

GRAND POITIERS

communauté urbaine

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°6 du PLUi12

Notice explicative

Approbation en date du 5 décembre 2025

sce
ateliersup+

¹ | Les ateliers UP+ de SCE | SCE | Creocéan | Avril 2014



Sommaire

Préambule	4
Volet 1 Le contexte juridique de la mise en compatibilité par déclaration de projet	6
1 Objet et choix de la procédure	7
2 Le déroulé de la procédure	8
Volet 2 La notice de présentation de l'intérêt général.....	9
1 Préambule	10
2 Présentation du site d'implantation du projet	11
A Le contexte géographique et urbain	11
# Historique du site.....	12
B Le contexte réglementaire.....	14
# Le Plan Local de l'Urbanisme.....	14
# Le Schéma de Cohérence Territoriale.....	15
# Le Plan Climat Air Energie Territorial.....	15
# Le plan de mobilité	16
3 Le projet d'extension de Dassault Aviation et son inscription dans l'environnement.....	17
A La prise en compte des enjeux écologiques.....	18
B L'insertion paysagère du projet.....	21
C L'inscription du projet sur une surface déjà artificialisée	23
4 L'intérêt général du projet	24
Volet 3 La notice explicative de la mise en compatibilité	25
1 Préambule	26
2 Présentation du projet et du site d'implantation	27
A Le site d'implantation	27
B L'historique du site	29
C Le projet d'extension de Dassault Aviation et son inscription dans l'environnement.....	30
D La prise en compte des enjeux écologiques.....	32
E L'insertion paysagère du projet.....	35
3 Le contexte réglementaire	36
A Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires.....	36
B Le Schéma de Cohérence Territoriale	37
C Le PCAET	38
D Le Plan Local de l'habitat	38
E Le Plan de mobilité	38
F Le Plan Local de l'Urbanisme (PLUi) de Grand Poitiers	38
# Le PADD	39
# Le règlement graphique.....	40
2 250394 – Mise en compatibilité n°6 du PLUi de Grand Poitiers Les ateliers UP+ de SCE Mai 2025	



#	Synthèse de la compatibilité du projet au regard du PLUi12	42
4	Incidences sur les pièces du PLUi de Grand Poitiers	42
A	Règlement graphique.....	42
B	Tableau des surfaces	44
C	Economie générale du PLUi.....	45
D	Consommation d'espace	45
5	Incidences de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement	46



Préambule



Le territoire de la commune de Biard est fortement marqué par la présence de l'aéroport Poitiers-Biard qui accueille dans sa périphérie immédiate l'entreprise Dassault Aviation. Cette entreprise est l'un des acteurs majeurs de l'industrie aéronautique mondiale, notamment dans la production d'avions militaires. Elle accueille sur son site de Biard, déjà plus d'une centaine d'emplois. Pour répondre à une nouvelle commande de l'Etat français, l'entreprise a besoin d'étendre sa chaîne de production. Pour des raisons techniques, cette extension doit se faire dans le prolongement de la chaîne existante, ce qui nécessite l'extension du bâtiment. Cette extension apparaît indispensable pour le développement de cet établissement qui doit répondre à un contrat d'importance nationale avec une échéance de production à court-moyen terme. La Communauté urbaine de Grand Poitiers souhaite accompagner le projet de développement de l'entreprise Dassault Aviation qui bien que relevant du domaine privé, revêt un caractère d'intérêt général.

La commune de Biard fait partie de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers qui détient les compétences « urbanisme » et « développement économique ». Grand Poitiers s'est dotée d'un Plan Local d'urbanisme intercommunal (dit PLUi12) qui a été approuvé par délibération le 1^{er} avril 2011, puis une seconde fois le 28 juin 2013 (cette seconde délibération faisant suite à l'annulation de la première délibération par le Tribunal administratif au motif d'un « défaut d'information des élus communautaires »). Il a depuis fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution dont la dernière a été approuvée le 7 avril 2023.

D'un point de vue des autorisations d'urbanisme, le projet ne peut être accordé en l'état du PLUi. Afin de permettre l'extension de l'entreprise en continuité de son site d'exploitation, il est nécessaire d'envisager une évolution du PLUi visant à ouvrir à l'urbanisation une partie du secteur actuellement classée en AUe2, sur 2.25 ha. L'évolution consiste à reclasser 2.25 ha de la zone AUe2 en zone UE.

- ⇒ Le présent dossier constitue **la Déclaration de projet emportant Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal n°6** du PLUi12 de Grand Poitiers qui ne concerne que la commune de Biard.
- ⇒ Le présent dossier est composé de 3 volets :
 - Volet 1 : le cadre juridique de la procédure
 - Volet 2 : la Déclaration de Projet (présentation du projet et de son intérêt général)
 - Volet 3 : la Mise en Compatibilité du PLUi (présentation des évolutions du PLUi apportées dans le cadre de cette mise en compatibilité par déclaration de projet)



Volet 1 | Le contexte juridique de la mise en compatibilité par déclaration de projet



1 | Objet et choix de la procédure

Une adaptation du PLUi de Grand Poitiers est nécessaire pour permettre la réalisation du projet d'extension de l'usine Dassault Aviation installée sur la commune de Biard, à proximité de l'aéroport Poitiers-Biard. Le projet en cours de conception est compatible avec le règlement de la zone UE et respecte la marge de recul de 100 m par rapport à l'axe de l'A10. Ainsi, seule une adaptation du règlement graphique est nécessaire dans le cadre de cette procédure, avec le passage de 2.25 ha de la zone AUe2 au profit de la zone UE.

L'article L.153-31 du Code de l'urbanisme précise que l'ouverture des zones à urbaniser créées depuis plus de 6 ans (ou plus de 9 ans dans le cas d'un PLU approuvé avant le 1er janvier 2018,) ne peut se réaliser via une procédure de modification. Le PLUi a été approuvé en 2013, l'ouverture à l'urbanisation de la zone AUe2 ne peut se réaliser via la procédure de modification.

Par ailleurs, selon l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU(i) est une procédure permettant de déclarer d'intérêt général une action ou une opération d'aménagement, ou la réalisation d'un programme de construction. La déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du PLU entraîne mise en compatibilité de celui-ci, en application de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme. L'enquête publique doit porter alors à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Ainsi, afin de pouvoir mener cette opération stratégique pour le territoire, il convient de lancer une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de Grand Poitiers afin d'étendre la zone UE existante limitrophe, et ainsi permettre la réalisation de l'extension de l'usine Dassault Aviation.

L'article L.300-6 du Code de l'urbanisme prévoit que « lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au huitième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale ».

Les articles R.104-11 à R.104-14 du même code précisent quant à eux, dans quels cas la mise en compatibilité du PLU par la voie de la déclaration de projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas.

L'article R.104-14 du Code de l'urbanisme prévoit que lorsque la mise en compatibilité n'entre pas dans le champ d'application de l'article R.104-13, c'est-à-dire qu'elle n'affecte pas de manière significative un site Natura 2000, ou qu'elle n'a pas les mêmes effets qu'une révision, alors elle est soumise à une procédure au cas par cas.

En l'espèce, la mise en compatibilité n'entre pas dans le champ d'application de l'article R104-13 et, c'est l'autorité compétente en matière de PLU qui réalise la procédure (selon les dispositions de l'article R153-15 du code de l'urbanisme). Ainsi, la mise en compatibilité est soumise à une procédure d'examen au cas par cas au titre du second alinéa de l'article R.104-14 du Code de l'urbanisme.

En définitive, il s'agit de faire évoluer le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Grand Poitiers afin de permettre la réalisation d'un projet qui relève de l'intérêt général. La mise en compatibilité consiste à :



- + Modifier le zonage d'une partie de la parcelle AT11 considérée pour le projet (passage de la zone AUe2 vers UE sur 2,25 ha) et actuellement déjà utilisée pour l'activité.

2 | Le déroulé de la procédure

La Communauté Urbaine de Grand Poitiers est l'autorité recourant à la déclaration de projet et disposant de la compétence urbanisme.

Le déroulé de la procédure est alors le suivant :

- + Un dossier est constitué par la Communauté Urbaine de Grand Poitiers, en partenariat avec la Commune et le porteur de projet. Celui-ci comprenant notamment la présentation de l'opération (description, localisation, contexte...) justifiant son caractère d'intérêt général et présentant les pièces du PLUi à modifier.
- + La Saisine de l'Autorité Environnementale par la Communauté Urbaine de Grand Poitiers pour une demande d'examen de cas par cas afin de confirmer qu'une évaluation environnementale n'est pas requise pour cette procédure de mise en compatibilité.
- + Contrairement à son élaboration et à sa révision, la mise en compatibilité du PLU, dans le cadre d'une déclaration de projet, n'est pas soumise à concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.
- + Avant l'enquête publique, la tenue d'une réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées (PPA), organisée par la Communauté Urbaine de Grand Poitiers.
- + Constitution du dossier d'enquête publique comprenant la présentation de l'opération et des modifications apportées au PLUi, l'avis de l'Autorité Environnementale et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint. Enquête publique d'une durée de 15 jours organisée par la Communauté Urbaine de Grand Poitiers.
- + A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLUi, est éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, puis la Communauté Urbaine de Grand Poitiers prononce la déclaration de projet et approuve la mise en compatibilité du PLU par délibération.
- + Les mesures de publicité de la déclaration de projet et de la mise en compatibilité du PLUi de Grand Poitiers sont conduites au siège de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers et dans les 12 communes de Grand Poitiers.



