de Saint-Jacques de Compostelle, principaux itinéraires cyclables et pistes cyclables)
- Cône de vue remarquable
- Absence de point de vue

Les mesures paysagères proposées

- Nivellement à travailler (si possible, adoucir les pentes, rechercher des lignes proches de la topographie existante ; végétaliser avec pertinence les modelés et leurs abords)
- Végétation existante à préserver
- Végétation à renforcer et/ou à reconstruire
- Végétation à planter
- Site identifié de mesures de réduction ou de compensation Milieu Naturel en interface avec les aménagements paysagers
- Requalification d'espace
- Point de vue remarquable à valoriser
- Point de vue à atténuer ou à restreindre (filtre végétal, nivellement fin)
- Ouvrage d'Art Courant (OAC) avec des enjeux urbains ou de paysage pouvant nécessiter un traitement particulier
- Traitement paysager particulier des bassins

Séquence paysagère et Foncier

- Séquence paysagère faisant l'objet d'une série de mesures
- Mesures proposées
- Limite communale



Légende (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

Planche 1 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)



Planche 2 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

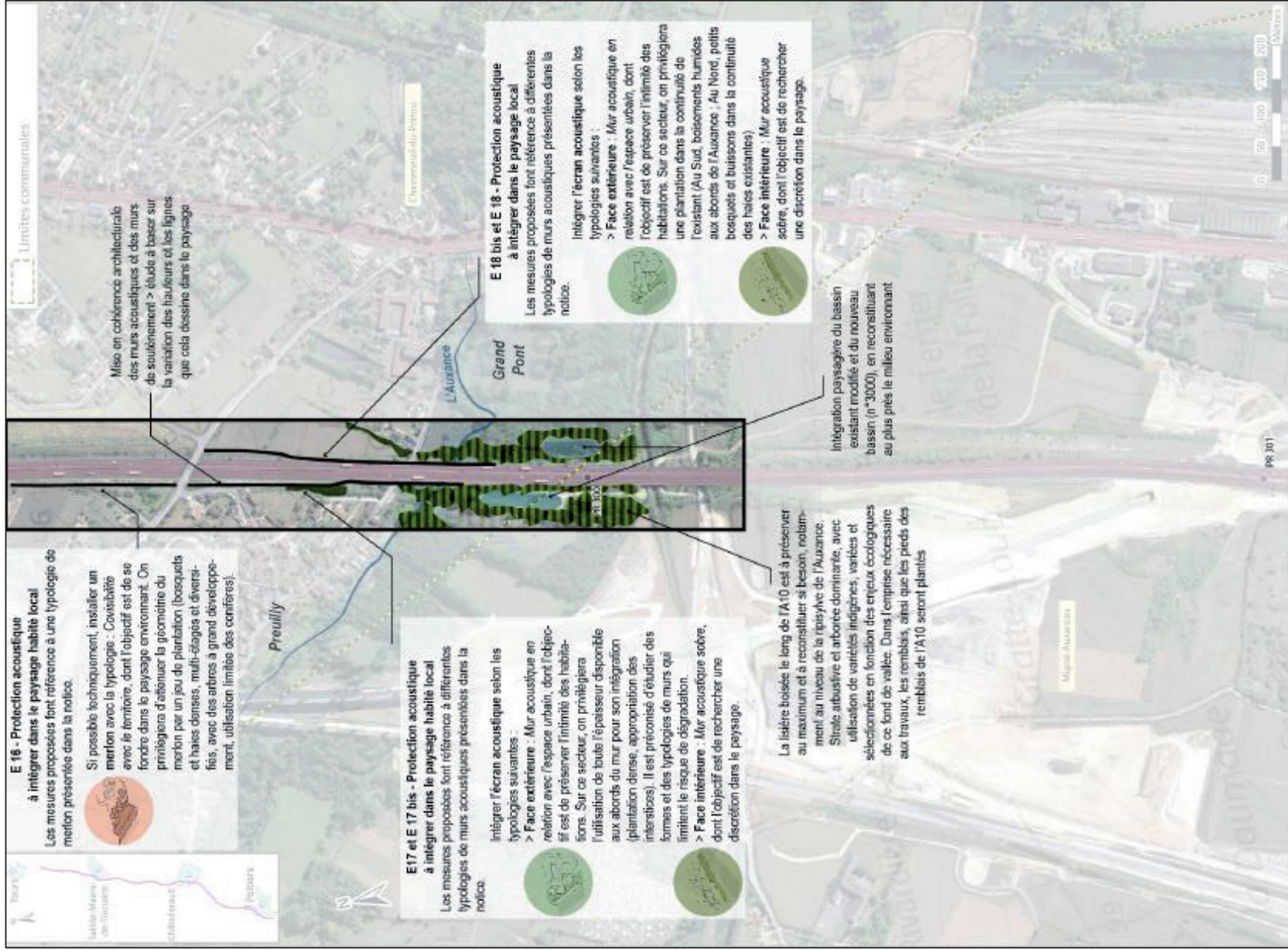


Planche 3 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

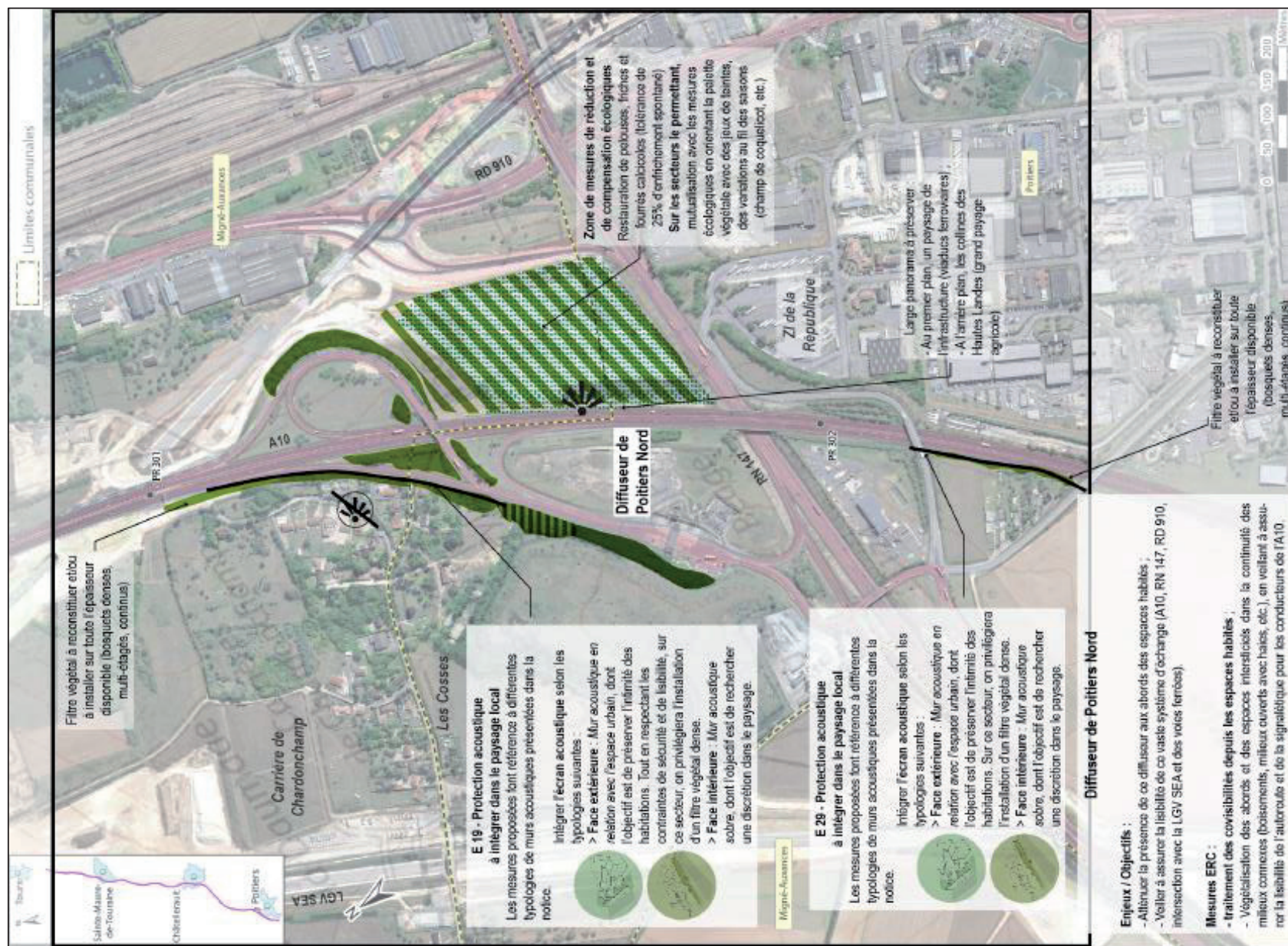


Planche 4 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

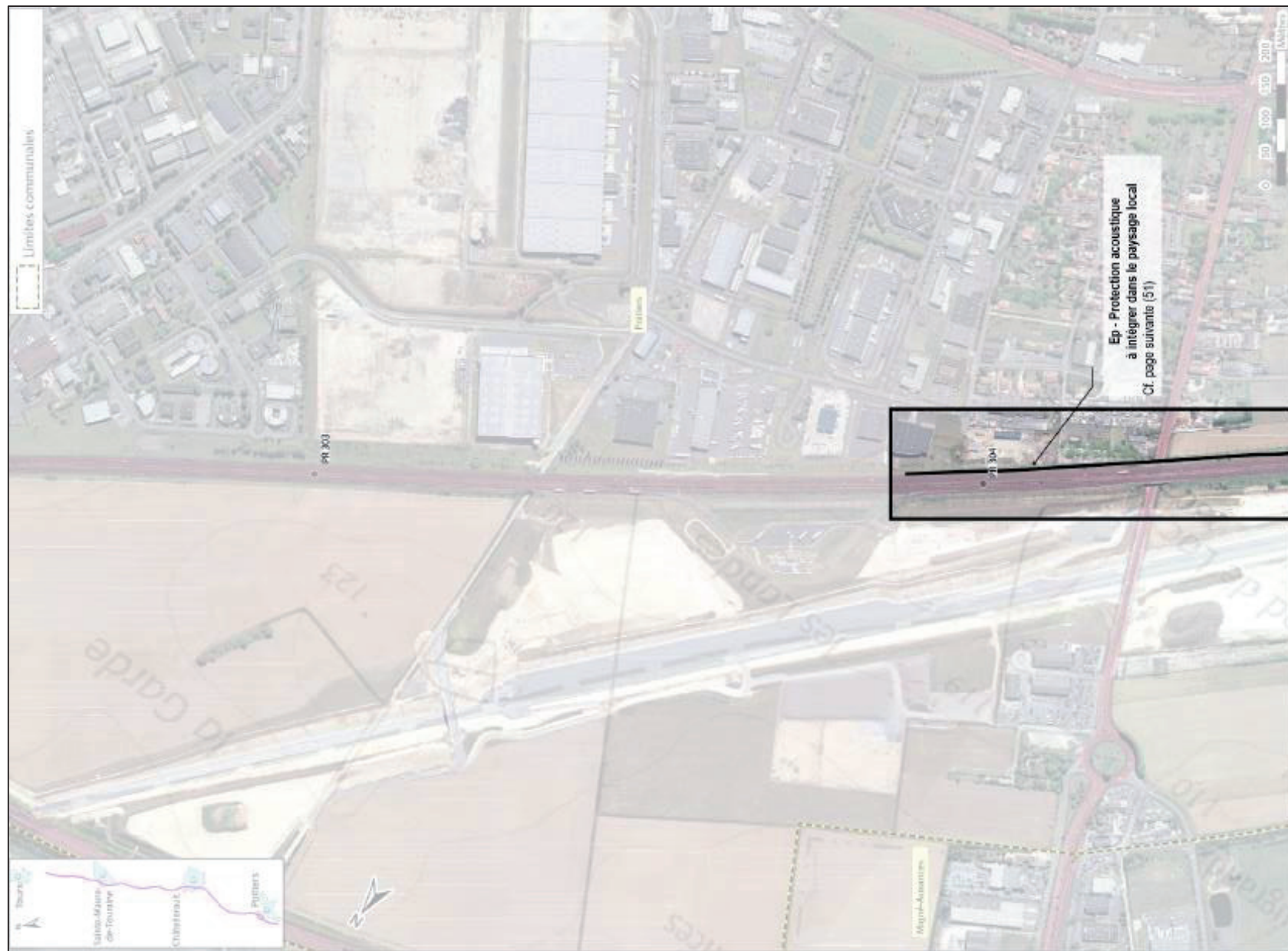


Planche 5 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

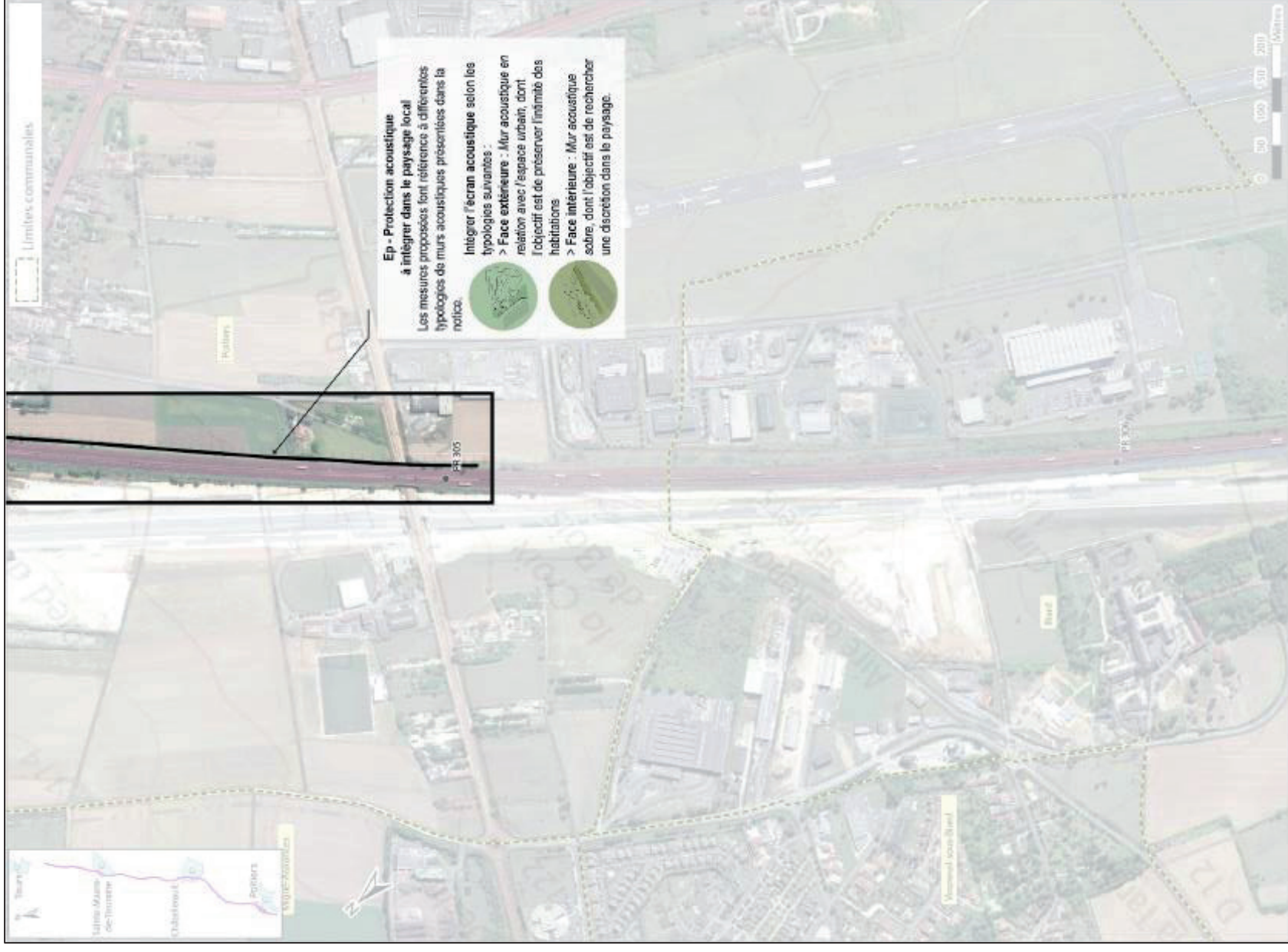


Planche 6 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

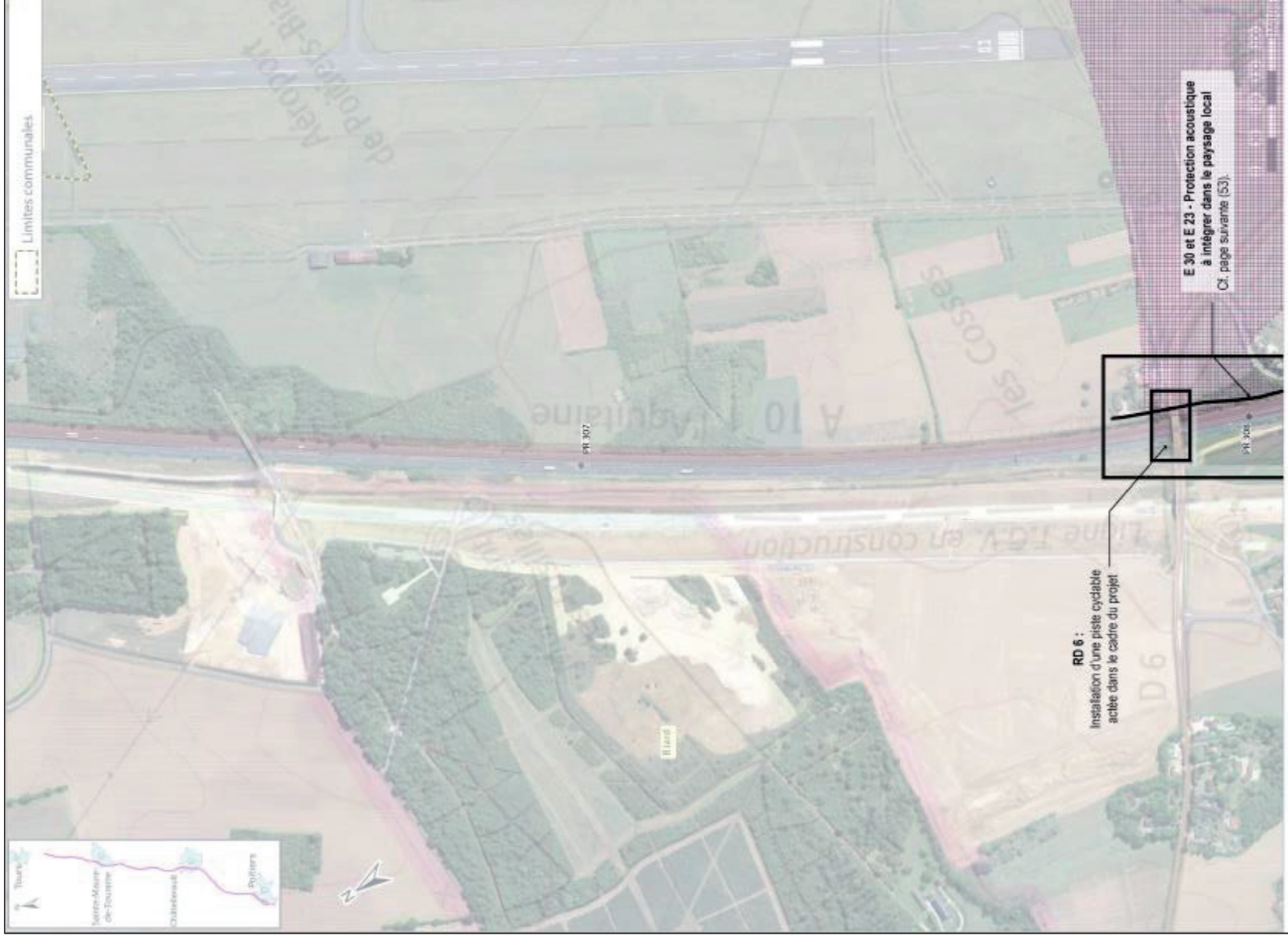


Planche 7 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

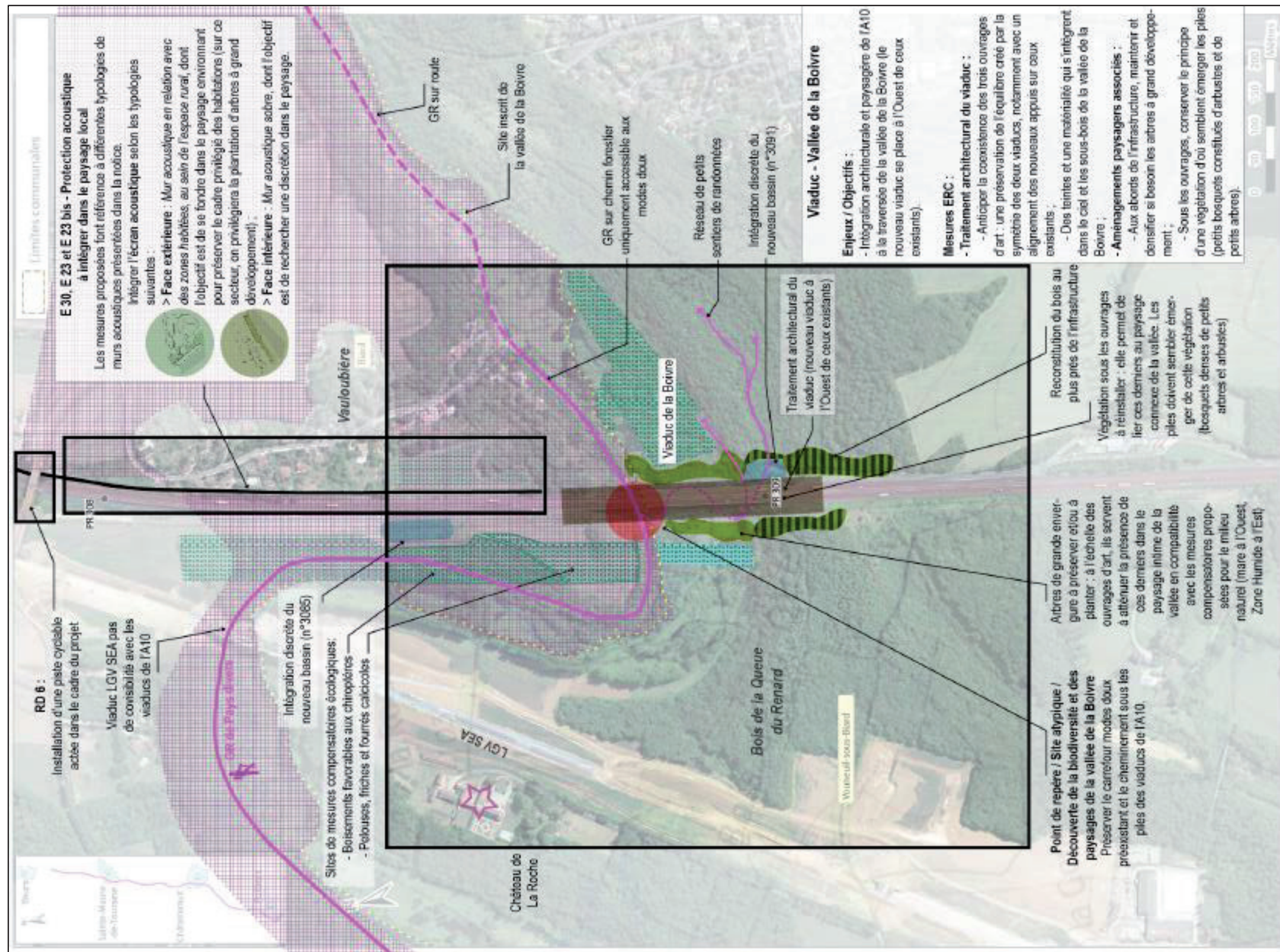


Planche 8 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

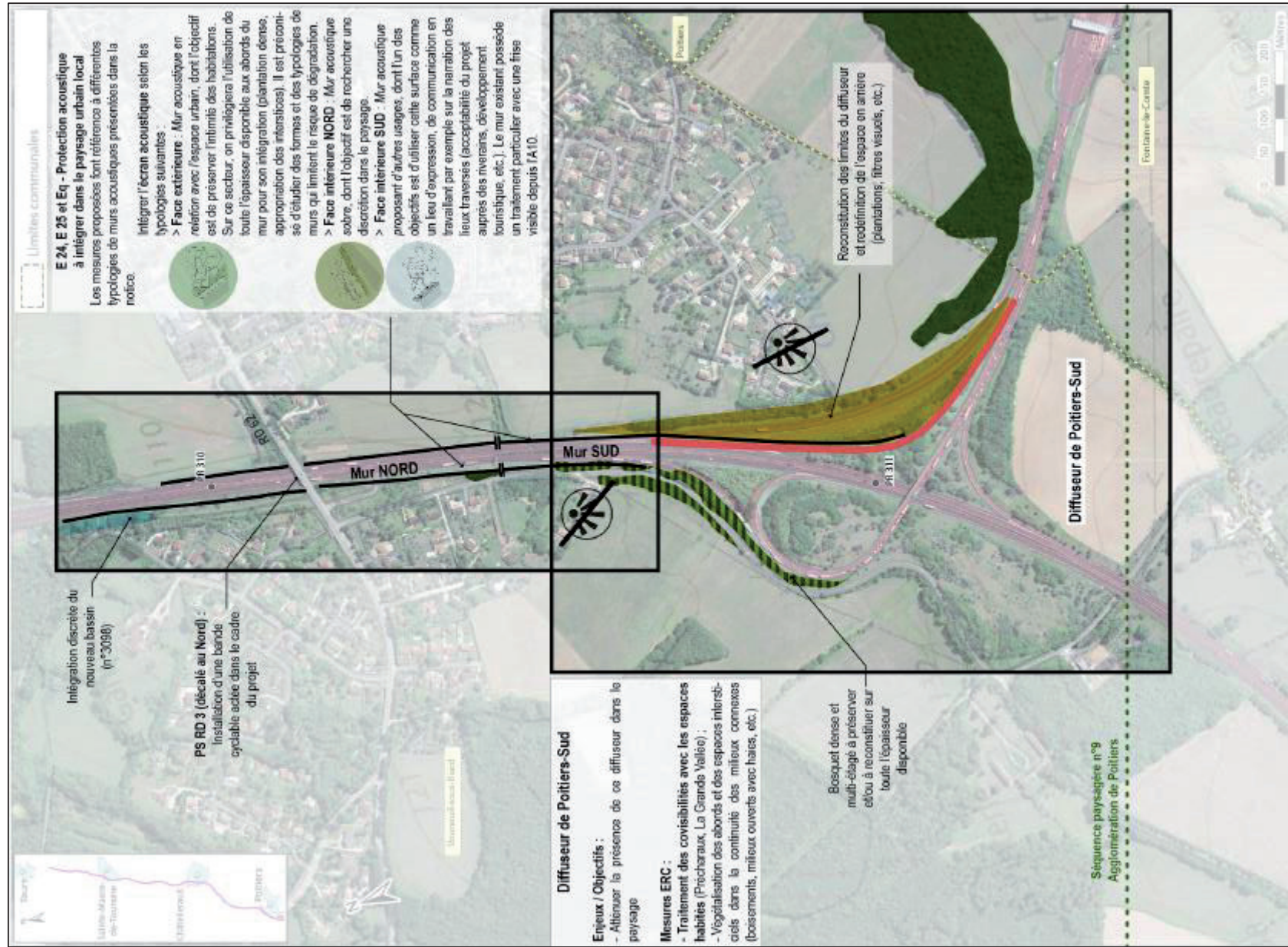


Planche 9 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

6.2. | Procès-Verbal de l'examen conjoint de la MECDU



Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) d'Antran, Beaumont, Châtelleraut, Jaunay-Clan, Marigny-Brizay, Naintré, Usseau et Grand Poitiers
Procédure de déclaration d'utilité publique – projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint organisée le jeudi 23 novembre 2017

Ont participé à la réunion :

Jocelyn SNOECK	Sous-préfet de Châtelleraut
Ingrid MEMETEAU	Responsable du bureau de l'environnement – préfecture de la Vienne
Dominique GALLAS	Chef du service habitat, urbanisme et territoires adjoint-direction départementale des territoires de la Vienne
Aurélië DRAPIER	Responsable de l'unité planification - direction départementale des territoires de la Vienne
Mickaël GEAY	Chargé d'études planification - direction départementale des territoires de la Vienne
Marlène MAZIERE	Ingénieure d'études au service régional d'archéologie - Direction régionale des affaires culturelles de Nouvelle-Aquitaine
Patrick JARRY	Technicien au sein du pôle santé publique et environnementale – délégation départementale de la Vienne – Agence régionale de Santé Nouvelle-Aquitaine
Eric SAUNER	Directeur opérationnel – Vinci autoroutes – réseau Cofiroute
Claire CHARBONNEAU	Chargée de mission infrastructures - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute
Emeric HENRY	Chargé de mission foncier - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute
Fabienne BARRERE	Chargée de mission environnement et procédures - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute
Christophe COUTURIER	Chef de projet - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute
Nathalie MAILHE	Chef de projet environnement – aménagement - Ingerop

1/10

Michel HAMOIR	Maire de la commune d'Usseau
Claire PERINET-MARQUET	Adjointe au maire de Beaumont-Saint-Cyr, en charge de l'urbanisme
Frédéric GUILLOT	Responsable du pôle stratégies et observation – direction urbanisme et mixité sociale – Grand Poitiers communauté urbaine
Olivier DESCROIX	Chargé de mission grandes infrastructures – Grand Poitiers communauté urbaine
Daniel SIRAUT	Adjoint au maire de Chasseneuil-du-Poitou, en charge de l'urbanisme
Emmanuel BAZILE	Chargé d'urbanisme – commune de Chasseneuil-du-Poitou
Daniel JUIN	Adjoint au maire de Migné-Auxances, en charge de l'urbanisme