Volet 2 | La notice de présentation de l'intérêt général



1 | Préambule

L'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, mis en œuvre par la Loi du 1^{er} août 2003, dispose que les « communes et les établissements publics qui réalisent des opérations d'aménagement, notamment des opérations de rénovation urbaine, disposent d'une procédure simple de mise en conformité des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme (PLU), lorsque ces documents n'avaient pas prévu l'opération, en se prononçant par une déclaration de projet sur l'intérêt général que présente l'opération ». Cette procédure permet donc une mise en compatibilité simple et accélérée des documents d'urbanisme. Elle était initialement réservée aux collectivités territoriales, avant d'être étendue à l'Etat et à ses établissements publics et ensuite aux programmes de construction.

La déclaration de projet prise sur le fondement de l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme s'applique indifféremment aux projets publics ou privés. La notion d'action ou d'opération d'aménagement doit être entendue au sens de l'article L.300-1 du code de l'urbanisme selon lequel : « les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels ».

- ⇒ Le projet d'extension de l'entreprise Dassault Aviation, située sur la commune de Biard, à proximité de l'Aéroport Poitiers-Biard, répond à plusieurs items :
- il s'inscrit dans les objectifs de développement économique portés par la Communauté urbaine et traduits dans le PLUi : accompagner le développement de l'emploi en général et pérenniser et développer la filière aéronautique
 - il permet de pérenniser la présence d'une entreprise pourvoyeuse d'emplois sur son site
 - il permet de rationaliser l'espace au sein de l'établissement
 - il optimise l'usage du foncier déjà artificialisé (taxiway / accès à l'aéroport), par la densification de la parcelle via l'édification d'une construction ayant une vocation industrielle.

Ainsi, la présente pièce a pour objet de présenter le projet permettant à chacun d'en appréhender les composantes constitutives de l'intérêt général.



2 | Présentation du site d'implantation du projet

A | Le contexte géographique et urbain

La commune de Biard se situe au centre de la Communauté urbaine de Grand Poitiers et est limitrophe de Poitiers, la ville-centre.

Localisation du site d'étude

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°6 du PLUi12
Commune de Biard



La commune de Biard est fortement marquée par la présence de l'aéroport international Poitiers-Biard autour duquel se sont développées deux zones d'activités : Le Vignaud à l'est et Larnay à l'ouest.

L'entreprise Dassault Aviation est implantée en extrémité sud de la zone d'activités du Larnay. En tant qu'acteur majeur de l'industrie aéronautique mondiale, notamment dans la production d'avions militaires, elle dispose d'un accès direct aux pistes d'atterrissage de l'aéroport : le taxiway, qui a été créé en 1972 en même temps que le développement de l'entreprise pour bénéficier de la proximité de l'aéroport.

Groupe international, Dassault Aviation dispose notamment d'un site de production industriel à Poitiers-Biard qui accueille actuellement plus d'une centaine d'emplois. Pour répondre à une nouvelle commande de l'Etat français (relevant du secret défense), l'entreprise a identifié son site de production de Poitiers-Biard, néanmoins, ce surcroît d'activité nécessite d'étendre la chaîne de production existante. Pour des raisons techniques, cette extension doit se faire dans le prolongement de la chaîne existante, ce qui nécessite l'extension du bâtiment.

Dassault Aviation est propriétaire de l'entièreté de la parcelle AT11, qui présente une superficie de 13,89 ha. Elle a déjà aménagé et partiellement artificialisé les deux tiers de sa parcelle, qu'elle a clôturée. Le reste de la parcelle est constituée de boisements de feuillus, de fourrés arbustifs et de friches prairiales.

Elle est enclavée entre l'Autoroute A10 à l'ouest, l'aéroport Poitiers-Biard à l'est et la zone d'activités au nord. Sur une bande de 250 m de large au sud, sont présentes des zones de friches végétales, puis une parcelle cultivée.



Emprise de la parcelle AT11 (en orange), appartenant à Dassault Aviation – source Google earth 2025

Historique du site

L'entreprise Dassault Aviation s'est implantée dans les années 1970 sur ce site, qui bénéficiait à la fois d'une proximité à l'Autoroute A10, tout juste construite et de l'aéroport.

Comme en témoignent les photos ci-après, l'usine s'est construite au nord-ouest de la piste et un accès appelé « taxiway » a été aménagé permettant à l'entreprise de bénéficier d'un accès direct à la piste de l'aéroport.

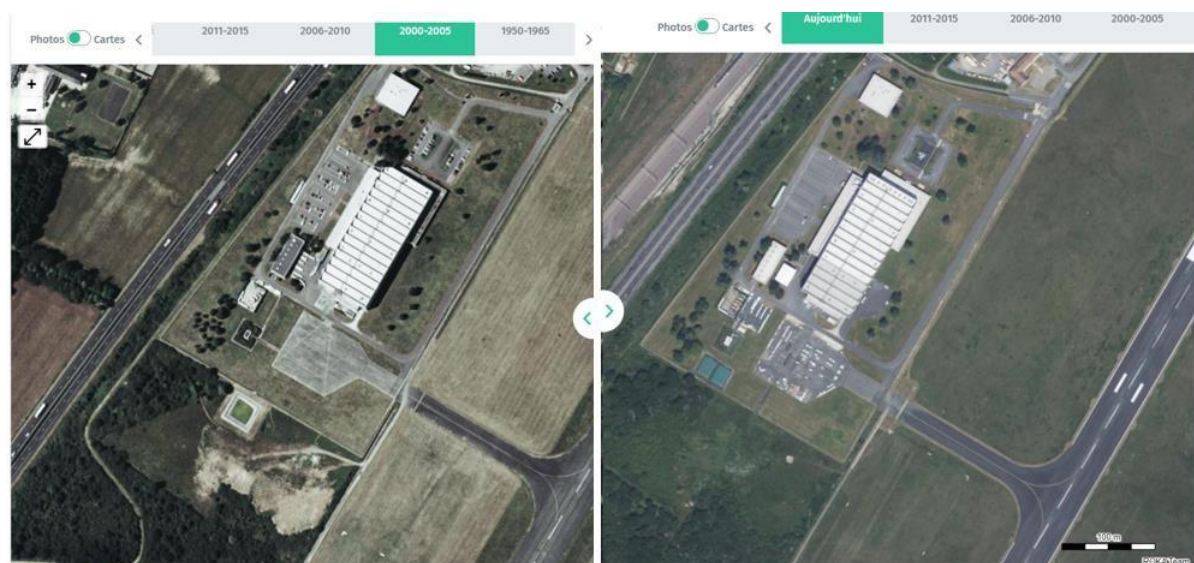
Depuis lors, le site a subi peu de transformation, quelques aménagements ont toutefois été opérés : une première extension du bâtiment, l'aménagement de zone de stockage dans le prolongement du parking à



l'ouest de l'usine et plus récemment le remplacement des réserves incendies, et l'aménagement d'une aire de stockage à l'est. En outre, le taxiway ayant perdu son utilité, le terre-plein bitumé est mis à profit pour développer les zones de stockage. Actuellement, l'entreprise a installé des modulaires en location, d'une superficie de 600 et 1350 m² sur le taxiway (ils ne figurent pas sur les photos aériennes).



Le site en 1973 – source Géoportail / remonter le temps

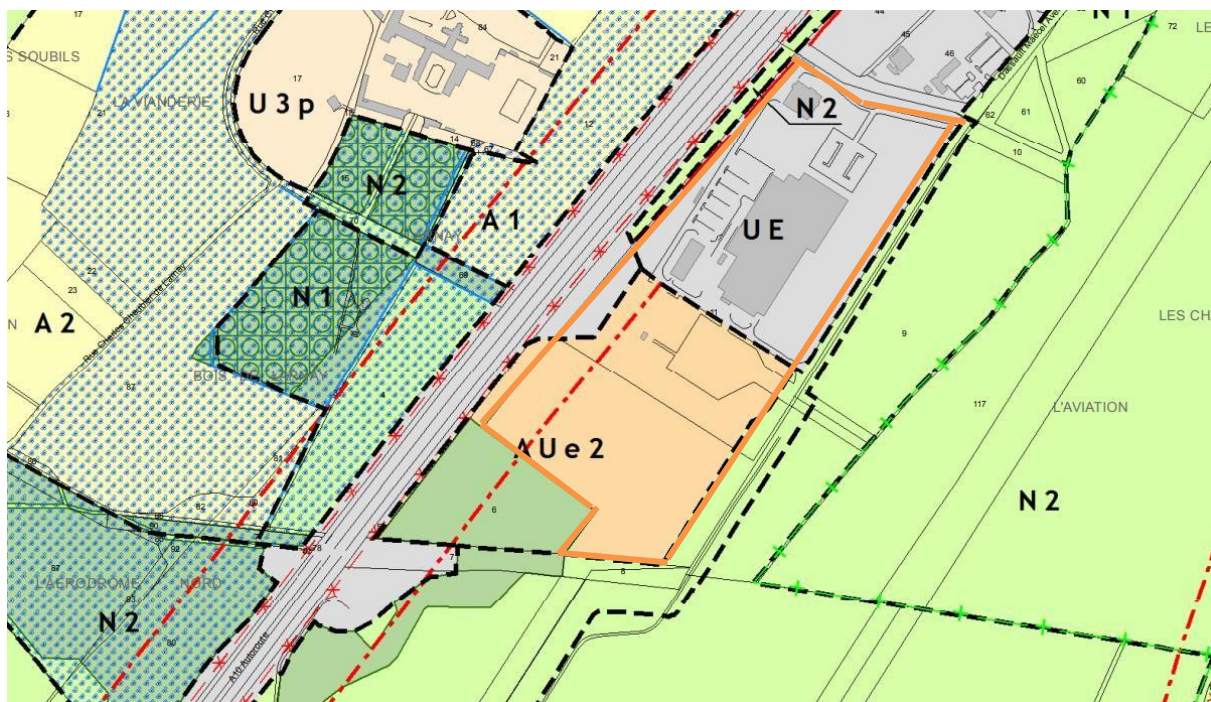


Vue aérienne du site de Dassault Aviation en 2000 et en 2025 – source Géoportail / remonter le temps 2025

Le Plan Local de l'Urbanisme

+ UE (zone urbaine réservée à l'accueil d'activités, notamment celles qui sont incompatibles avec la proximité de l'habitat) : 6,63 ha, soit la moitié de la surface de la parcelle, correspondant à l'implantation initiale de l'entreprise.

- + **AUe2** (zone d'urbanisation future moyen-long terme pour l'accueil d'activités – fermée à l'urbanisation) : 5,88 ha, dont 1,96 ha sont déjà aménagés et partiellement artificialisés et sont intégrés à l'enceinte clôturée de l'usine. Ils accueillent des installations techniques : plateforme de stockage, parking, site de gestion des déchets et deux bâches de réserve incendie. Le reste étant un espace naturel.
- + **N2** (zone naturelle et forestière constructible) : 1,05 ha. Ce zonage intègre les surfaces enherbées de l'aéroport, pour lequel la limite doit être mal positionnée, car il s'agit pour la parcelle AT11 de la voie de desserte interne de l'entreprise.
- + **UY** (réservée aux activités autoroutières) : 0,33 ha. Il s'agit d'un petit défaut de zonage, car cette petite emprise aurait pu être zonée en N2, dans le prolongement de la zone N2 entre le site et l'autoroute.



Extrait du règlement graphique en vigueur // planche 32 – source PLUi Grand Poitiers

- ⇒ Le projet prévoyant une extension bâimentaire dans le prolongement du bâtiment existant, soit en zone AUe2, il est incompatible avec le règlement du PLUi en vigueur.
- ⇒ L'analyse historique du site, à travers les photographies aériennes présentées ci-avant peuvent laisser à penser que le zonage établi dans le PLUi présente une erreur matérielle ou erreur d'appréciation manifeste.



Le Schéma de Cohérence Territoriale

Le Schéma de cohérence Territoriale du Seuil du Poitou s'applique sur quatre intercommunalités, dont la Communauté urbaine de Grand Poitiers. Il a été approuvé le 11 février 2020, il définit le projet d'aménagement du territoire du Seuil du Poitou pour les 15 prochaines années. Au travers de ses 52 objectifs, il fixe de nouvelles règles en matière d'environnement, de développement économique et commercial, d'habitat, de déplacements, d'énergies renouvelables...

A l'échelle du SCoT, la zone d'activités du Larnay est classée dans la catégorie des parcs économiques structurants de type II, à vocation industrielle. Il s'agit de parcs offrant des espaces bien aménagés et équipés, pour structurer le développement économique à l'échelle des bassins de vie. Ils se caractérisent par :

- Une bonne desserte routière (nationale, départementale),
- Une localisation à proximité d'un grand pôle urbain ou un pôle urbain d'équilibre,
- Des capacités d'accueil significatives y compris en extension foncière,
- Des investissements significatifs pour assurer la qualité de l'aménagement des espaces publics

Les parcs économiques structurants sont prioritairement destinés à l'accueil des activités relevant des secteurs secondaire ou tertiaire, et des activités artisanales et de services, qui ne peuvent pas être localisées dans le tissu urbain mixte. Ils concentrent les principales extensions possibles pour organiser et planifier le développement économique sur l'ensemble du territoire. Ils permettent de rationaliser les investissements. Les sites préférentiels pour les activités industrielles correspondent à certains parcs économiques structurants avec une vocation industrielle très marquée, et qu'ils doivent conserver. L'accueil d'entreprises industrielles pouvant générer des nuisances pour d'autres activités et/ou pouvant développer des synergies avec les autres entreprises présentes doit être privilégié dans ces parcs, tout en restant possible dans tous les parcs économiques structurants.

⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, répond à l'entièreté de ces ambitions affichées au SCoT.

Le Plan Climat Air Energie Territorial

Grand Poitiers a traduit sa stratégie pour construire un territoire qui s'adapte au changement climatique et préserve ses ressources afin de garantir une meilleure qualité de vie à ses habitantes et habitants au travers de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) qui a été approuvé le 13 juin 2025 par le conseil Communautaire.

L'objectif du Plan Climat de Grand Poitiers est de définir et mettre en œuvre une stratégie ambitieuse et réaliste pour la transition écologique du territoire, en fédérant les acteurs et habitants dans la démarche. Si Grand Poitiers dispose de nombreux leviers d'action en la matière, une véritable transformation n'est possible que si l'ensemble de la société se mobilise pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air, et s'adapter aux impacts du changement climatique.



Le PCAET décline son programme d'actions autour de 11 enjeux vers l'objectif de la neutralité carbone. Cela passe notamment par la maîtrise de l'artificialisation des sols ou la préservation des paysages et des milieux naturels.

- ⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, répond à l'ambition de la sobriété foncière et de la protection de la richesse écologique affichées au PCAET.

Le plan de mobilité

En juin 2025, Grand Poitiers s'est dotée d'un plan de mobilité, afin d'organiser la mobilité sur son territoire. Celui-ci se fixe pour ambition de faciliter les déplacements des habitants et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce plan détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur son territoire.

- ⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, n'a pas d'impact sur les mobilités.



3 | Le projet d'extension de Dassault Aviation et son inscription dans l'environnement

Afin de répondre à ce nouveau contrat commercial avec l'Etat français, l'entreprise Dassault Aviation disposant de plusieurs sites de production en France (et même dans le monde), a identifié son site de production pictavien pour réaliser la commande. Cependant, l'usine existante nécessite quelques adaptations et notamment une extension de la chaîne de production pour optimiser la production. Elle a étudié toutes les alternatives sur son site, et celle qui s'avère la plus rationnelle pour l'organisation de la production est de prévoir une extension bâimentaire en continuité directe du bâtiment existant. Cela nécessite par ailleurs de relocaliser les zones de stockages. En effet, le stockage est actuellement réalisé dans des bâtiments modulaires en location, d'une superficie de 600 et 1350 m², qui sont implantés sur le taxiway (zone déjà imperméabilisée, qui n'a plus d'utilité pour l'entreprise aujourd'hui). Le projet prévoit de doubler le bâtiment principal, soit une emprise de 2 000 m² au sol, en lieu et place du taxiway existant qui va permettre de développer la production et abriter les caisses actuellement stockées dans les modulaires loués. Les réserves incendies et les zones de stockage des déchets ne sont pas impactés par le projet, ils resteront en place. Le projet ne nécessite pas nouvelle création de voirie et ne va pas engendrer de déplacements supplémentaires significatifs.



Le site de Dassault Aviation, situation à juin 2025 – Source SCE



Le projet d'extension bâtiminaire sur le site de Dassault Aviation – Source SCE, d'après les plans projetés

Extension du bâtiment en lieu et place des modulaires installés de manière transitoire sur le taxiway plus utilisé.

Implantation de l'ensemble des infrastructures nécessaires à l'activité au sein de périmètre clôturé.

Maintien de la partie naturelle en bout de parcelle.

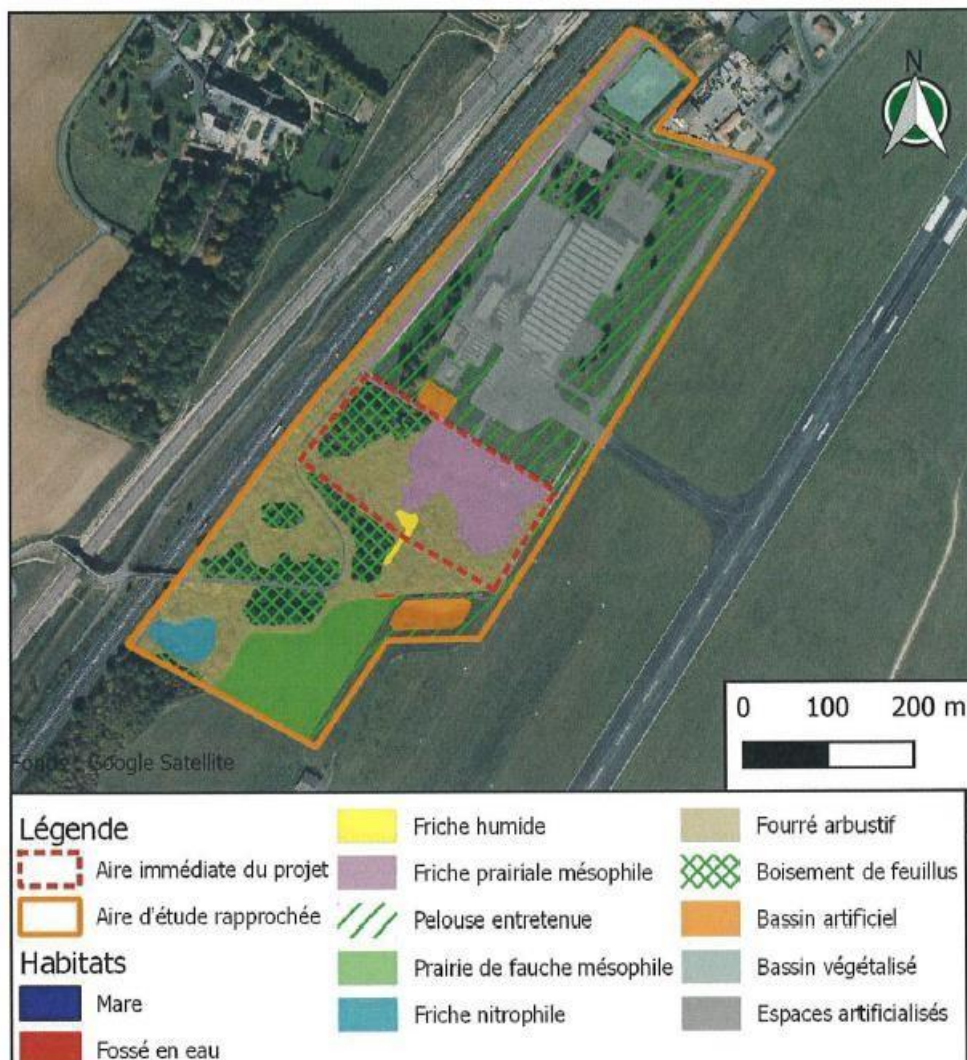
D'une manière générale, le projet va par ailleurs permettre de pérenniser l'emploi sur le site de Poitiers-Biard. Les différents aménagements déjà réalisés auparavant ont permis une augmentation des effectifs de près de 40% ces dernières années, et les actions de formation et recrutement sont toujours actives.