Ont été excusés :

Karine DESROSES	Présidente de la chambre de métiers et de l'artisanat de la Vienne
Corinne GUYOT	Architecte des bâtiments de France - Cheffe de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Vienne - Direction régionale des affaires culturelles de Nouvelle-Aquitaine
Chloé GOND	Ingénieure territoriale – délégation territoriale Aquitaine Poitou-Charentes de l'institut national de l'origine et de la qualité
Bernard CORNU	Délégué du président de Grand Poitiers – communauté urbaine – urbanisme, aménagement de l'espace communautaire, habitat, planification urbaine
Dominique CLEMENT	Vice-président de Grand Poitiers – communauté urbaine – urbanisme, aménagement de l'espace communautaire, habitat, planification urbaine
Eliane ROUSSEAU	Vice-présidente de Grand Poitiers - communauté urbaine – voirie

Monsieur SNOECK ouvre la séance à 14h05. Il rappelle l'objet de la réunion qui est d'examiner les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) d'Antran, Beaumont, Châtelleraut, Jaunay-Clan, Marigny-Brizay, Naintré, Usseau et Grand Poitiers. Cette mise en compatibilité fait suite au projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné, objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). Il précise que la commune de Vellèches, bien que concernée par l'aménagement, n'est pas impactée par une procédure d'urbanisme car régie par le règlement national d'urbanisme (RNU).

Monsieur SNOECK ajoute que la réunion organisée ce jour vise à recueillir les observations des autorités compétentes en matière de documents d'urbanisme, des communes concernées par

2/10

l'aménagement et des personnes publiques associées, sur les propositions d'évolution des PLU. Celles-ci permettront la réalisation de l'ensemble des éléments du projet. Cette réunion s'inscrit en amont de l'enquête publique, dont l'ouverture est prévue le 22 janvier 2018.

Il annonce que les collectivités et personnes publiques associées conviées à la réunion mais absentes ce jour n'ont pas formulé d'observations sur le (ou les) projet(s) de mise en compatibilité du (ou des) plan(s) les concernant.

Monsieur SNOECK détaille ensuite la manière dont se déroulera la réunion. Elle débutera par une présentation du projet d'aménagement de l'A10 et de la procédure de mise en compatibilité des PLU et se poursuivra par une présentation du contenu de chaque dossier de mise en compatibilité, selon un tracé Nord-Sud. A l'issue de chacune des présentations, les participants seront invités à s'exprimer.

Monsieur SNOECK passe la parole aux représentants de Vinci autoroutes – réseau Cofiroute et Ingerop pour la présentation générale du projet.

Monsieur COUTURIER rappelle que le projet consiste en l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné. Il concerne deux régions (Centre-Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine) et deux départements (Indre-et-Loire et Vienne). Au total, 26 communes sont traversées : 14 en Indre-et-Loire et 12 dans la Vienne.

Une première phase de travaux est programmée : elle concerne la section Veigné – Sainte-Maure-de-Touraine, d'une longueur de 24 kilomètres. Les travaux de la section Sainte-Maure-de-Touraine-Poitiers, d'une longueur de 93 kilomètres, ne sont pas programmés à ce jour.

Le planning prévisionnel des études et des procédures est présenté. La déclaration d'utilité publique – préalable indispensable à la réalisation des aménagements - est prévue d'être prononcée au mois de juillet 2018.

Madame DRAPIER porte à la connaissance des participants des éléments d'information générale sur la procédure de mise en compatibilité des PLU. Les plans locaux d'urbanisme d'Antran, Beaumont, Châtellerault, Jaunay-Clan, Marigny-Brizay, Naintré, Usseau et Grand Poitiers ne permettent pas, en l'état, la réalisation du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10. Une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec l'opération est ainsi rendue nécessaire pour que puisse être prononcée l'utilité publique de l'aménagement. Elle indique que les procédures de DUP et de mise en compatibilité des PLU sont étroitement liées : les enquêtes publiques sont conjointes, les deux procédures sont pilotées par l'Etat et la DUP emportera mise en compatibilité des PLU.