A | La prise en compte des enjeux écologiques

En phase de conception et en vue de la préparation du dépôt de permis de construire, Dassault Aviation a fait réaliser une expertise faune-flore sur son site. Celle-ci a été réalisée en mars 2021 par l'APAVE.

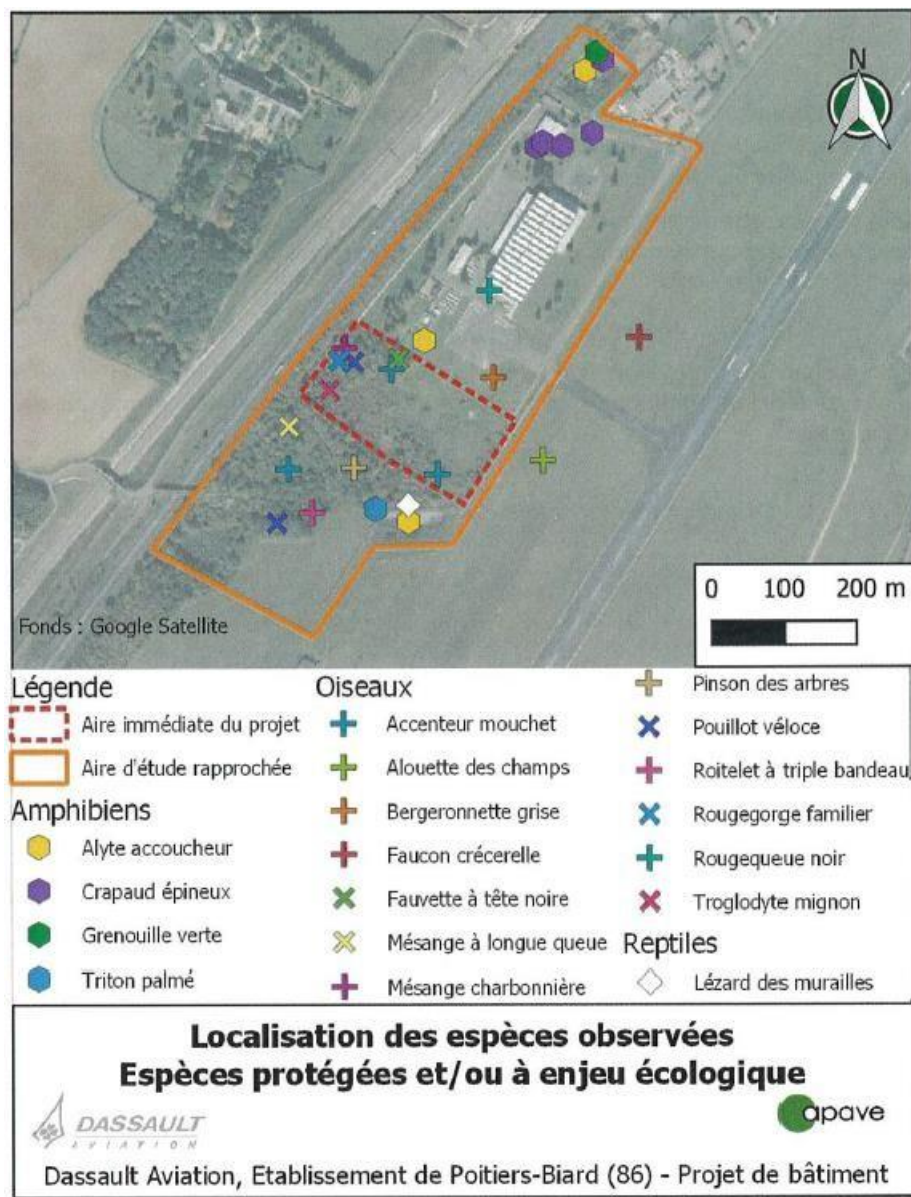
Le site est en dehors de tout réservoir de biodiversité ou corridor écologique, et n'intercepte aucun périmètre d'inventaire (Natura 2000, ZNIEFF, site classé, Espace naturel sensible, ...).

Comme en témoigne les cartes ci-après, les zones à enjeux écologiques ont été observé à proximité immédiate du site d'implantation du projet, mais pas sur l'emprise même du projet. Aucun de ces habitats ne sera donc directement impacté par le projet, toutefois, la présence d'espèces protégées doit être prises en compte dans le cadre du projet de construction.



Cartographie des Habitats – Source APAVE, rapport d'expertise hivernale avril 2021 pour Dassault Aviation

**A noter, que l'aire immédiate du projet est mal localisée sur la carte, l'implantation du projet est prévue en continuité du bâtiment sur l'emprise du taxiway*



Localisation des espèces observées – Espèces protégées et/ou à enjeu écologique –

Source APAVE, rapport d'expertise hivernale avril 2021 pour Dassault Aviation

*A noter, que l'aire immédiate du projet est mal localisée sur la carte, l'implantation du projet est prévue en continuité du bâtiment sur l'emprise du taxiway



B | L'insertion paysagère du projet

L'enclavement du site par des infrastructures à fort impact visuel (aéroport, autoroute, voie ferrée et zone d'activités) minimise l'enjeu de l'insertion paysagère du futur bâtiment, malgré une topographie plane et un bâtiment de 16m de hauteur.

Comme le montre les illustrations suivantes, le site est visible depuis l'autoroute A10 lorsque la couverture boisée diminue ou est absente (photo 2 >> photo 1). Le boisement présent au sud du site, sur la zone AUe2, est un des seuls présents sur le site de l'aéroport. Il ne sera pas impacté par le projet ; il va donc continuer à jouer son rôle de protection visuelle.

Le nord de la parcelle de Dassault Aviation est urbanisé, dans la continuité de la zone d'activités. Comme le présente la photo 3 et la photo aérienne, le site est clôturé. Deux conifères apportent une touche végétale au nord, quelques arbres sont implantés sur la parcelle autour du bâtiment.

Le projet va s'implanter dans l'enceinte clôturée sur la plateforme existante. Les installations de réserves incendies et site de gestion des déchets ne seront pas impactées par le projet de construction.



Carte de localisation des prises de vues et photos _ Sources des photos google maps ou Grand Poitiers

Depuis la RD910, route longeant l'aéroport par l'est, quelques échappées visuelles permettent une vue sur le site de Dassault Aviation. L'extension sera donc également visible ponctuellement. Toutefois, le gabarit du



bâtiment existant sera conservé et restera en dessous de la ligne de crête formée par le rideau d'arbres longeant l'A10.



Prise de vue du site depuis a RD 910 _ Source Google Earth

La qualité de l'insertion paysagère repose sur le traitement de la façade à l'identique de la construction existante et dans la conservation du gabarit bâtiminaire.



C | L'inscription du projet sur une surface déjà artificialisée

Comme déjà évoqué ci-avant, le projet d'extension du bâtiment va s'implanter sur la partie déjà clôturée et artificialisée de la parcelle. Cet espace figure comme « consommé » dans l'OCS régionale, tandis que la partie en dehors de la clôture est considérée comme un ENAF et le restera.



Occupation des sols – Source : OCS NA 2020



4 | L'intérêt général du projet

Le projet permet de valoriser du foncier déjà artificialisé répondant ainsi aux objectifs de « zéro artificialisation nette » fixée par l'Etat.

En outre, il vise à optimiser le process industriel de l'usine de production, par la construction d'un nouveau bâtiment sur site nécessaire au maintien d'une activité économique dans un secteur de pointe, en intensifiant l'usage d'un site économique existant. Enfin, le site de Biard est en concurrence avec d'autres sites industriels de l'entreprise, si l'extension n'était pas envisageable, la pérennité du site de Biard pourrait être remis en cause.

Le projet va permettre de créer quelques emplois supplémentaires. En outre, le projet va répondre aux objectifs de développement économique fixés par le SCoT et de le PLUi.

Le projet d'extension de l'entreprise Dassault Aviation, située sur la commune de Biard, à proximité de l'Aéroport Poitiers-Biard, répond à plusieurs items :

- il s'inscrit dans les objectifs de développement économique portés par la Communauté urbaine et traduits dans le PLUi : accompagner le développement de l'emploi en général et pérenniser et développer la filière aéronautique
- il permet de pérenniser la présence d'une entreprise pourvoyeuse d'emplois sur son site
- il permet de rationaliser l'espace au sein de l'établissement (extension de la chaîne de production / optimisation des espaces de stockage / suppression de modulaires en location)
- il optimise l'usage du foncier déjà artificialisé, par la densification de la parcelle via l'édification d'une construction ayant une vocation industrielle sur le taxiway n'ayant désormais plus d'utilité pour l'entreprise.



Volet 3|

La notice explicative de la mise
en compatibilité



1 | Préambule

La Communauté urbaine de Grand Poitiers, créée par arrêté préfectoral du 1^{er} janvier 2017 à l'issue de la fusion de 5 EPCI, est composée de 40 communes comptant près de 196 500 habitants. La collectivité a notamment pris la compétence « aménagement de l'espace » et à ce titre, elle a prescrit l'élaboration d'un PLUi sur l'ensemble de son territoire (excepté le secteur sauvegardé situé sur Poitiers, couvert par un PSMV) le 25 juin 2021.

A ce jour, en attendant l'approbation du nouveau PLUi, les 12 communes de l'ancien EPCI de Grand Poitiers, dont la commune de Biard fait partie, sont couvertes par un PLUi (dit PLUi12) approuvé le 1^{er} avril 2011, puis le 28 juin 2013. Il a depuis fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution :

- Une mise en compatibilité MEC1-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 16 novembre 2012
- Une modification M1-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 14 décembre 2012
- Une modification M2-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 25 septembre 2015
- Une modification M3-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 23 septembre 2016
- Une mise en compatibilité MEC2-R5 consécutive à l'arrêté préfectoral du 15 novembre 2017 approuvant la Déclaration de Projet et emportant la mise en compatibilité
- Une mise en compatibilité MEC3-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 24 juillet 2018
- Une modification M4-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 27 septembre 2019
- Une modification simplifiée MS1-R5 approuvée par le Conseil de Grand Poitiers Communauté urbaine le 27 septembre 2019
- Une mise en compatibilité MEC4-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 27 septembre 2019
- Une mise en compatibilité MEC5-R5 consécutive à l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2020 approuvant la Déclaration d'Utilité Publique
- Une Modification simplifiée MS2-R5 approuvée le 24 septembre 2021
- Une révision allégée RA1-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 24 juin 2022,
- Une modification M5-R5 approuvée par le Conseil communautaire de Grand Poitiers le 7 avril 2023
- Ainsi que neuf mises à jour approuvées respectivement les 29 novembre 2012, 22 janvier 2014, 21 octobre 2014, 26 juin 2015, 23 novembre 2015, 28 novembre 2017, 30 mai 2018, 16 juillet 2019, 30 septembre 2019

Le projet porté par Dassault Aviation ne peut attendre l'approbation du futur PLUi.

Le projet d'extension de l'entreprise, s'inscrit sur un espace déjà artificialisé et revêt un caractère d'intérêt général. Le projet a été conçu de manière à optimiser l'assiette foncière déjà artificialisée et répond à un impératif de production permettant de maintenir l'emploi localement. Le projet a été conçu en s'attachant à respecter les règles édictées par le PLUi pour la zone UE, néanmoins, il est nécessaire d'adapter le zonage afin d'autoriser l'opération puisque la partie de la parcelle concernée par la construction est actuellement classée en AUe2 au PLUi en vigueur. L'adaptation du PLUi consiste donc uniquement en une évolution de zonage sur 2.25 ha par un passage de la zone AUe2 vers la zone UE, de la partie déjà artificialisée. La



procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi est portée par la Communauté urbaine de Grand Poitiers, comme le prévoit l'article 300-6 du Code de l'urbanisme et en application des articles L.153-54 à L153-59 du Code de l'urbanisme.

Sur la base de l'auto-évaluation produite dans le cadre de la saisine d'examen au cas par cas Personne Publique Responsable, il est estimé que le projet de mise en compatibilité n°6 du PLUi de Grand Poitiers n'est pas susceptible d'affecter de manière significative l'environnement. En effet, il est possible de baser cette affirmation au regard de la faible superficie concernée, des faibles enjeux environnementaux, notamment ceux mis en évidence dans le diagnostic écologique sur la zone concernée, de l'évaluation du projet de mise en compatibilité sur les différentes thématiques environnementales n'ayant pas fait ressortir d'incidences négatives significatives, et enfin, du caractère suffisant des dispositions existantes dans le règlement écrit de la zone UE qui permettent d'encadrer un futur projet sur la zone. De surcroît, force est de rappeler que la zone concernée est déjà artificialisée avec la présence d'une zone imperméabilisée et reconnue comme telle, n'engendrant pas d'incidences sur la consommation d'ENAF.

2 | Présentation du projet et du site d'implantation

A | Le site d'implantation

La commune de Biard se situe au centre de la Communauté urbaine de Grand Poitiers et est limitrophe de Poitiers, la ville-centre.

Localisation du site d'étude



La commune de Biard est fortement marquée par la présence de l'aéroport international Poitiers-Biard autour duquel se sont développées deux zones d'activités : Le Vignaud à l'est et Larnay à l'ouest.

L'entreprise Dassault Aviation est implantée en extrémité sud de la zone d'activités du Larnay. En tant qu'acteur majeur de l'industrie aéronautique mondiale, notamment dans la production d'avions militaires, elle dispose d'un accès direct aux pistes d'atterrissage de l'aéroport : le taxiway, qui a été créé en 1972 en même temps que le développement de l'entreprise pour bénéficier de la proximité de l'aéroport.

Groupe international, Dassault Aviation dispose notamment d'un site de production industriel à Poitiers-Biard qui accueille actuellement plus d'une centaine d'emplois. Pour répondre à une nouvelle commande de l'Etat français (relevant du secret défense), l'entreprise a identifié son site de production de Poitiers-Biard, néanmoins, ce surcroît d'activité nécessite d'étendre la chaîne de production existante. Pour des raisons techniques, cette extension doit se faire dans le prolongement de la chaîne existante, ce qui nécessite l'extension du bâtiment.

Dassault Aviation est propriétaire de l'entièreté de la parcelle AT11, qui présente une superficie de 13,89 ha. Elle a déjà aménagé et partiellement artificialisé les deux tiers de sa parcelle, qu'elle a clôturée. Le reste de la parcelle est constituée de boisements de feuillus, de fourrés arbustifs et de friches prairiales.

Elle est enclavée entre l'Autoroute A10 à l'ouest, l'aéroport Poitiers-Biard à l'est et la zone d'activités au nord. Sur une bande de 250 m de large au sud, sont présentes des zones de friches végétales, puis une parcelle cultivée.



Emprise de la parcelle AT11 (en orange), appartenant à Dassault Aviation – source Google earth 2025



B | L'historique du site

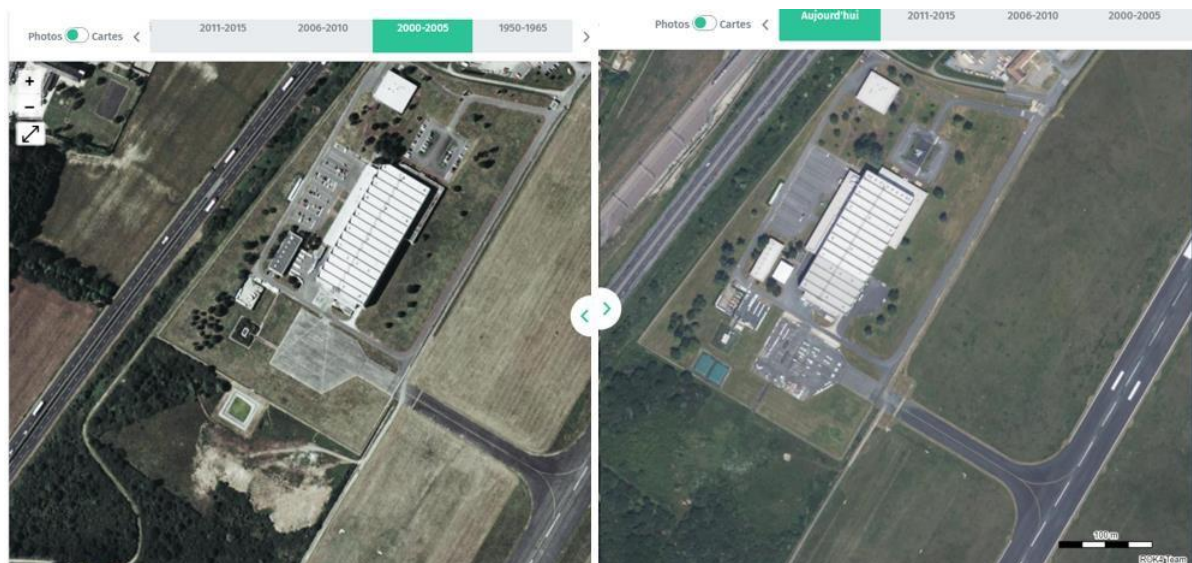
L'entreprise Dassault Aviation s'est implantée dans les années 1970 sur ce site, qui bénéficiait à la fois d'une proximité à l'Autoroute A10, tout juste construite et de l'aéroport.

Comme en témoignent les photos ci-après, l'usine s'est construite au nord-ouest de la piste et un accès appelé « taxiway » a été aménagé permettant à l'entreprise de bénéficier d'un accès direct à la piste de l'aéroport.

Depuis lors, le site a subi peu de transformation, quelques aménagements ont toutefois été opérés : une première extension du bâtiment, l'aménagement de zone de stockage dans le prolongement du parking à l'ouest de l'usine et plus récemment le remplacement des réserves incendies, et l'aménagement d'une aire de stockage à l'est. En outre, le taxiway ayant perdu son utilité, le terre-plein bitumé est mis à profit pour développer les zones de stockage. Actuellement, l'entreprise a installé des modulaires en location, d'une superficie de 600 et 1350 m² sur le taxiway (ils ne figurent pas sur les photos aériennes).