Les étapes de la procédure de mise en compatibilité sont rappelées. Les dossiers transmis en amont de la réunion ont été élaborés par Vinci autoroutes – réseau Cofiroute. A l'issue de la présente réunion d'examen conjoint, dont l'objet est rappelé, un procès-verbal sera établi et joint au dossier d'enquête publique. Au terme de l'enquête publique, qui portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le préfet soumettra pour avis, aux conseils municipaux, et au conseil communautaire de Grand Poitiers – communauté urbaine, le dossier de mise en compatibilité du plan les concernant éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations formulées lors de l'enquête publique. L'avis de la collectivité sur l'évolution du PLU devra être émis dans un délai de deux mois. A défaut, celui-ci sera réputé favorable. La mise en compatibilité des PLU sera emportée par la déclaration d'utilité publique, prononcée par un arrêté inter-préfectoral. Les évolutions apportées aux PLU deviendront exécutoires dès l'accomplissement de l'ensemble des formalités de publicité et d'affichage de l'arrêté.

3/10

Il est précisé qu'une évaluation environnementale a été menée pour les procédures de mise en compatibilité des PLU de Grand Poitiers et de Jaunay-Clan, conformément à la législation en vigueur. L'autorité environnementale du CGEDD a émis son avis le 11 octobre 2017. Les autres procédures de mise en compatibilité ont quant à elles été dispensées d'évaluation environnementale.

A l'issue de cet exposé, et après avoir invité les participants à s'exprimer, Monsieur SNOECK donne la parole à Madame MAILHE, pour que soient présentées, PLU par PLU, les évolutions qu'il convient d'apporter aux documents en vigueur.

Madame MAILHE indique, à titre liminaire, que les adaptations proposées se cantonnent à ce qui est strictement rendu nécessaire pour permettre l'opération.

PLU d'Antran :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification du règlement
Aucune	Aucun	-	-	Zone UY élargie Zones A, N et Np réduites	Aucune	Aucune

Le projet de mise en compatibilité du PLU tel que proposé ne fait l'objet d'aucune observation de la part des participants.

PLU d'Usseau :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification du règlement
Aucune	Aucun	-	-	Aucun	ER n°3 105 143 m²	Aucune

Monsieur HAMOIR prend la parole. Il précise tout d'abord avoir eu l'occasion de faire un certain nombre de remarques à l'occasion des différents échanges organisés avec le porteur de projet.

Il propose de resserrer le passage supérieur de la construction existante afin de limiter la surface compensatrice, d'autant plus que les culées du pont ne constituent qu'un habillage. Par ailleurs, il relève que le moulin situé en limite de la commune d'Antran se trouvera impacté par l'aménagement. Il préconise ainsi la mise en place de mesures acoustiques.

Monsieur SNOECK prend note de ces observations, tout en précisant qu'elles ne concernent pas la mise en compatibilité du PLU communal mais la consistance du projet.

4/10

PLU de Châtellerault :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
31 377 m ²	ER n°4 pour la réalisation de la déviation de Besse (RD 725 ouest)	Département	2 317 m ²	-	ER n°24 609 047 m ²	U2, U3, AU2, AU2, N1 et N4 (articles 2, 6, 7, 10, 11 et 13) N2 et NL (articles 6, 7, 10, 11 et 13) UY (articles 2, 10, 11 et 13) AUy (articles 2, 6, 10, 11 et 13) A (articles 2, 6, 7, 11 et 13)
	ER n°9 pour la création d'une section pour une liaison interquartiers	Commune	100 m ²			

Le projet de mise en compatibilité du PLU tel que proposé ne fait l'objet d'aucune observation de la part des participants.

PLU de Naintré :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
45 911 m ²	Aucun	-	-	Zone UF élargie Zones A, Ap, et Np réduites	-	Aucune

Le projet de mise en compatibilité du PLU tel que proposé ne fait l'objet d'aucune observation de la part des participants.

PLU de Beaumont :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Rédaction du règlement modifié
Aucune	Aucun	-	-	Zone UX élargie Zones A, N et Np réduites	Aucune	Aucune

5/10

Madame PERINET-MARQUET indique ne pas avoir de remarque à formuler sur le projet de mise en compatibilité du PLU tel que présenté.

PLU de Marigny-Brizay :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
2 485 m ²	ER n°121 pour la réalisation de la LGV SEA	SNCF réseau	1 107 m ²	Zone UY élargie Zones U, A, N, Ni et Np réduites	Aucune	Aucune

Le projet de mise en compatibilité du PLU tel que proposé ne fait l'objet d'aucune observation de la part des participants.

PLU de Jaunay-Clan :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
Aucune	ER n°121 pour un élargissement de voie destinée à desservir la future zone d'activité Chalembert II	Département	1 664 m ²	Zone UX élargie Zones U, Uf, U*, AU*a, AU*b, A, N, Ne et Np réduites	Aucune	UX articles 6, 7, 10 et 13)
	ER n°124 pour la réalisation de la LGV SEA	SNCF réseau	114 184 m ²			
	ER n°129 pour l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'A10	Commune	14 133 m ² ER supprimé en totalité			
	ER n°130 pour l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'A10	Commune	63 986 m ² ER supprimé en totalité			

Le projet de mise en compatibilité du PLU tel que proposé fait l'objet d'une observation de la part de Monsieur JARRY. Celui-ci fait remarquer que la commune de Jaunay-Marigny est

6/10

concernée par des périmètres de protection éloignée des captages d'eau potable. Il souhaiterait ainsi savoir si l'extension de la zone UX prendra en compte la réalisation des aménagements rendus nécessaires pour préserver la ressource : étanchéité des fossés, bassins de traitement notamment. Il précise que le rapport hydro-géologique commandait ces aménagements.

Monsieur COUTURIER répond par l'affirmative. Tous ces compléments d'aménagement seront pris en compte, pour être conformes aux cadres nationaux et à la loi sur l'eau pour améliorer la situation existante.

PLU de Grand Poitiers :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
19 558 m ²	ER n°101 pour la réalisation de la LGV SEA	SNCF réseau	169 044 m ²	Zone UY élargie Zones U2r8, U2r1-2, U3, U3n, UE, Uens, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2 réduits	Aucune	UY (article 13)
	ER n°15 pour l'amélioration d'un carrefour	Commune de Chasseneuil-du-Poitou	2 260 m ² (ER supprimé en totalité)			
	ER n°3 pour l'aménagement d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10	Commune de Chasseneuil-du-Poitou	305 m ²			
	ER n°3 pour l'aménagement de l'avenue du plateau des Glières	Commune de Poitiers	998 m ²			
	ER n°88 pour l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'A10 et d'un chemin	Commune de Vouneuil-sous-Biard	34 062 m ² (ER supprimé en totalité)			

Madame MAILHE ajoute que des éléments du paysage, identifiés et localisés pour être protégés, conservés, mis en valeur ou requalifiés pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural (article L.151-19 du code de l'urbanisme) sont affectés par la mise en compatibilité du PLU. 1 300 mètres linéaires de haies recensées sont concernées. Elle explique que Cofiroute s'est engagé à recréer *a minima*, sur le territoire de l'intercommunalité, la même longueur de haies que celle supprimée sur le plan de zonage. Les plantations seront réalisées en place sur les emprises travaux non dévolues à l'autoroute, soit à proximité. Par ailleurs, il est précisé que 16,9

7/10

hectares d'éléments de paysage sont prévus comme mesures compensatoires des travaux d'aménagement sur le territoire de la communauté urbaine.

Enfin, Madame MAILHE précise que, pour l'ensemble des documents d'urbanisme, la disposition suivante a été introduite à l'article 2, en accord avec les directions départementales des territoires d'Indre-et-Loire et de la Vienne : « Les travaux, ouvrages, constructions, installations et aménagements (incluant les affouillements et exhaussements de sol) sont autorisés dans la mesure où ils sont liés ou nécessaires à la création de la troisième voie et à l'exploitation de l'autoroute A10 » ou « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux travaux, ouvrages, constructions, installations et aménagements (incluant les affouillements et exhaussements de sol) liés ou nécessaires à la création de la troisième voie et à l'exploitation de l'autoroute A10. »

Monsieur SNOECK invite à présent les représentants des communes concernées et de la communauté urbaine de Grand Poitiers à s'exprimer sur la mise en compatibilité du PLU intercommunal.

Monsieur DESCROIX prend la parole. Il s'interroge sur l'emprise afférente au passage supérieur, situé à la sortie de l'autoroute, à Poitiers Nord, étant précisé que celle-ci empiètera sur la future zone d'activités Aliénor d'Aquitaine. Telle que dessinée, elle apparaît exagérément importante. Or, il avait été décidé, à l'occasion des réunions d'échanges avec Cofiroute, de maintenir l'ouvrage tel quel et de le reconstruire sur place.

Monsieur COUTURIER confirme que ce sujet a bien été pris en compte. L'emplacement réservé sera ajusté et apparaîtra bien sur le futur document.

Monsieur DESCROIX questionne Cofiroute sur la reconstruction, sur place, d'un ouvrage situé rue Marcelin Berthelot. Il souhaiterait avoir confirmation, au vu de l'emprise reportée sur le document graphique, qu'il s'agira bien d'un passage supérieur, comme convenu.

Madame PERINET-MARQUET souligne en effet l'importance de connaître l'emprise réelle du projet, cette question pouvant soulever l'inquiétude des administrés.

Monsieur COUTURIER confirme que la demande de Grand Poitiers a été prise en compte et qu'elle fera l'objet d'études menées en 2018.

Il indique par ailleurs que les plans de zonage matérialisent uniquement des emplacements réservés. Il ne s'agit pas de l'emprise définitive du projet. Seule l'étude d'avant-projet est à ce jour réalisée. L'objectif, à ce stade, est de réserver le foncier. Il explique que l'objectif de Cofiroute est de limiter les emprises au strict nécessaire. Il convient que certains ouvrages, tels les bassins, rendus nécessaires par la loi sur l'eau, sont très consommateurs d'espace foncier. Aussi, sur la section 1 située en Indre-et-Loire entre Veigné et Sainte-Maure-de-Touraine, une fois les emplacements définis, des réunions ont été organisées avec les exploitants agricoles (propriétaires), afin de minimiser l'emprise de ces ouvrages en tenant compte du suivi hydraulique et de la manière dont les terrains étaient travaillés.

Madame PERINET-MARQUET souhaiterait savoir si, dans le futur PLU intercommunal de Grand Poitiers, élargi aux 40 communes, à l'horizon 2025-2027, les zones UY et UX seront réduites pour être adaptées aux aménagements réellement réalisés ou prévus.

Monsieur COUTURIER indique ne pas être en mesure de se prononcer sur cette question, ne sachant comment pourrait évoluer la législation, notamment la loi sur l'eau.

8/10

Monsieur HAMOIR interroge Cofiroute sur le devenir des zones aujourd'hui délimitées et qui ne seront finalement pas dédiées au projet.

Monsieur COUTURIER rappelle qu'un emplacement réservé ne conduit pas à une acquisition systématique des terrains.

Monsieur GUILLOT indique que l'accroissement de zones urbaines, UX ou UY selon les PLU, conduit à venir consommer potentiellement des fonds de jardin ou des espaces aujourd'hui occupés, à dominante urbaine. Certains propriétaires pourront donc se voir interdire l'aménagement de leur fond de parcelle quand bien même l'emprise ne sera pas nécessaire au projet. Aussi, il souhaiterait savoir à quelle échéance ces espaces cesseront d'être gelés, en fonction de l'avancement des études ? Il ajoute que se posera également, pour les demandes d'autorisation d'urbanisme déposées sur ces secteurs, la question du sursis à statuer.

Monsieur COUTURIER dit ne pas être en mesure d'avancer de date à ce stade. L'élément déclencheur sera la décision prise par l'Etat de valider les travaux sur la section entre Sainte-Maure-de-Touraine et Poitiers. Des échéances pourront alors être fixées. Il précise que la DUP a une durée de validité de 5 ans renouvelable 1 fois.

Madame PERINET-MARQUET insiste sur l'impact négatif qu'aura l'emprise du projet, telle que définie aujourd'hui, sur la valeur des terrains, notamment en zone urbaine. Elle ajoute qu'il est compliqué aujourd'hui pour les propriétaires de vendre leur bien. Elle s'interroge ainsi sur l'opportunité de prendre si rapidement une déclaration d'utilité publique pour une opération aujourd'hui non financée.

Monsieur SAUNER répond que c'est l'Etat qui a prescrit une DUP sur la totalité du tracé Veigné-Poitiers. Il envisage en effet de confier au concessionnaire la réalisation de l'ensemble de l'élargissement autoroutier, compte tenu de la complexité et du coût de l'opération. La date de démarrage effective des travaux sur la section 2 est en suspens, car fonction d'un processus politique, européen. Il assure toutefois qu'il n'est pas envisagé que les travaux ne soient pas effectués sur la section 2 pendant la durée de validité de la DUP, 5 ans et renouvelable une fois.

Madame PERINET-MARQUET souhaite savoir si l'opération est, à ce jour, financée.

Monsieur SAUNER explique que le projet est entièrement financé par Cofiroute et les usagers. La réalisation des travaux n'est donc pas conditionnée par l'obtention de financement mais par la prolongation du contrat de concession, processus lourd nécessitant un contrôle de l'Union européenne sur le respect des règles de concurrence. Il ajoute qu'une augmentation de la durée de la concession de l'autoroute est envisagée mais pas une augmentation des péages.

Monsieur HAMOIR affirme qu'il n'est foncièrement négatif de geler temporairement l'utilisation des terrains afin d'éviter toute construction à proximité de l'autoroute.

Monsieur SNOECK se tourne vers les participants pour savoir si d'éventuels éléments ou compléments nécessitent d'être apportés. Il remercie les représentants des collectivités territoriales, les personnes publiques ainsi que les divers intervenants de leur participation à cette réunion. Il clôt la réunion à 15h05.