Le site en 1973 – source Géoportail / remonter le temps



Vue aérienne du site de Dassault Aviation en 2000 et en 2025 – source Géoportail / remonter le temps 2025

C | Le projet d'extension de Dassault Aviation et son inscription dans l'environnement

Afin de répondre à ce nouveau contrat commercial avec l'Etat français, l'entreprise Dassault Aviation disposant de plusieurs sites de production en France (et même dans le monde), a identifié son site de production pictavien pour réaliser la commande. Cependant, l'usine existante nécessite quelques adaptations et notamment une extension de la chaîne de production pour optimiser la production. Elle a étudié toutes les alternatives sur son site, et celle qui s'avère la plus rationnelle pour l'organisation de la production est de prévoir une extension bâimentaire en continuité directe du bâtiment existant. Cela nécessite par ailleurs de relocaliser les zones de stockages. En effet, le stockage est actuellement réalisé dans des bâtiments modulaires en location, d'une superficie de 600 et 1350 m², qui sont implantés sur le taxiway (zone déjà imperméabilisée, qui n'a plus d'utilité pour l'entreprise aujourd'hui). Le projet prévoit de doubler le bâtiment principal, soit une emprise de 2 000 m² au sol, en lieu et place du taxiway existant qui va permettre de développer la production et abriter les caisses actuellement stockées dans les modulaires loués. Les réserves incendies et les zones de stockage des déchets ne sont pas impactés par le projet, ils resteront en place. Le projet ne nécessite pas nouvelle création de voirie et ne va pas engendrer de déplacements supplémentaires significatifs.



Le site de Dassault Aviation, situation à juin 2025 – Source SCE



Le projet d'extension bâtiminaire sur le site de Dassault Aviation – Source SCE, d'après les plans projetés

Extension du bâtiment en lieu et place des modulaires installés de manière transitoire sur le taxiway plus utilisé.

Implantation de l'ensemble des infrastructures nécessaires à l'activité au sein de périmètre clôturé.

Maintien de la partie naturelle en bout de parcelle.

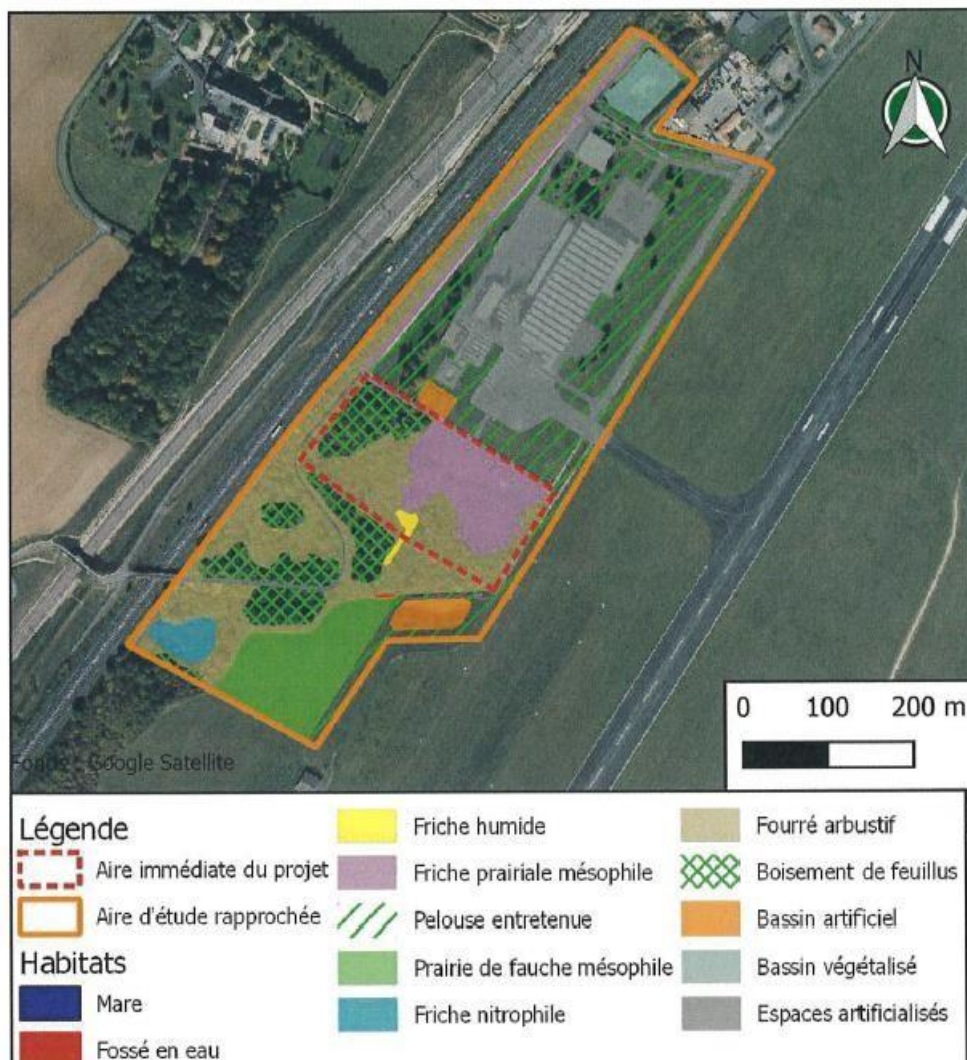
D'une manière générale, le projet va par ailleurs permettre de pérenniser l'emploi sur le site de Poitiers-Biard. Les différents aménagements déjà réalisés auparavant ont permis une augmentation des effectifs de près de 40% ces dernières années, et les actions de formation et recrutement sont toujours actives.

D | La prise en compte des enjeux écologiques

En phase de conception et en vue de la préparation du dépôt de permis de construire, Dassault Aviation a fait réaliser une expertise faune-flore sur son site. Celle-ci a été réalisée en mars 2021 par l'APAVE.

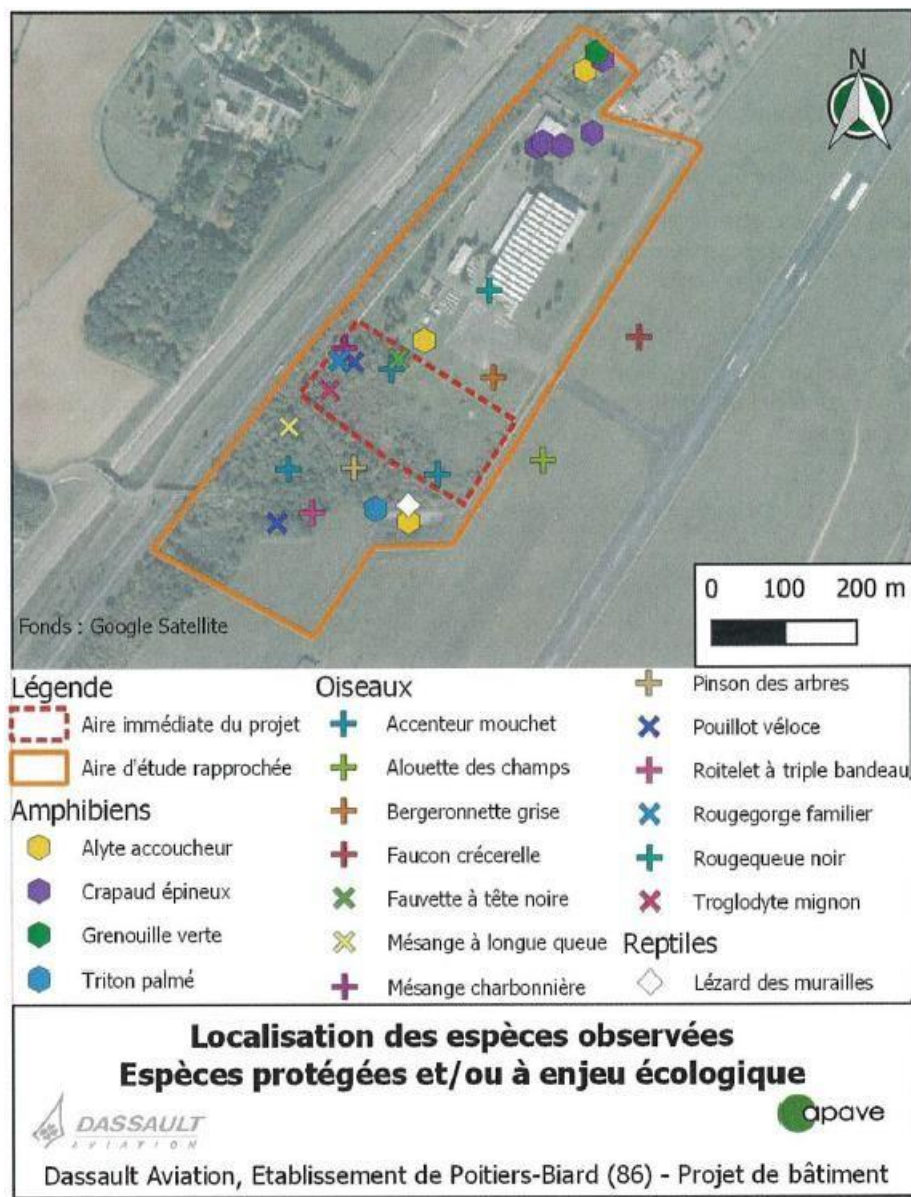
Le site est en dehors de tout réservoir de biodiversité ou corridor écologique, et n'intercepte aucun périmètre d'inventaire (Natura 2000, ZNIEFF, site classé, Espace naturel sensible, ...).

Comme en témoigne les cartes ci-après, les zones à enjeux écologiques ont été observé à proximité immédiate du site d'implantation du projet, mais pas sur l'emprise même du projet. Aucun de ces habitats ne sera donc directement impacté par le projet, toutefois, la présence d'espèces protégées doit être prises en compte dans le cadre du projet de construction.



Cartographie des Habitats – Source APAVE, rapport d'expertise hivernale avril 2021 pour Dassault Aviation

**A noter, que l'aire immédiate du projet est mal localisée sur la carte, l'implantation du projet est prévue en continuité du bâtiment sur l'emprise du taxiway*



Localisation des espèces observées – Espèces protégées et/ou à enjeu écologique –

Source APAVE, rapport d'expertise hivernale avril 2021 pour Dassault Aviation

*A noter, que l'aire immédiate du projet est mal localisée sur la carte, l'implantation du projet est prévue en continuité du bâtiment sur l'emprise du taxiway



E | L'insertion paysagère du projet

L'enclavement du site par des infrastructures à fort impact visuel (aéroport, autoroute, voie ferrée et zone d'activités) minimise l'enjeu de l'insertion paysagère du futur bâtiment, malgré une topographie plane et un bâtiment de 16m de hauteur.

Comme le montre les illustrations suivantes, le site est visible depuis l'autoroute A10 lorsque la couverture boisée diminue ou est absente (photo 2 >> photo 1). Le boisement présent au sud du site, sur la zone AUe2, est un des seuls présents sur le site de l'aéroport. Il ne sera pas impacté par le projet ; il va donc continuer à jouer son rôle de protection visuelle.

Le nord de la parcelle de Dassault Aviation est urbanisé, dans la continuité de la zone d'activités. Comme le présente la photo 3 et la photo aérienne, le site est clôturé. Deux conifères apportent une touche végétale au nord, quelques arbres sont implantés sur la parcelle autour du bâtiment.

Le projet va s'implanter dans l'enceinte clôturée sur la plateforme existante. Les installations de réserves incendies et site de gestion des déchets ne seront pas impactées par le projet de construction.



Carte de localisation des prises de vues et photos _ Sources des photos google maps ou Grand Poitiers

Depuis la RD910, route longeant l'aéroport par l'est, quelques échappées visuelles permettent une vue sur le site de Dassault Aviation. L'extension sera donc également visible ponctuellement. Toutefois, le gabarit du

bâtiment existant sera conservé et restera en dessous de la ligne de crête formée par le rideau d'arbres longeant l'A10.



Prise de vue du site depuis a RD 910 _ Source Google Earth

La qualité de l'insertion paysagère repose sur le traitement de la façade à l'identique de la construction existante et dans la conservation du gabarit bâtiminaire.

3 | Le contexte réglementaire

A | Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Nouvelle Aquitaine a été approuvé le 18 novembre 2014. Il est un schéma de planification stratégique et prescriptif qui a pour ambition de réussir collectivement les transitions écologiques, climatiques, sociales, économiques et agricoles indispensables à notre territoire. Il a récemment évolué pour renforcer ses objectifs de limitation de l'urbanisation et de préservation des terres agricoles et des forêts, fixer ses objectifs de développement des entrepôts logistiques, et ajuster ses objectifs de prévention et de gestion des déchets.

Les six objectifs principaux du SRADDET sont :

- **Créer des emplois durables**
- **Offrir des formations de qualité**



- Faciliter l'accès à la santé
- Répondre aux besoins de mobilité
- Préserver un maillage du territoire équilibré
- Faire de la transition écologique et énergétique un levier de développement économique.

⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, répond aux ambitions affichées au SRADDET.

B | Le Schéma de Cohérence Territoriale

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Seuil du Poitou s'applique sur quatre intercommunalités, dont la communauté urbaine de Grand Poitiers. Il a été approuvé le 11 février 2020, il définit le projet d'aménagement du territoire du Seuil du Poitou pour les 15 prochaines années. Au travers de ses 52 objectifs, il fixe de nouvelles règles en matière d'environnement, de développement économique et commercial, d'habitat, de déplacements, d'énergies renouvelables...

A l'échelle du SCoT, la zone d'activités du Larnay est classée dans la catégorie des parcs économiques structurants de type II, à vocation industrielle. Il s'agit de parcs offrant des espaces bien aménagés et équipés, pour structurer le développement économique à l'échelle des bassins de vie. Ils se caractérisent par :

- Une bonne desserte routière (nationale, départementale),
- Une localisation à proximité d'un grand pôle urbain ou un pôle urbain d'équilibre,
- Des capacités d'accueil significatives y compris en extension foncière,
- Des investissements significatifs pour assurer la qualité de l'aménagement des espaces publics

Les parcs économiques structurants sont prioritairement destinés à l'accueil des activités relevant des secteurs secondaire ou tertiaire, et des activités artisanales et de services, qui ne peuvent pas être localisées dans le tissu urbain mixte. Ils concentrent les principales extensions possibles pour organiser et planifier le développement économique sur l'ensemble du territoire. Ils permettent de rationaliser les investissements. Les sites préférentiels pour les activités industrielles correspondent à certains parcs économiques structurants avec une vocation industrielle très marquée, et qu'ils doivent conserver. L'accueil d'entreprises industrielles pouvant générer des nuisances pour d'autres activités et/ou pouvant développer des synergies avec les autres entreprises présentes doit être privilégié dans ces parcs, tout en restant possible dans tous les parcs économiques structurants.

⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, répond à l'entièreté de ces ambitions affichées au SCoT.



C | Le PCAET

Grand Poitiers a traduit sa stratégie pour construire un territoire qui s'adapte au changement climatique et préserve ses ressources afin de garantir une meilleure qualité de vie à ses habitantes et habitants au travers de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) qui a été approuvé le 13 juin 2025 par le conseil Communautaire.

L'objectif du Plan Climat de Grand Poitiers est de définir et mettre en œuvre une stratégie ambitieuse et réaliste pour la transition écologique du territoire, en fédérant les acteurs et habitants dans la démarche. Si Grand Poitiers dispose de nombreux leviers d'action en la matière, une véritable transformation n'est possible que si l'ensemble de la société se mobilise pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air, et s'adapter aux impacts du changement climatique.

Le PCAET décline son programme d'actions autour de 11 enjeux vers l'objectif de la neutralité carbone. Cela passe notamment par la maîtrise de l'artificialisation des sols ou la préservation des paysages et des milieux naturels.

- ⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, répond à l'ambition de la sobriété foncière et de la protection de la richesse écologique affichées au PCAET.

D | Le Plan Local de l'habitat

Grand Poitiers Communauté urbaine s'est dotée d'un Programme Local de l'Habitat (PLH) à l'échelle des 40 communes. Approuvé le 6 décembre 2019, il définit la stratégie commune et partagée en matière d'habitat de Grand Poitiers. Ce document s'inscrit dans une démarche ambitieuse et solidaire dans l'objectif de favoriser la mixité sociale et la transition énergétique du territoire. Il fixe quatre grandes orientations déclinées en actions thématiques et fiches par commune.

- ⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, n'a pas d'impact sur l'habitat.

E | Le Plan de mobilité

En juin 2025, Grand Poitiers s'est dotée d'un Plan de mobilité, afin d'organiser la mobilité sur son territoire. Celui-ci se fixe pour ambition de faciliter les déplacements des habitants et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce plan détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur son territoire.

- ⇒ Le projet de mise en compatibilité visant à développer le site de production de Dassault Aviation sur sa propre entité, n'a pas d'impact sur les mobilités.

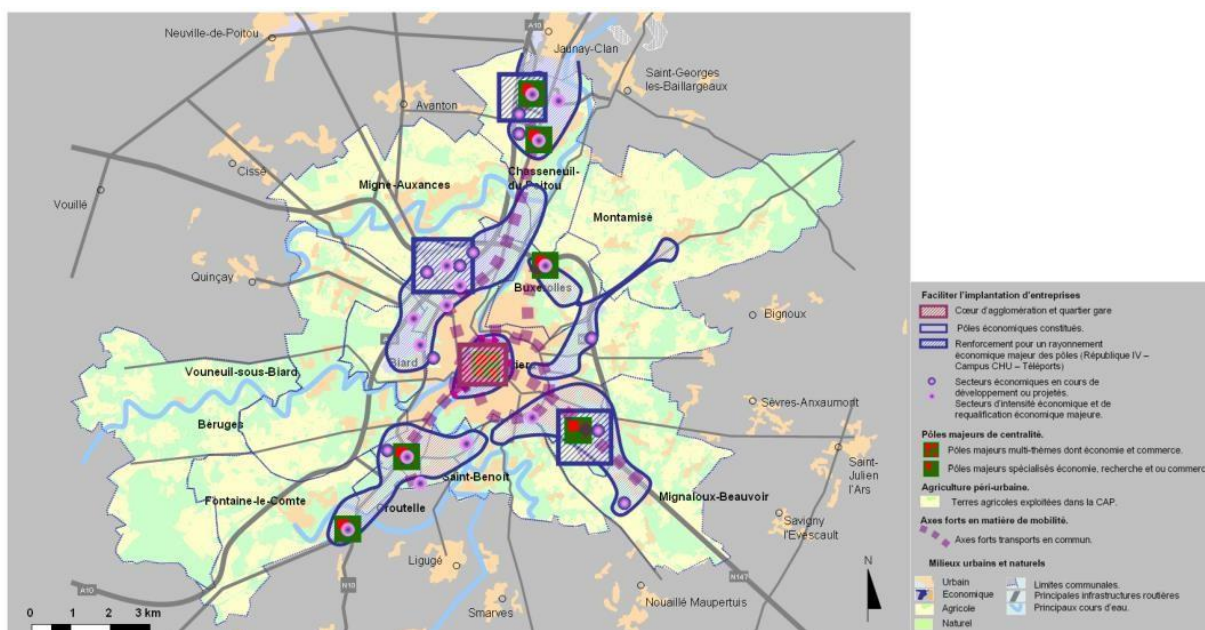


F | Le Plan Local de l'Urbanisme (PLUi) de Grand Poitiers

Le Plan Local d'urbanisme intercommunal (dit PLUi12) a été approuvé par délibération le 1^{er} avril 2011, puis une seconde fois le 28 juin 2013 (cette seconde délibération faisant suite à l'annulation de la première délibération par le Tribunal administratif au motif d'un « défaut d'information des élus communautaires »). Il a depuis fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution dont la dernière a été approuvée le 7 avril 2023.