Le Sous-préfet de Châtelleraut

Jocelyn SNOECK

9/10

10/10

1

ANTRAN

2

Plan d'Antran
Après mise en compatibilité

PLANCHE NORD



Plan d'Antran
Avant mise en compatibilité

PLANCHE NORD



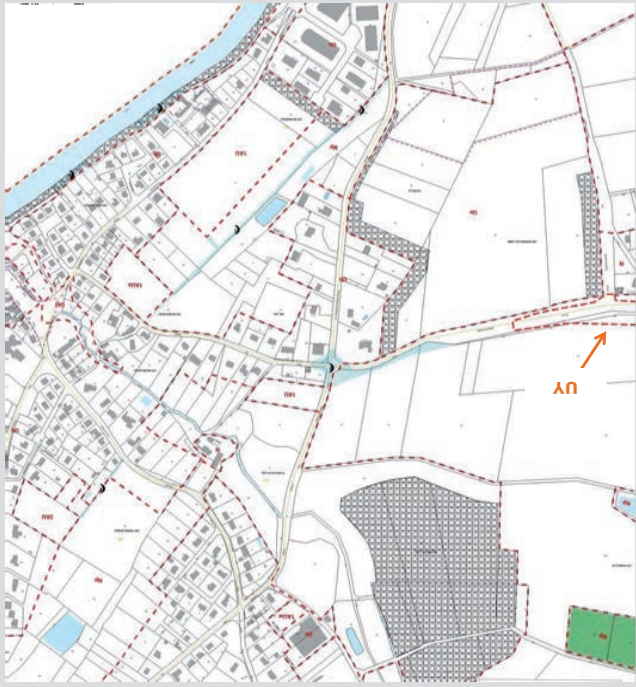


PLANCHE BOURG

Plan d'Antran
Après mise en compatibilité

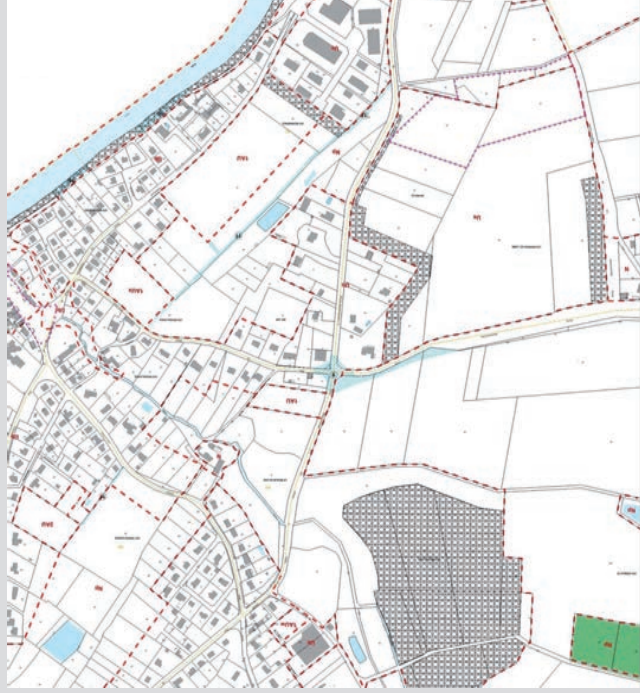


PLANCHE BOURG

Plan d'Antran
Avant mise en compatibilité

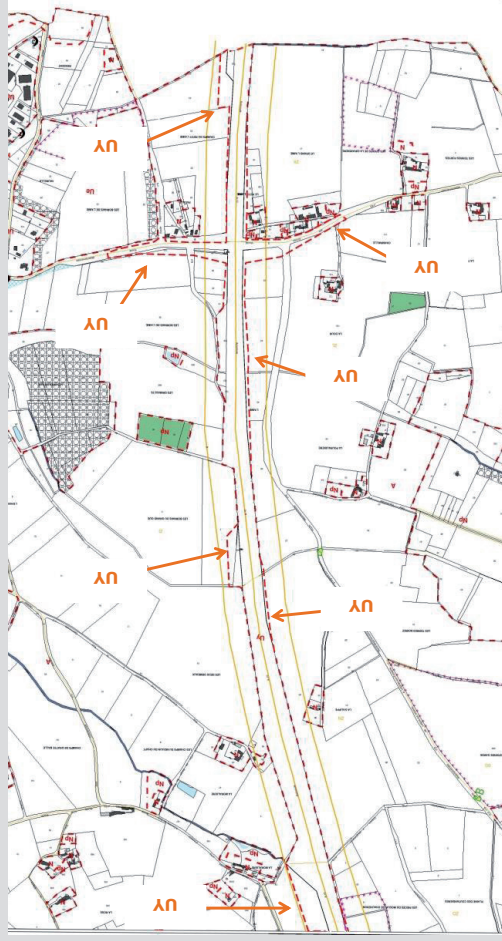


PLANCHE SUD

Plan d'Antran
Après mise en compatibilité

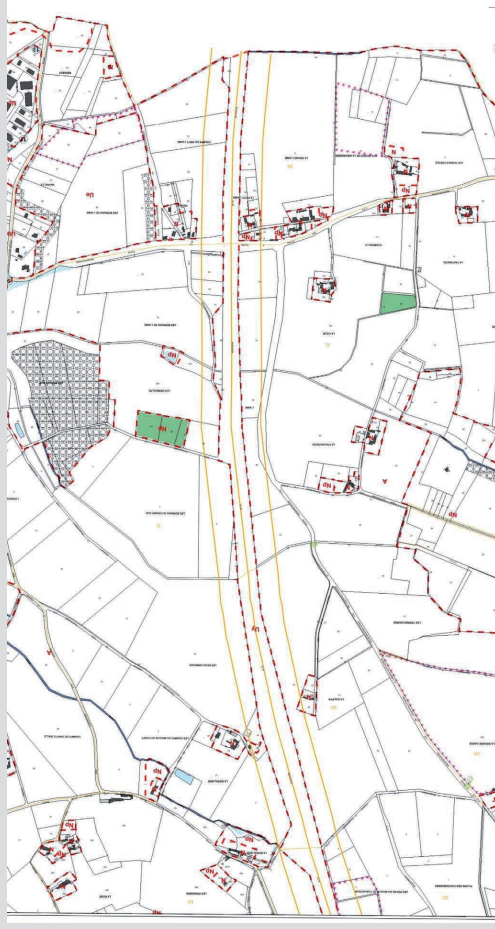


PLANCHE SUD

Plan d'Antran
Avant mise en compatibilité

4

3

USSEAU

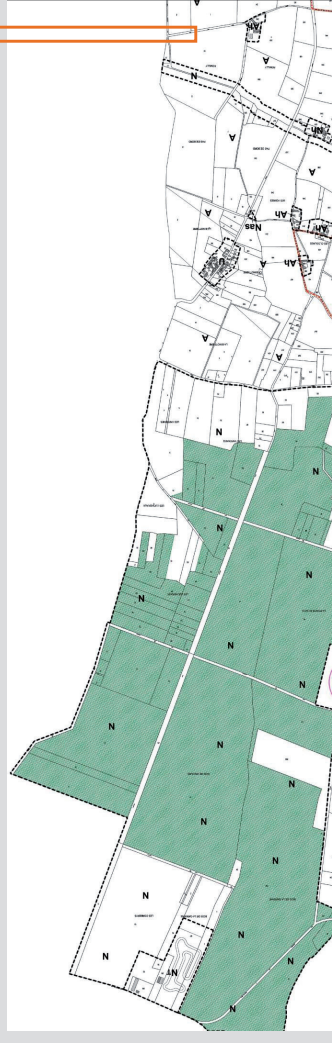
Plan de Usseau
Après mise en compatibilité

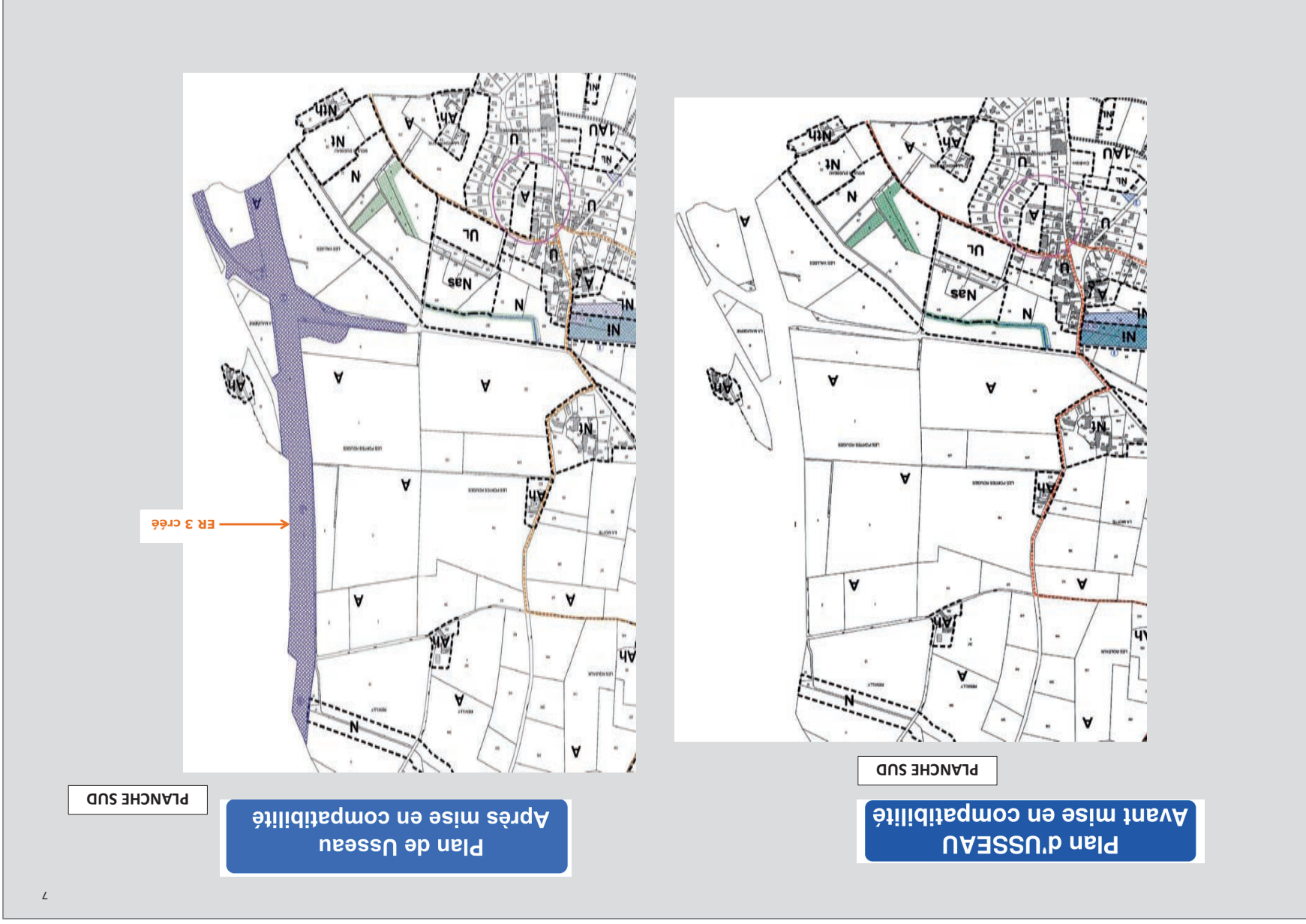
PLANCHE NORD



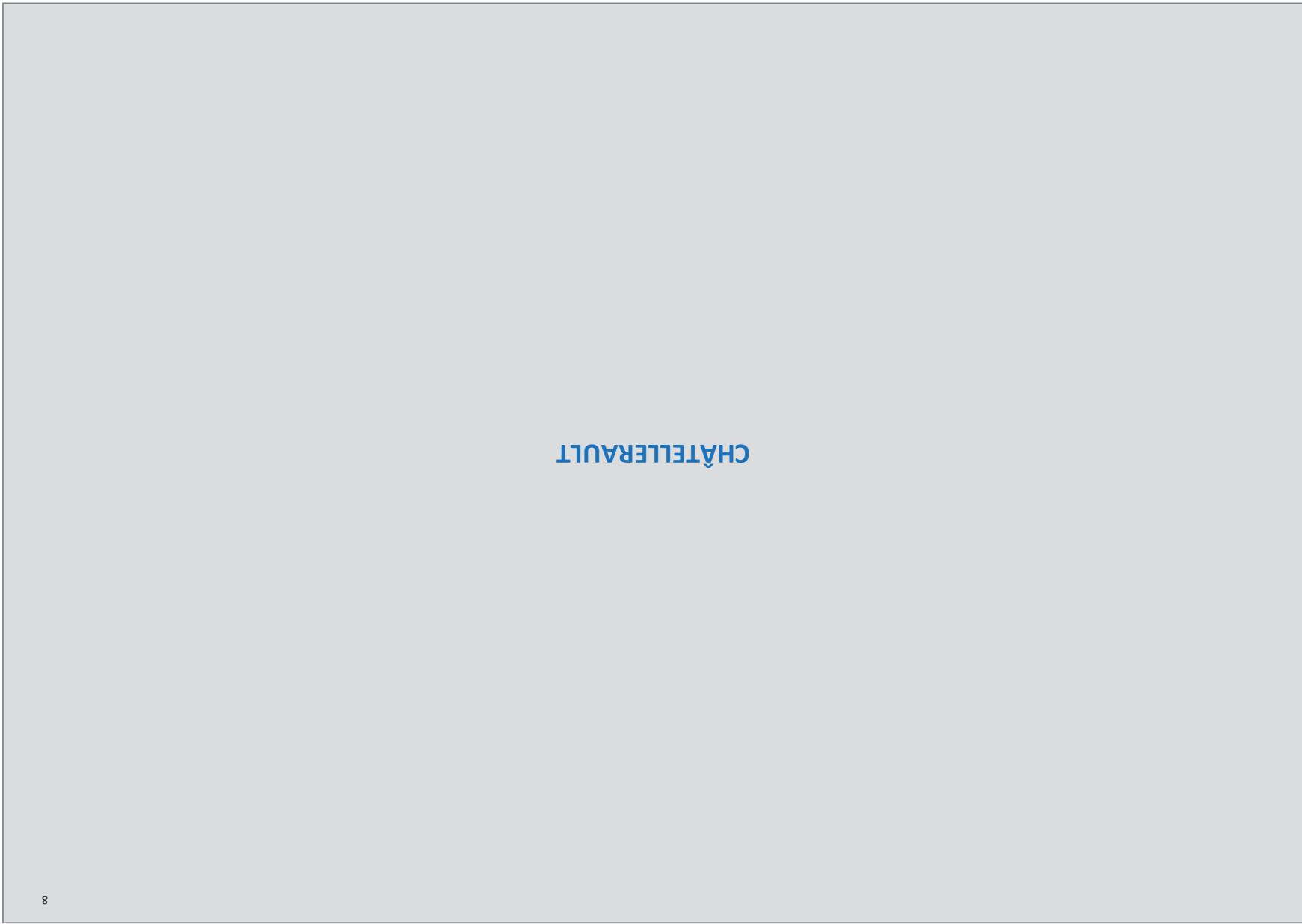
Plan d'USSEAU
Avant mise en compatibilité

PLANCHE NORD



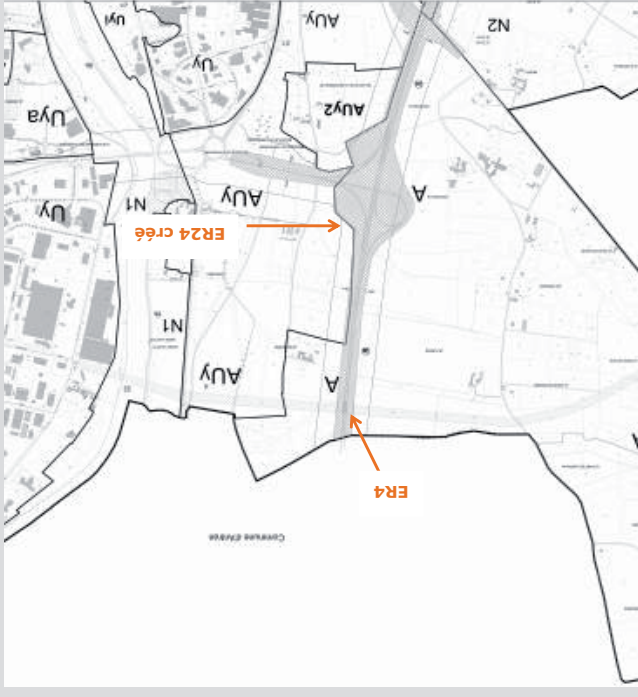


CHÂTELLERAULT



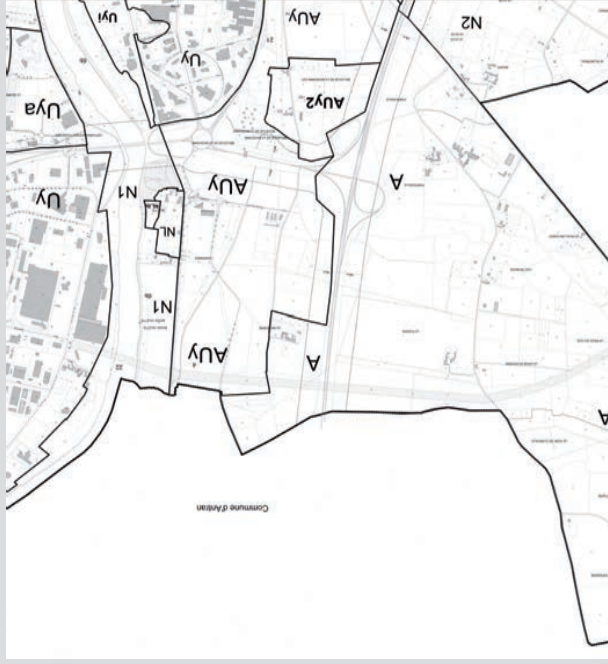
Plan de Châtellerault
Après mise en compatibilité

PLANCHE 1



Plan de Châtellerault
Avant mise en compatibilité

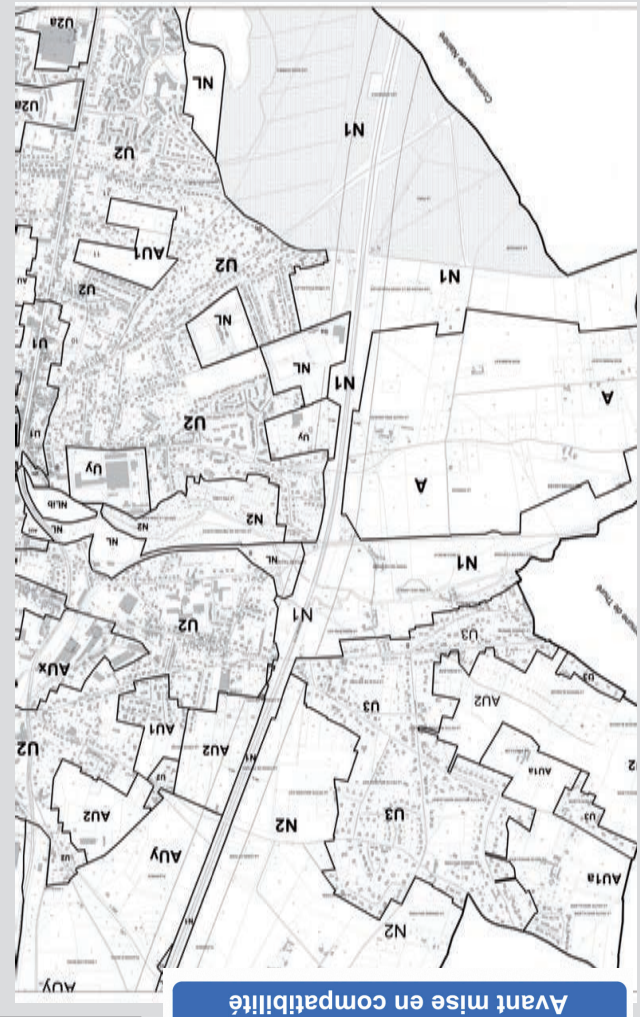
PLANCHE 1





Plan de Châtelleraut
Après mise en compatibilité

PLANCHE 2



Plan de Châtelleraut
Avant mise en compatibilité

PLANCHE 2

Plan de Châtelleraut
Après mise en compatibilité

PLANCHE 3

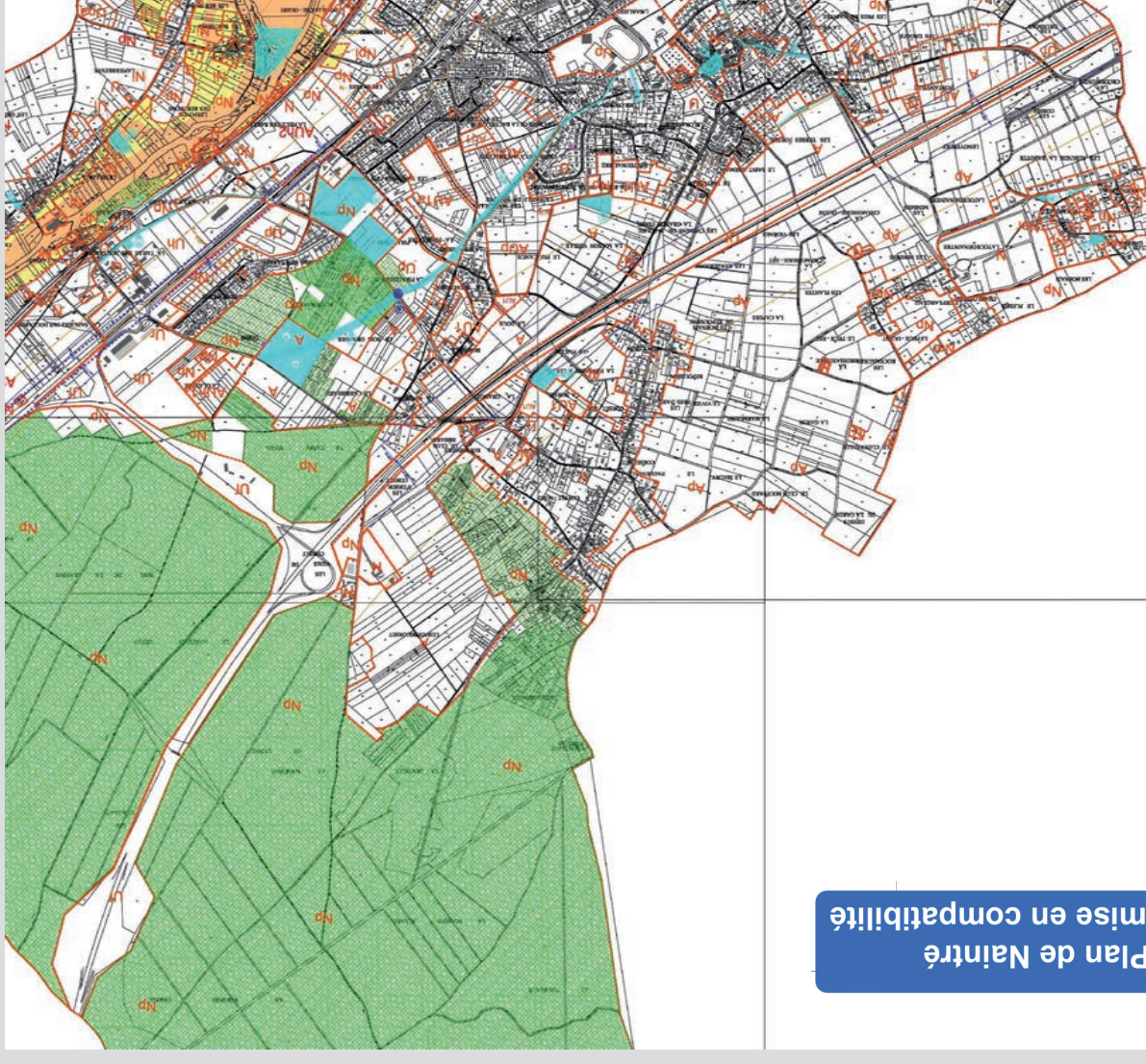


Plan de Châtelleraut
Avant mise en compatibilité

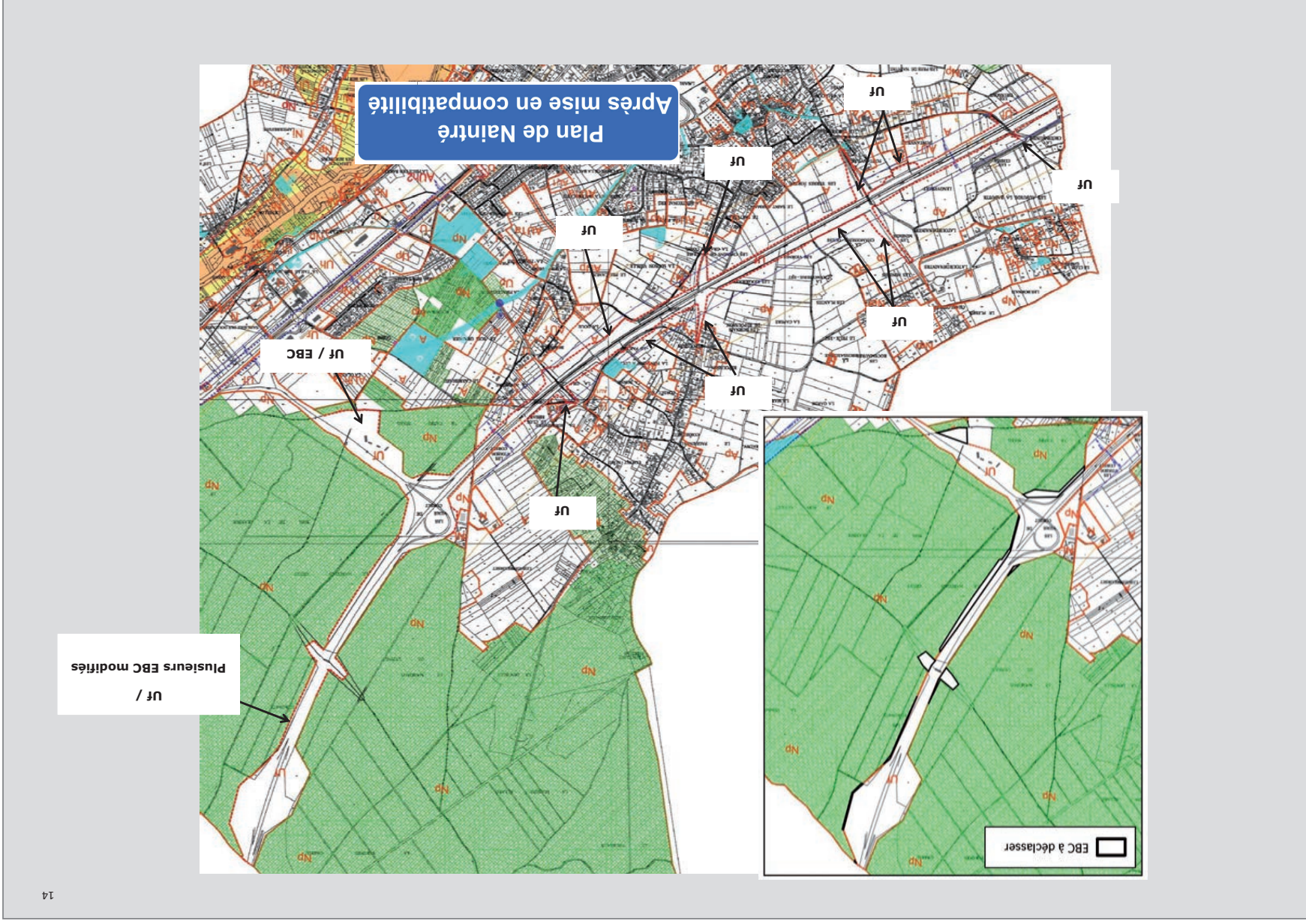
PLANCHE 3



NAINTRE



Plan de Naintré
Avant mise en compatibilité

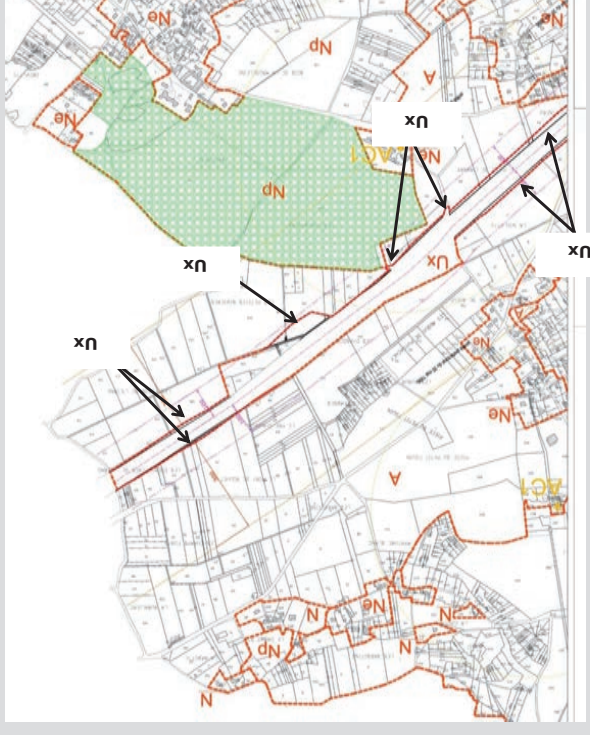


14

BEAUMONT

Plan de Beaumont
Après mise en compatibilité

PLANCHE 2



Plan de Beaumont
Avant mise en compatibilité

PLANCHE 2



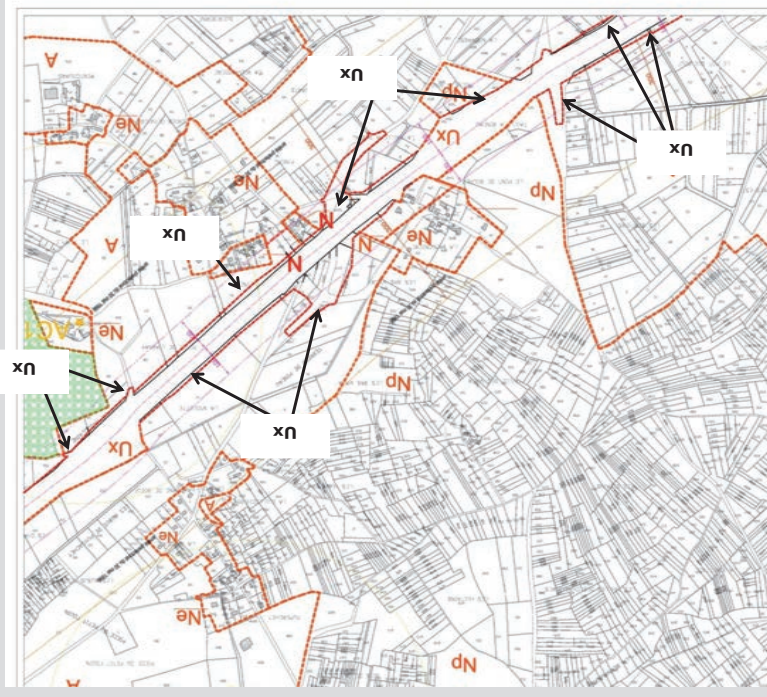


PLANCHE 1

Plan de Beaumont
Après mise en compatibilité

18

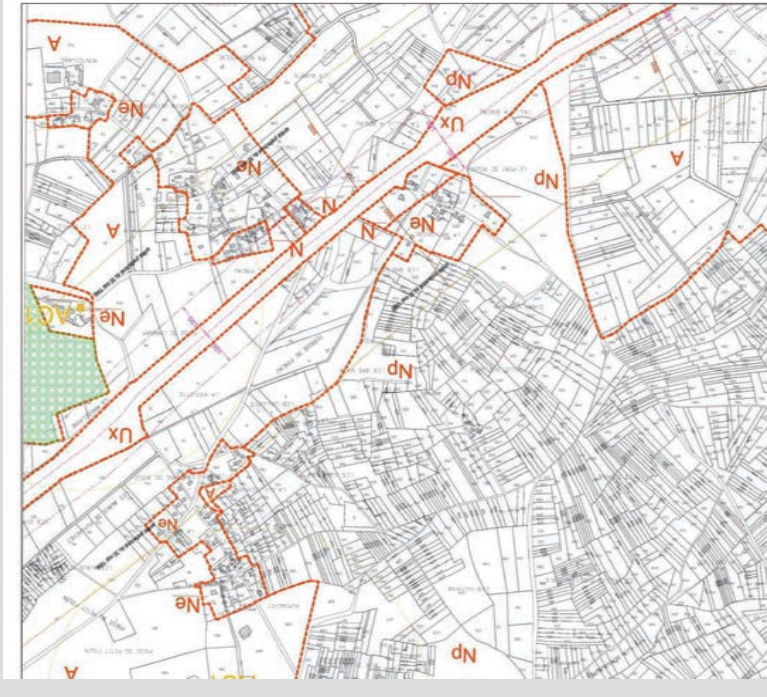


PLANCHE 1

Plan de Beaumont
Avant mise en compatibilité

17



PLANCHE 4

Plan de Beaumont
Après mise en compatibilité

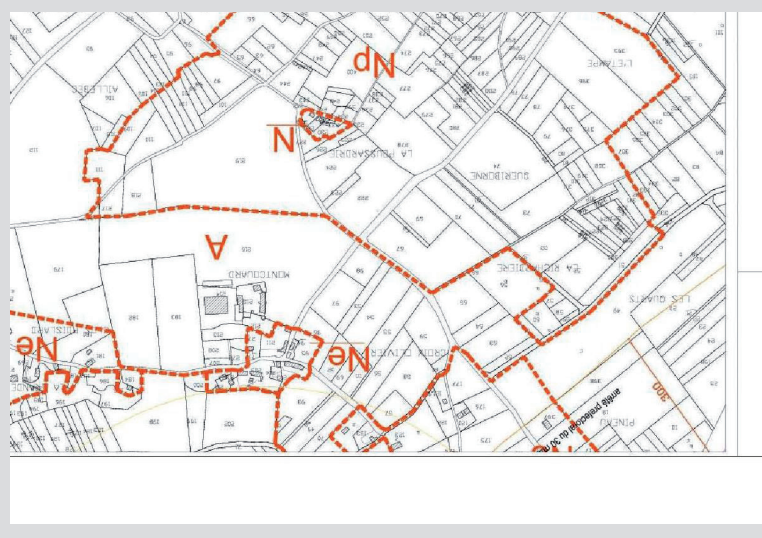


PLANCHE 4

Plan de Beaumont
Avant mise en compatibilité

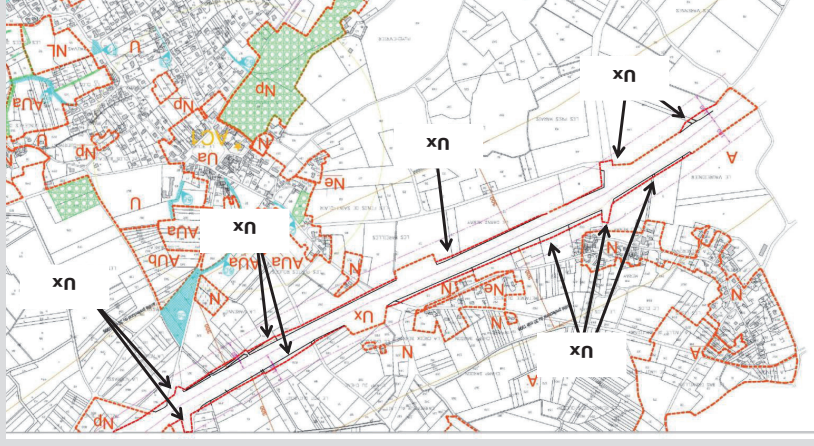


PLANCHE 3

Plan de Beaumont
Après mise en compatibilité

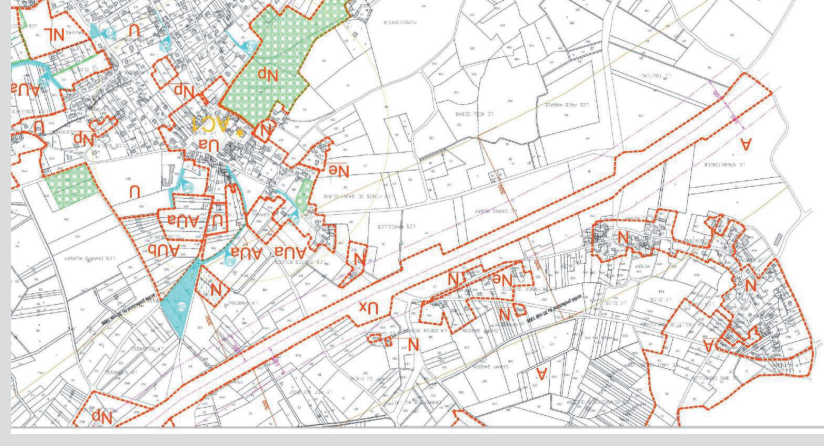
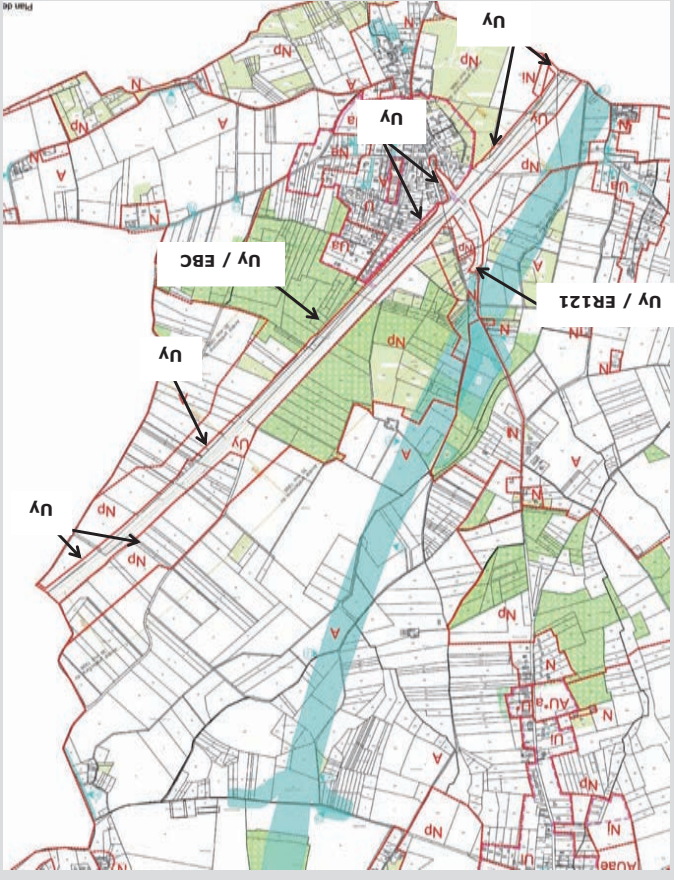


PLANCHE 3

Plan de Beaumont
Avant mise en compatibilité

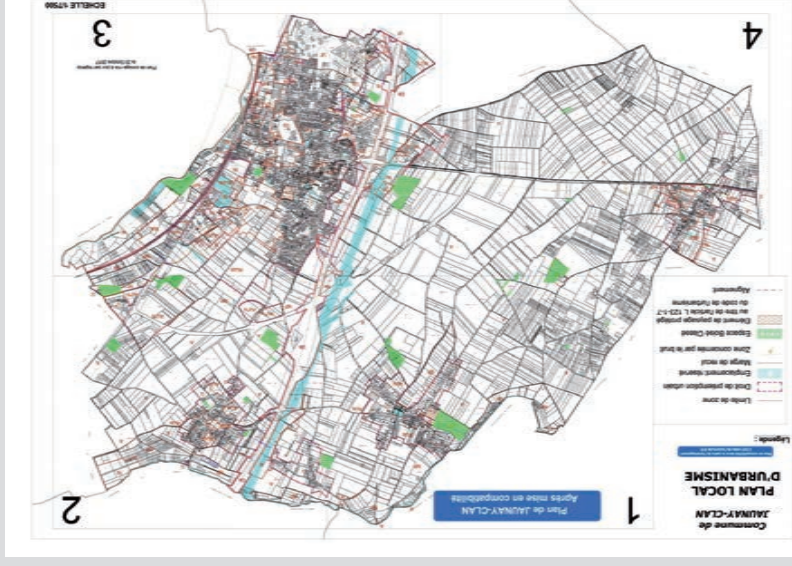
MARIGNY-BRIZAY

Plan de Marigny-Brizay
Après mise en compatibilité



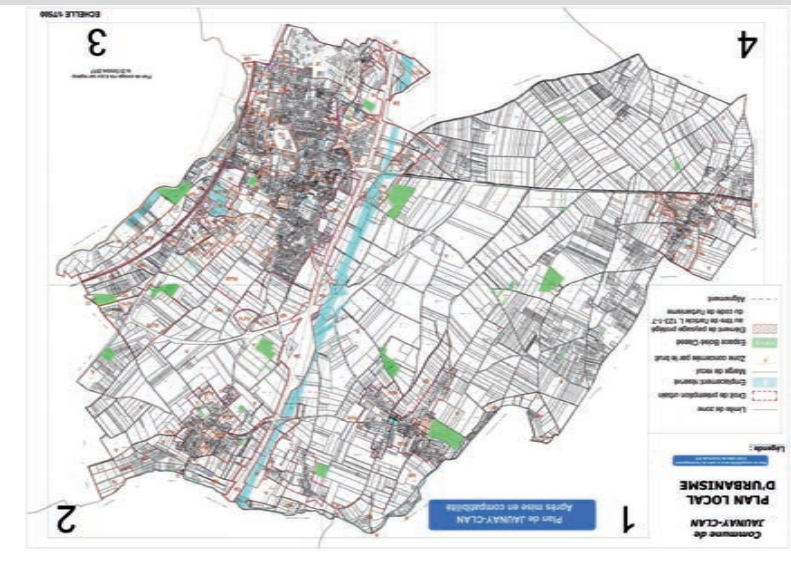
Plan de Marigny-Brizay
Avant mise en compatibilité





Plan de JAUNAY-CLAN
Après mise en compatibilité

PLANCHE 0



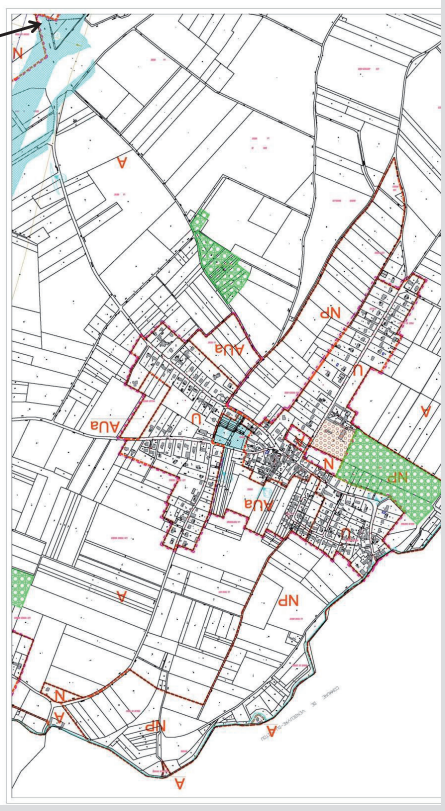
Plan de JAUNAY-CLAN
Avant mise en compatibilité

PLANCHE 0

JAUNAY-CLAN

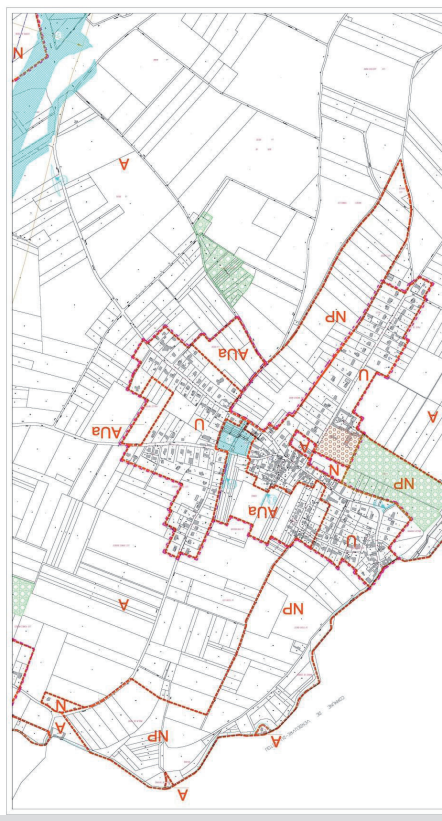
Plan de JAUNAY-CLAN
Après mise en compatibilité

PLANCHE 1



Plan de JAUNAY-CLAN
Avant mise en compatibilité

PLANCHE 1



Plan de JAUNAY-CLAN
Après mise en compatibilité

PLANCHE 2



Plan de JAUNAY-CLAN
Avant mise en compatibilité

PLANCHE 2



27

Plan de JAUNAY-CLAN
Après mise en compatibilité

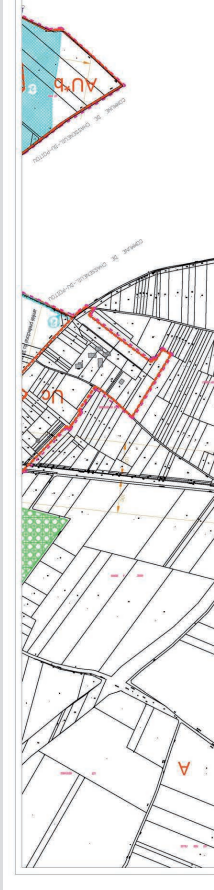
PLANCHE 4



Ux / ER124

Plan de JAUNAY-CLAN
Avant mise en compatibilité

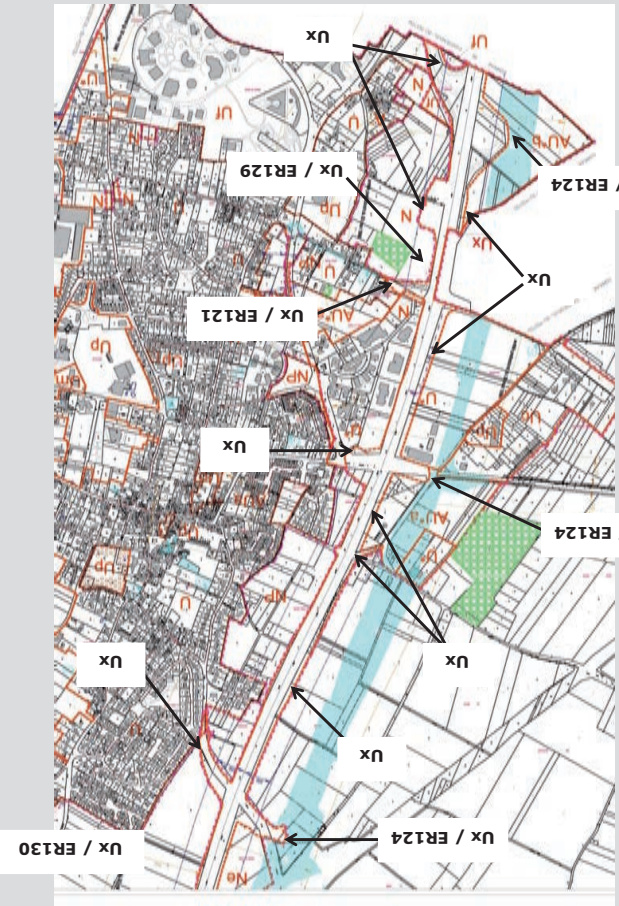
PLANCHE 4



26

Plan de JAUNAY-CLAN
Après mise en compatibilité

PLANCHE 3



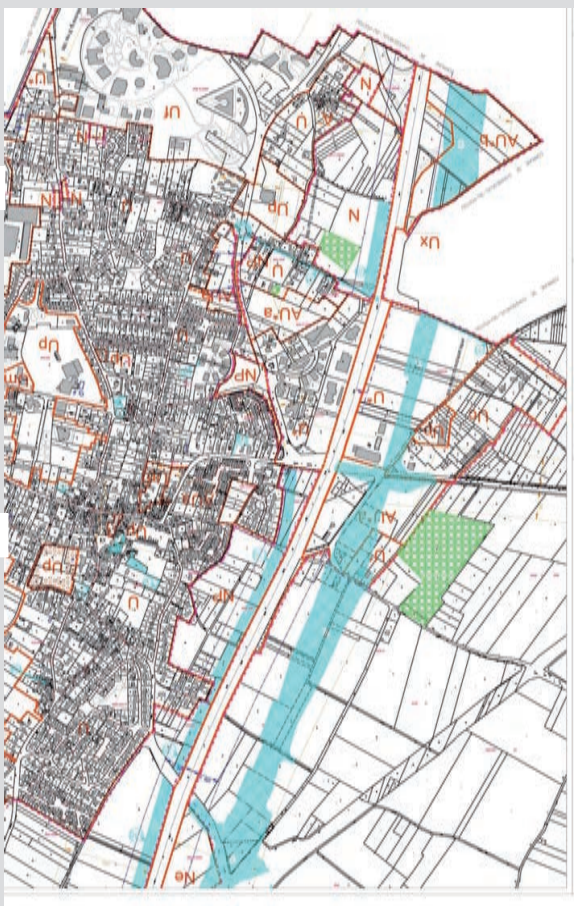
Ux / ER130

Ux / ER121

Ux / ER129

Plan de JAUNAY-CLAN
Avant mise en compatibilité

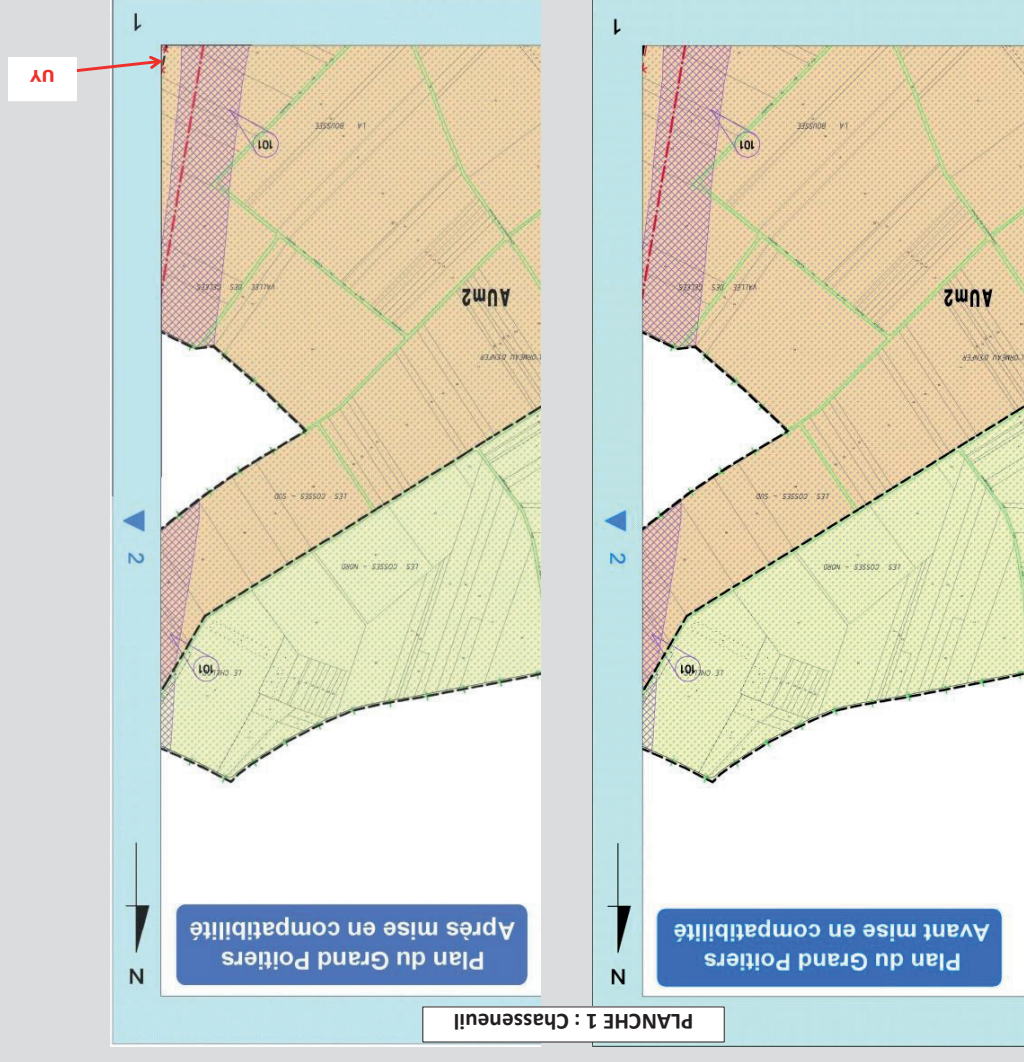
PLANCHE 3



Ux / ER124

A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

PLUI GRAND POITIERS



Plan du Grand Poitiers
Après mise en compatibilité

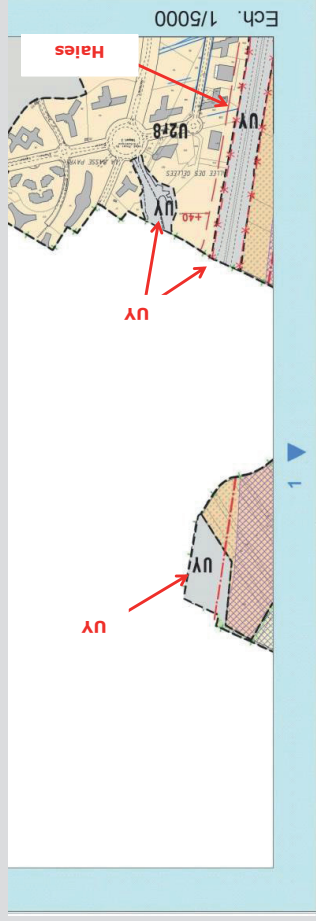


PLANCHE 2 : Chasseneuil

Plan du Grand Poitiers
Avant mise en compatibilité



Plan du Grand Poitiers
Après mise en compatibilité

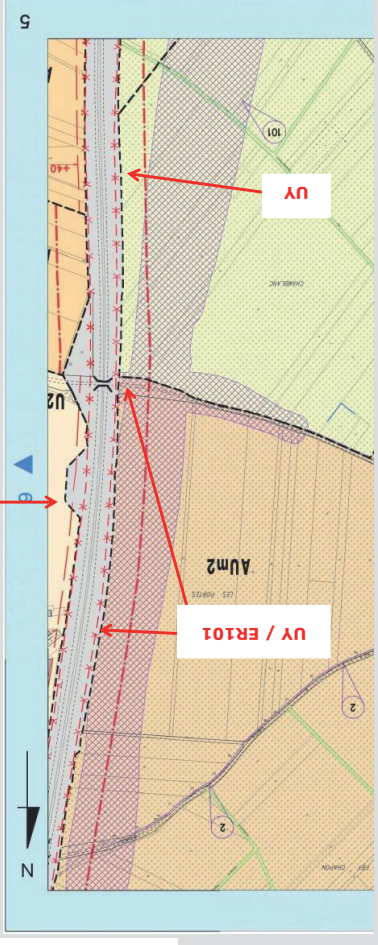
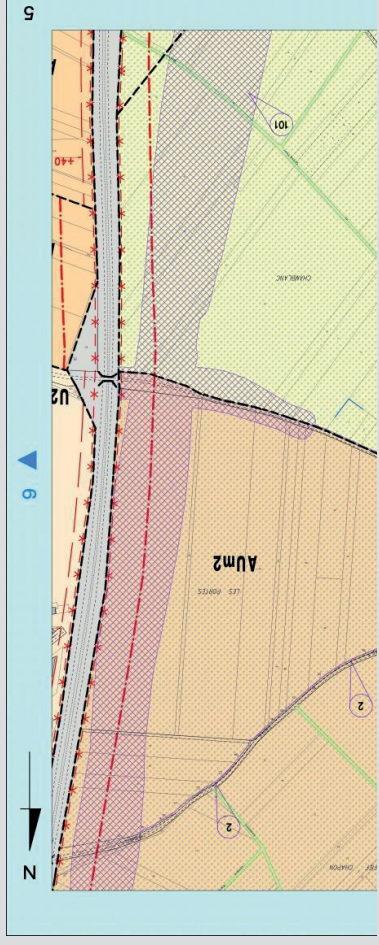
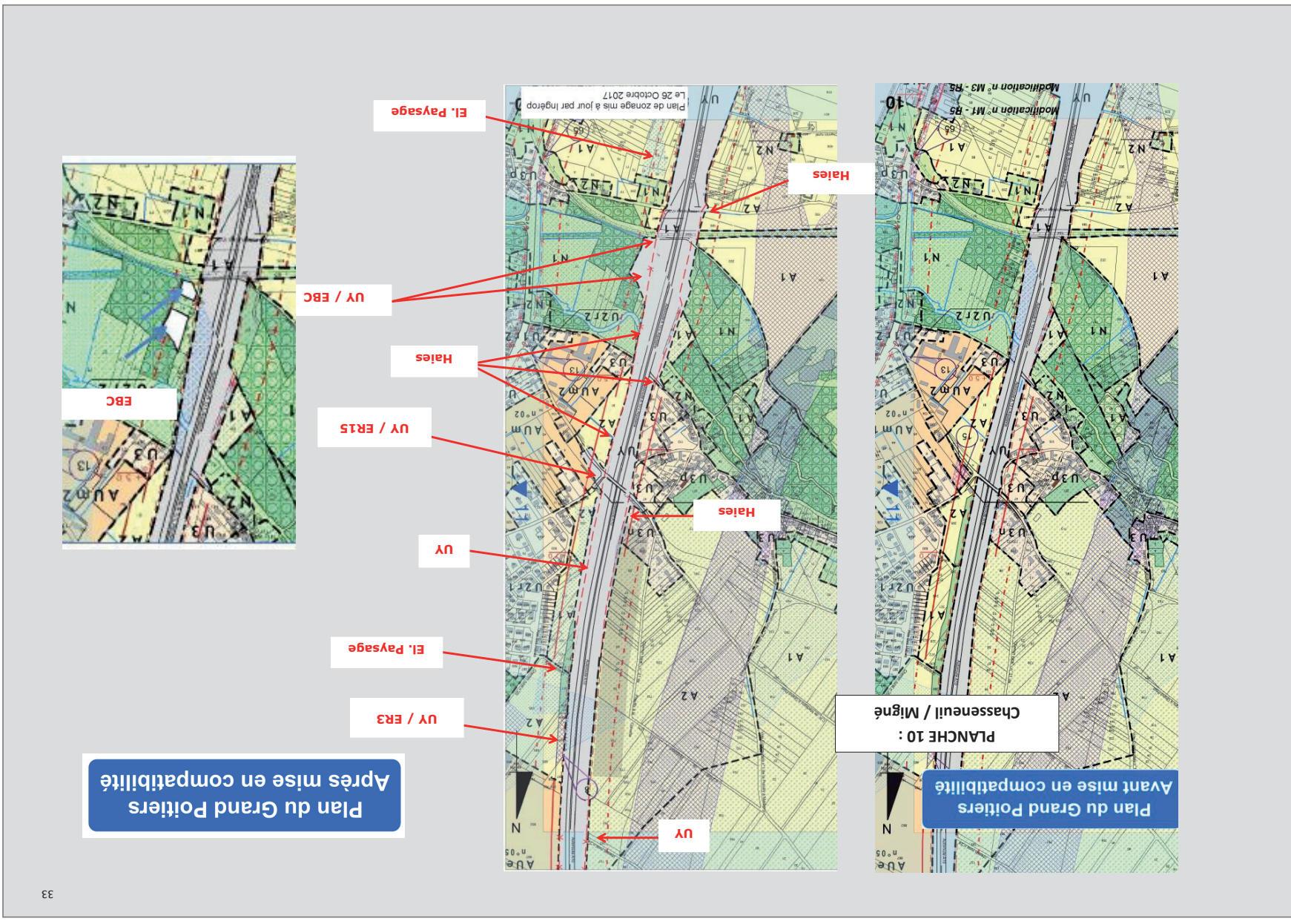
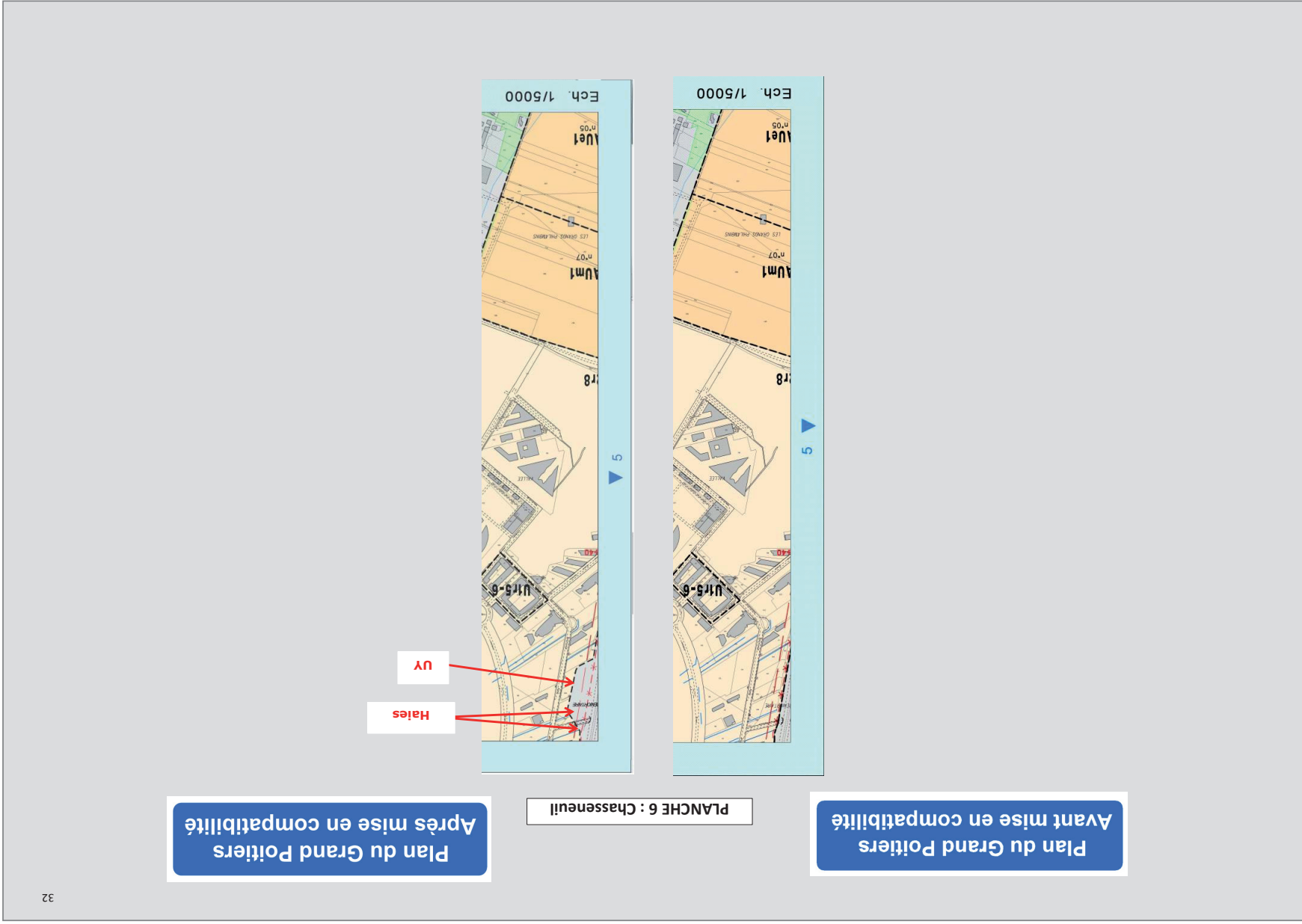
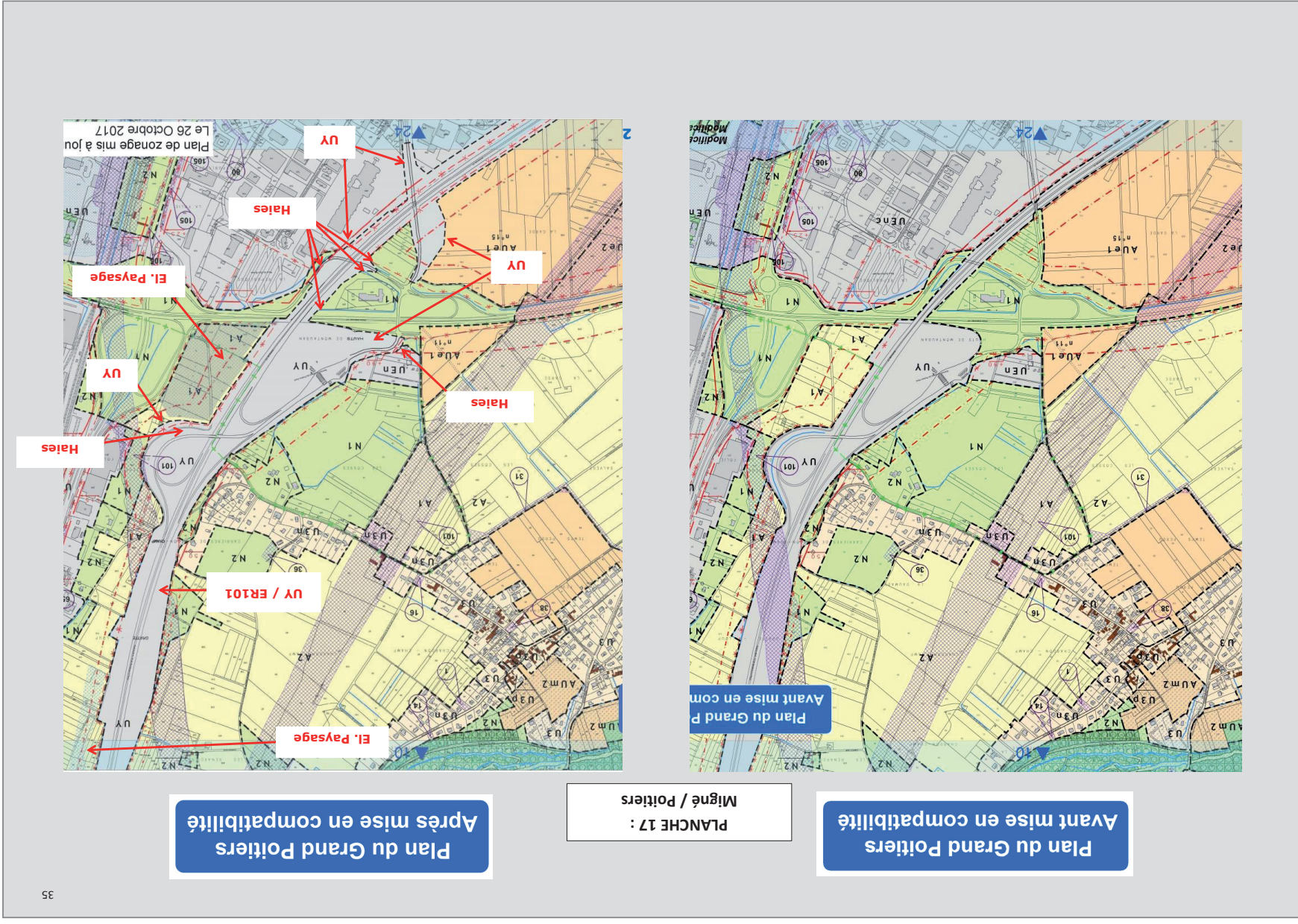
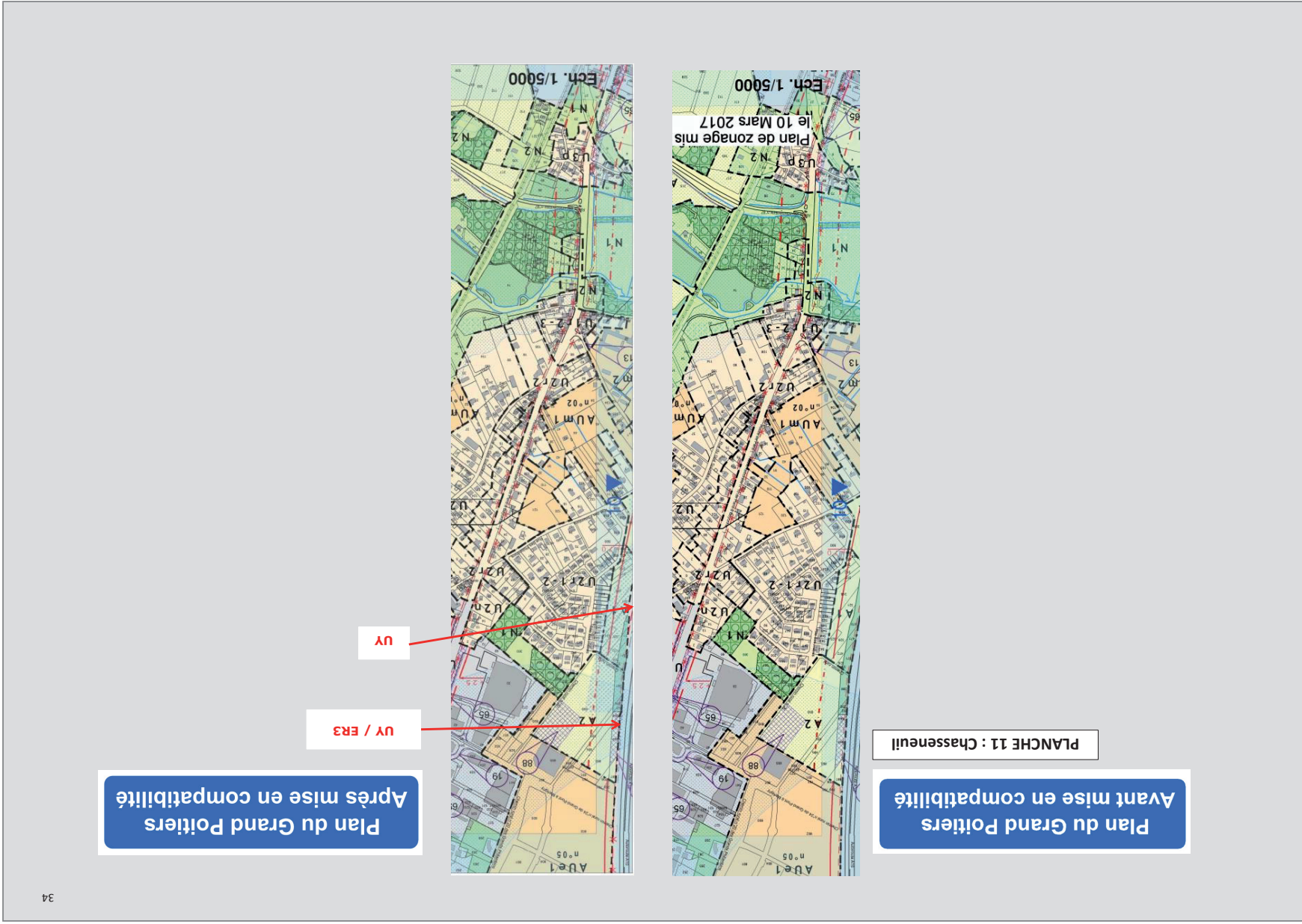


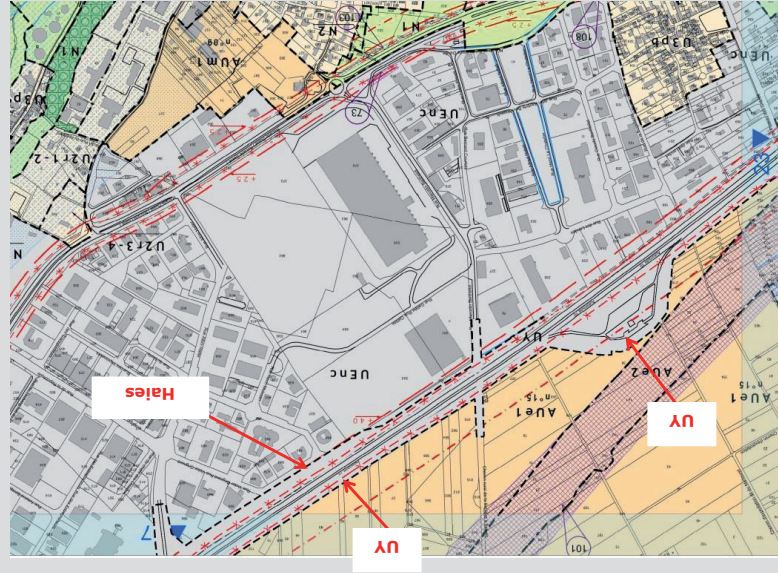
PLANCHE 5 : Chasseneuil

Plan du Grand Poitiers
Avant mise en compatibilité

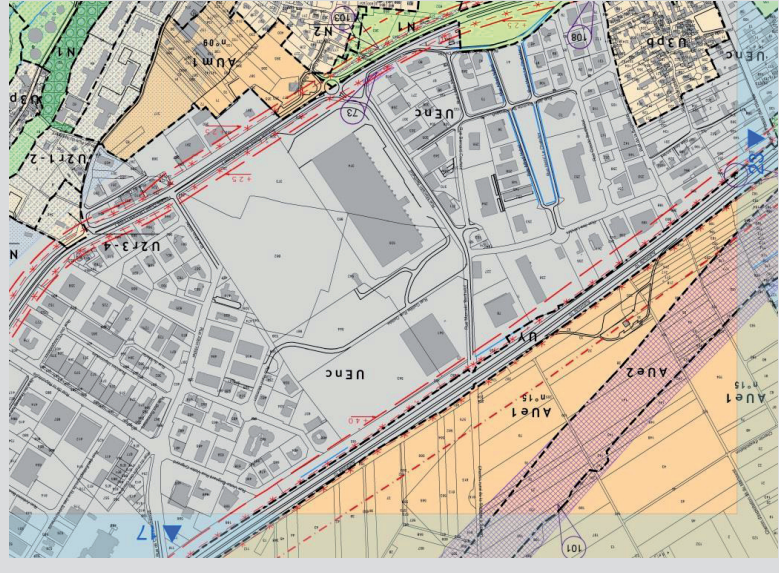






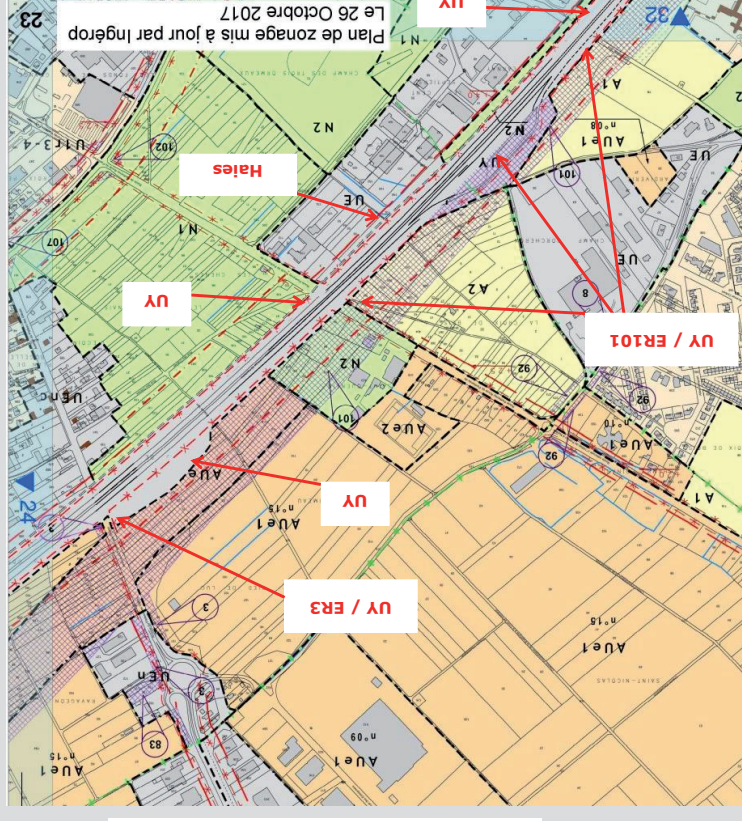


Plan du Grand Poitiers
Après mise en compatibilité

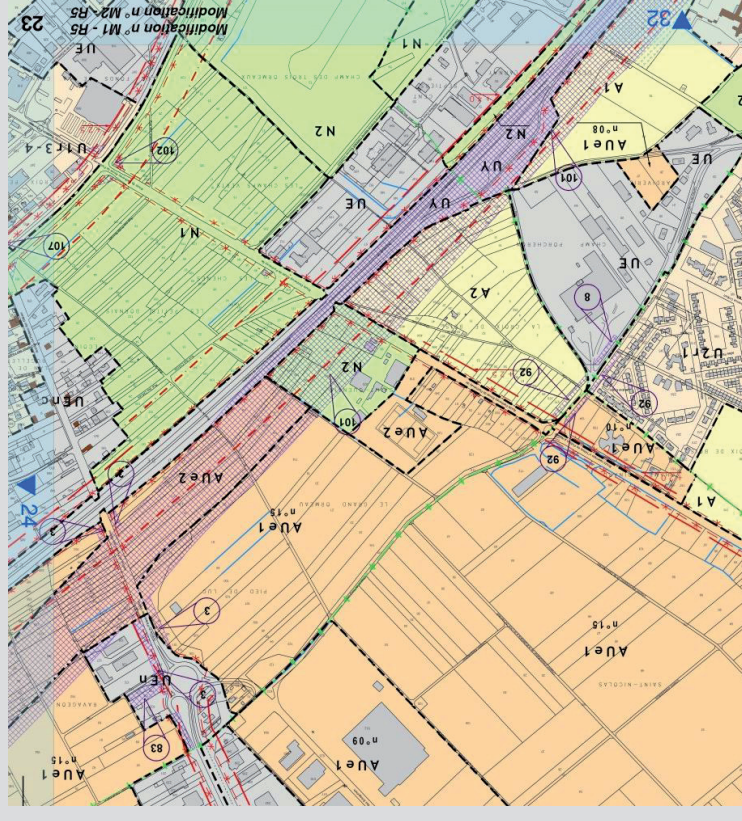


Plan du Grand Poitiers
Avant mise en compatibilité

PLANCHE 24 : Poitiers



Plan du Grand Poitiers
Après mise en compatibilité

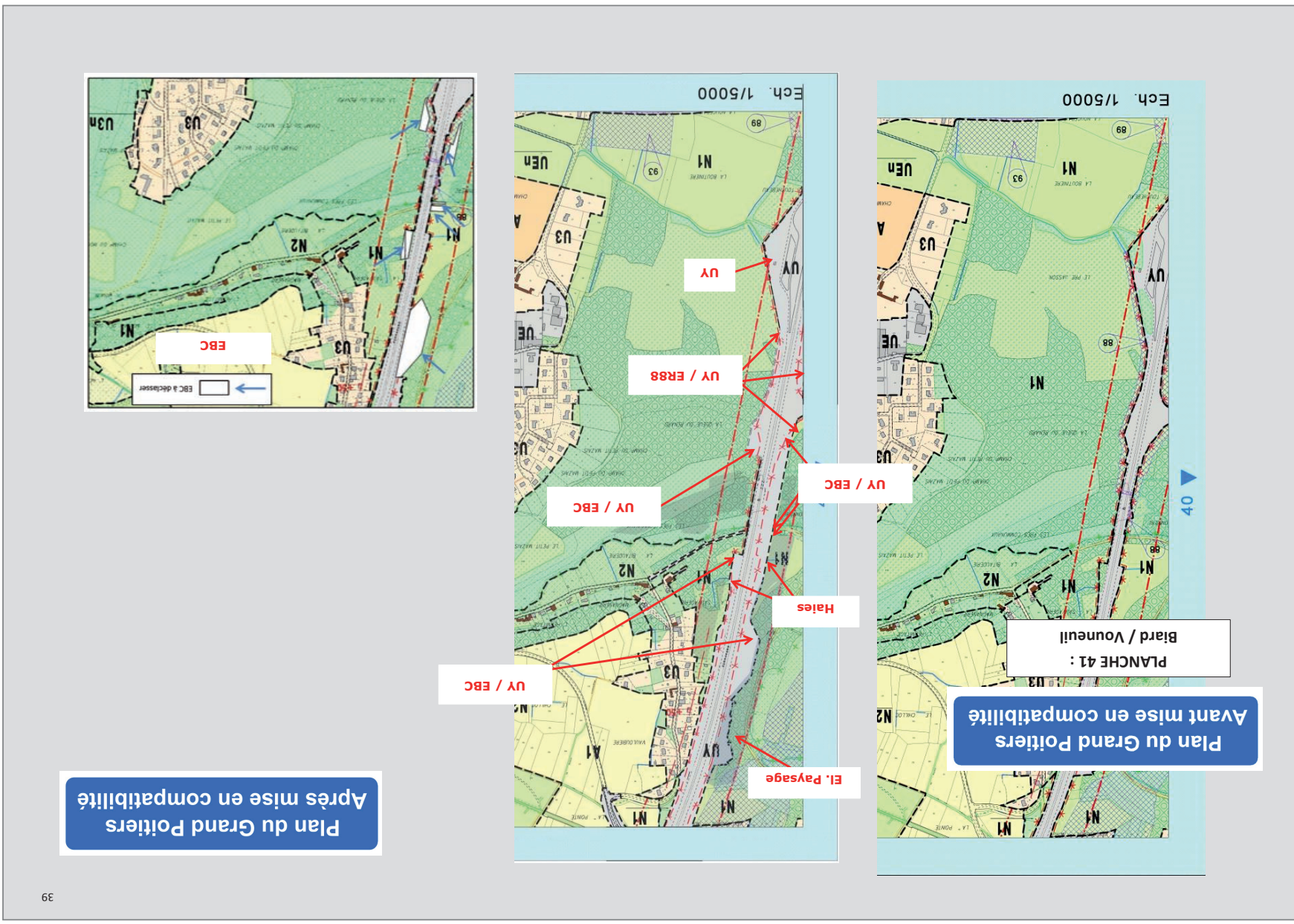


Plan du Grand Poitiers
Avant mise en compatibilité

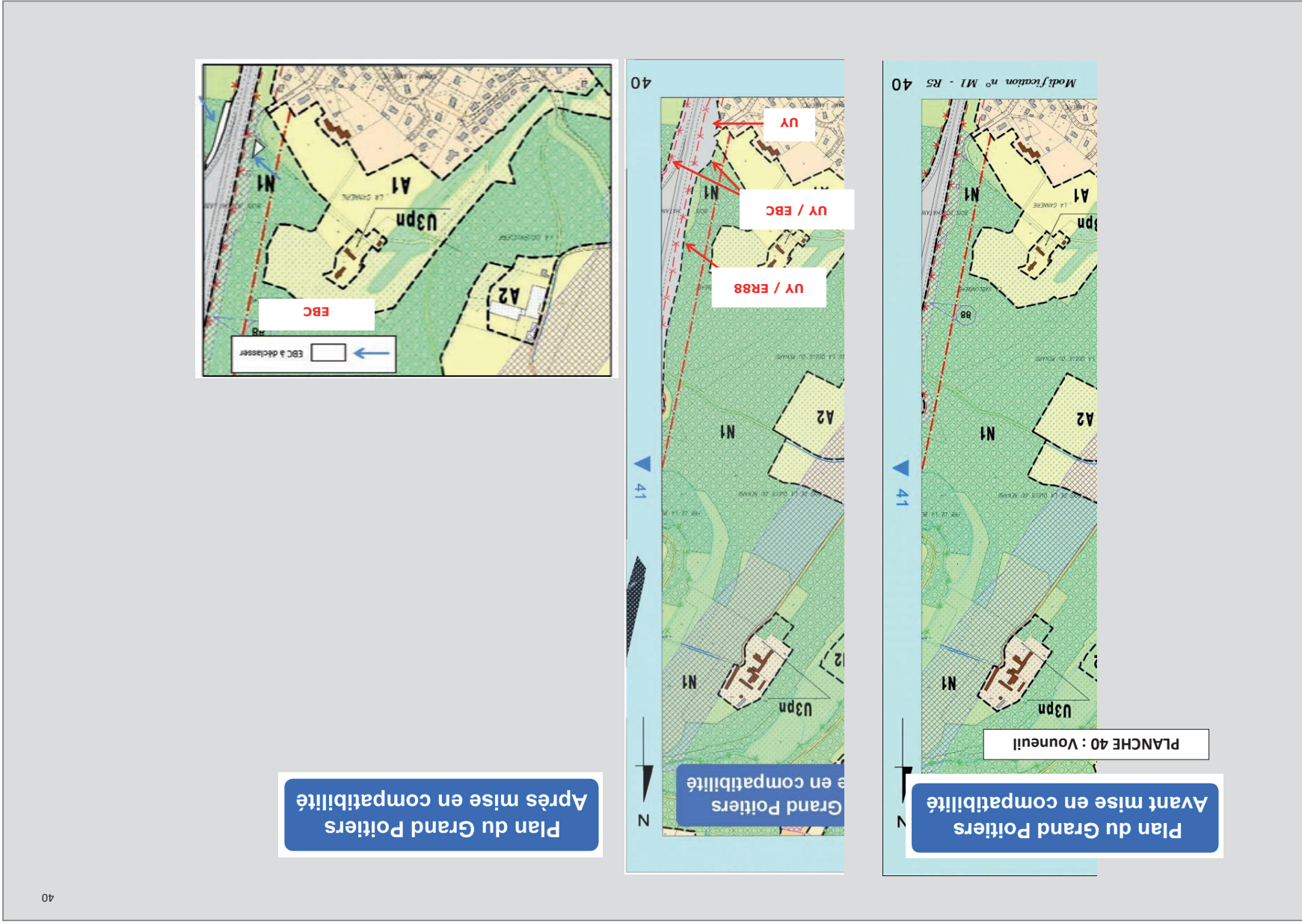
PLANCHE 23 :
Poitiers / Biard

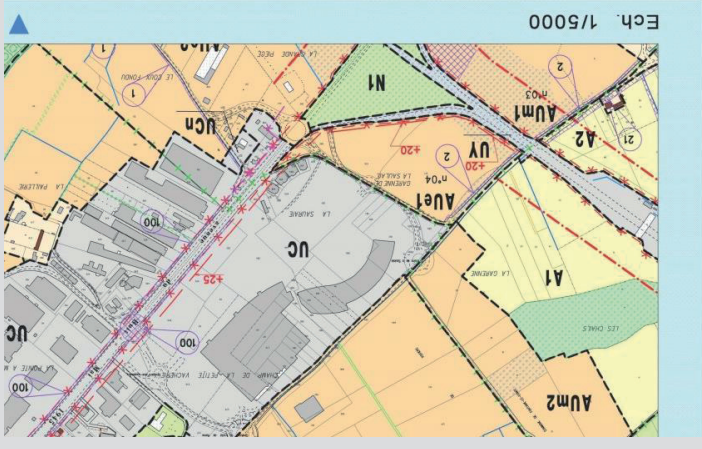


38



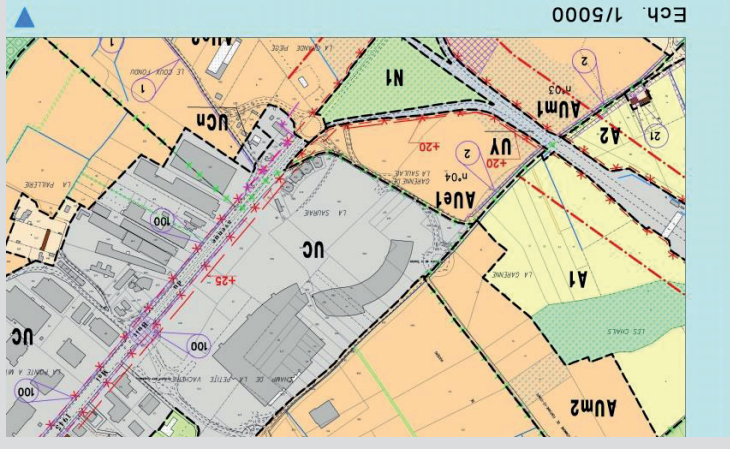
39





Plan du Grand Poitiers
Après mise en compatibilité

PLANCHE 49 : Vouneuil



Plan du Grand Poitiers
Avant mise en compatibilité