Le PADD

La Communauté urbaine de Grand Poitiers, au travers du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) de son PLUi12, s'est fixé notamment des objectifs visant à conserver une croissance économique lui permettant de développer l'emploi et notamment dans les domaines de pointe. A ce titre, elle a identifié des secteurs visant à accueillir de nouvelles entreprises, en spatialisant les espaces selon les types d'entreprises et d'emplois attendus. Cette stratégie permet d'accompagner les projets pour en limiter les impacts et répondre efficacement tant aux besoins des entreprises que des futurs salariés. Et enfin d'une manière générale, elle souhaite que les espaces actuellement bâtis soient renouvelés de manière à ne laisser aucune friche s'installer et pour économiser la consommation des espaces agricoles et naturels.



Extrait du PADD – Source PLUi Grand Poitiers

Au sein des différentes orientations ou objectifs affichés dans le PADD du PLUi12 relatifs au développement économique, plusieurs peuvent être rattachés au sujet de l'extension bâtie de Dassault Aviation :

- « Accompagner les grands axes du développement économique », pour « le développement de l'emploi » via la mise en œuvre d'une « politique territorialisée en faveur de l'implantation d'entreprises garantissant un dynamisme de l'emploi » et notamment dans la « filière mécanique et aéronautique ».
- « La politique économique consiste à développer une offre foncière pour l'implantation d'entreprises dans des domaines ciblés. » « La spatialisation de la stratégie de développement économique consiste, depuis la mise en place de la taxe professionnelle unique, à proposer des



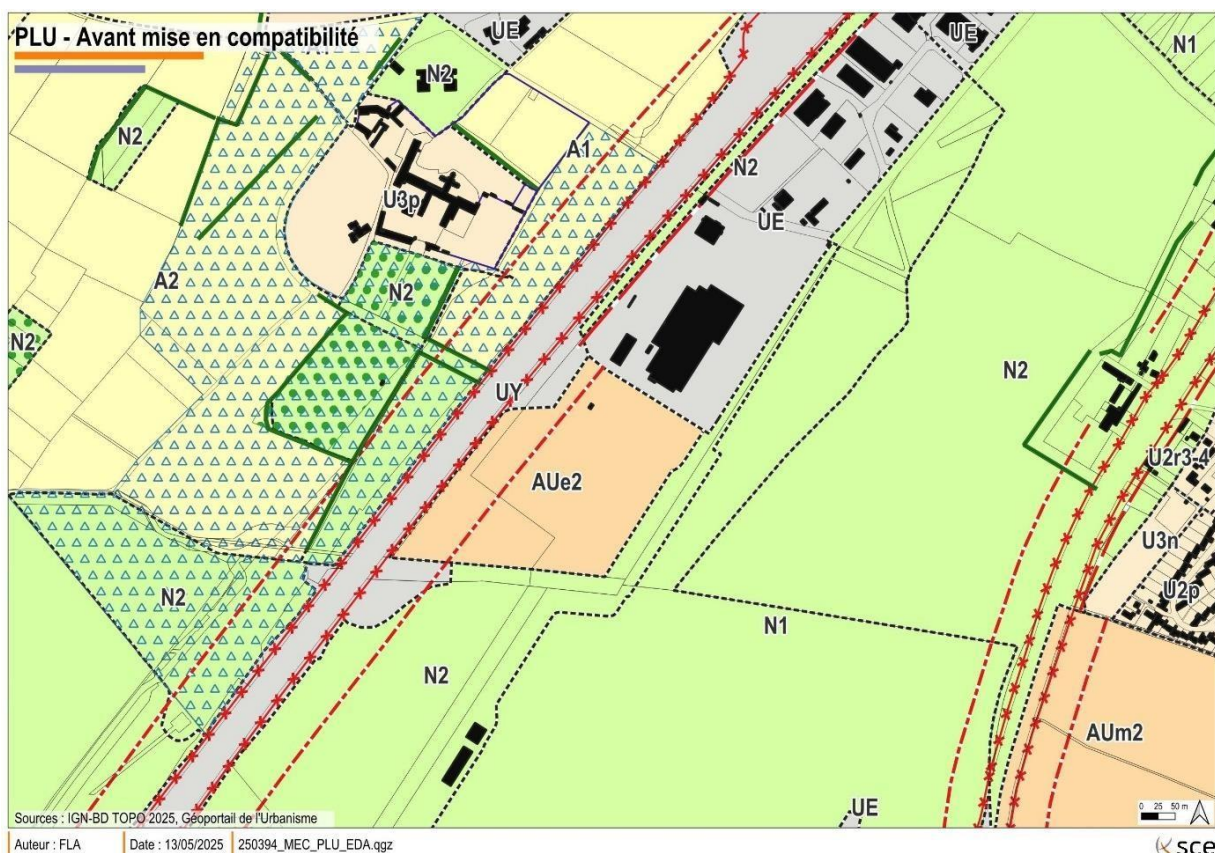
- zones à thèmes. L'offre foncière étant à moyen terme limitée, il convient de rechercher de nouveaux sites de développement. Plusieurs secteurs vont ainsi se développer. »
- « La Création ou la modification des zones d'activités économiques doit systématiquement s'accompagner d'une réflexion en amont sur les impacts et mes besoins en matière de déplacements et de choix d'organisation rationalisant les circulations, favorisant l'accès aux entreprises par les modes doux, favorisant le transport en commun par la densification des activités, la perméabilité piétonne pour l'accès aux arrêts. »
 - « Les espaces actuellement bâtis doivent être renouvelés à l'occasion des ventes de locaux en recherchant d'une part à ne laisser aucune friche s'installer et d'autre part à économiser la consommation des espaces agricoles et naturels. »
- ⇒ Le projet d'extension bâtiminaire de Dassault Aviation répond aux ambitions de développement économique souhaitée par la Communauté urbaine, dans le sens où il permet de développer l'emploi sur le site d'une entreprise existante, qui requière une extension de sa chaîne de production. Si l'extension ne peut être accordée sur site, l'entreprise pourrait délocaliser son site de production sur un autre de ces établissements générant une friche industrielle sur le territoire de Grand Poitiers et plus d'une centaine d'emplois seraient alors en jeu.

Le règlement graphique

Afin de donner une portée réglementaire à ces ambitions, elle a identifié plusieurs secteurs destinés à l'accueil d'activités économiques incompatibles avec la proximité de l'habitat, il s'agit des zones UE pour les espaces déjà urbanisés, et les zones AUe pour les secteurs non urbanisés ou peu urbanisés, destinés à accueillir de activités. Il y a une distinction entre les zones AUe1 et les zones AUe2. Les premiers sont des secteurs ouverts à l'urbanisation qui peuvent accueillir des projets, dans la mesure où ils respectent le règlement écrit et les principes d'aménagement déclinés dans les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation). Tandis que les seconds, sont fermés à l'urbanisation, ils ne pourront être ouverts à l'urbanisation que par une procédure d'évolution du PLUi.

Le site d'implantation du projet, objet de la présente mise en compatibilité, est situé au sein du parc d'activités dit de Larnay sur la commune de Biard. L'extrait du règlement graphique ci-après présente le zonage actuellement en vigueur.

-



Extrait du document graphique en vigueur – Source PLUi Grand Poitiers, commune de Biard, planche 32

Dans le PLUi actuellement en vigueur, la parcelle AT11 de 13,89 ha affiche 4 types de zonage :

- + **UE** (zone urbaine réservée à l'accueil d'activités, notamment celles qui sont incompatibles avec la proximité de l'habitat) : 6,63 ha, soit la moitié de la surface de la parcelle, correspondant à l'implantation initiale de l'entreprise.
- + **AUe2** (zone d'urbanisation future moyen-long terme pour l'accueil d'activités – fermée à l'urbanisation) : 5,88 ha, dont 1,96 ha sont déjà aménagés et partiellement artificialisés et sont intégrés à l'enceinte clôturée de l'usine. Ils accueillent des installations techniques : plateforme de stockage, parking, site de gestion des déchets et deux bâches de réserve incendie. Le reste étant un espace naturel.
- + **N2** (zone naturelle et forestière constructible) : 1,05 ha. Ce zonage intègre les surfaces enherbées de l'aéroport, pour lequel la limite doit être mal positionnée, car il s'agit pour la parcelle AT11 de la voie de desserte interne de l'entreprise.
- + **UY** (réservée aux activités autoroutières) : 0,33 ha. Il s'agit d'un petit défaut de zonage, car cette petite emprise aurait pu être zonée en N2, dans le prolongement de la zone N2 entre le site et l'autoroute.

- ⇒ Le projet prévoyant une extension bâtementaire dans le prolongement du bâtiment existant, soit en zone AUe2, il est incompatible avec le règlement du PLUi en vigueur.
- ⇒ L'analyse historique du site, à travers les photographies aériennes peuvent laisser à penser que le zonage établi dans le PLUi présente une erreur matérielle ou erreur d'appréciation manifeste.



Synthèse de la compatibilité du projet au regard du PLUi12

Le projet s'inscrit sur une parcelle déjà artificialisée et permet de densifier un secteur destiné à l'accueil d'activité industrielle. Cependant, il se situe en zone AUe2 du PLUi actuellement en vigueur. Le règlement ne permet pas la mise en œuvre du projet. Il convient de faire évoluer le zonage AUe2 sur une emprise de 2,25 ha au profit de la zone UE. Le règlement écrit n'est pas modifié, la marge de recul inscrite au règlement graphique est conservée et respectée.

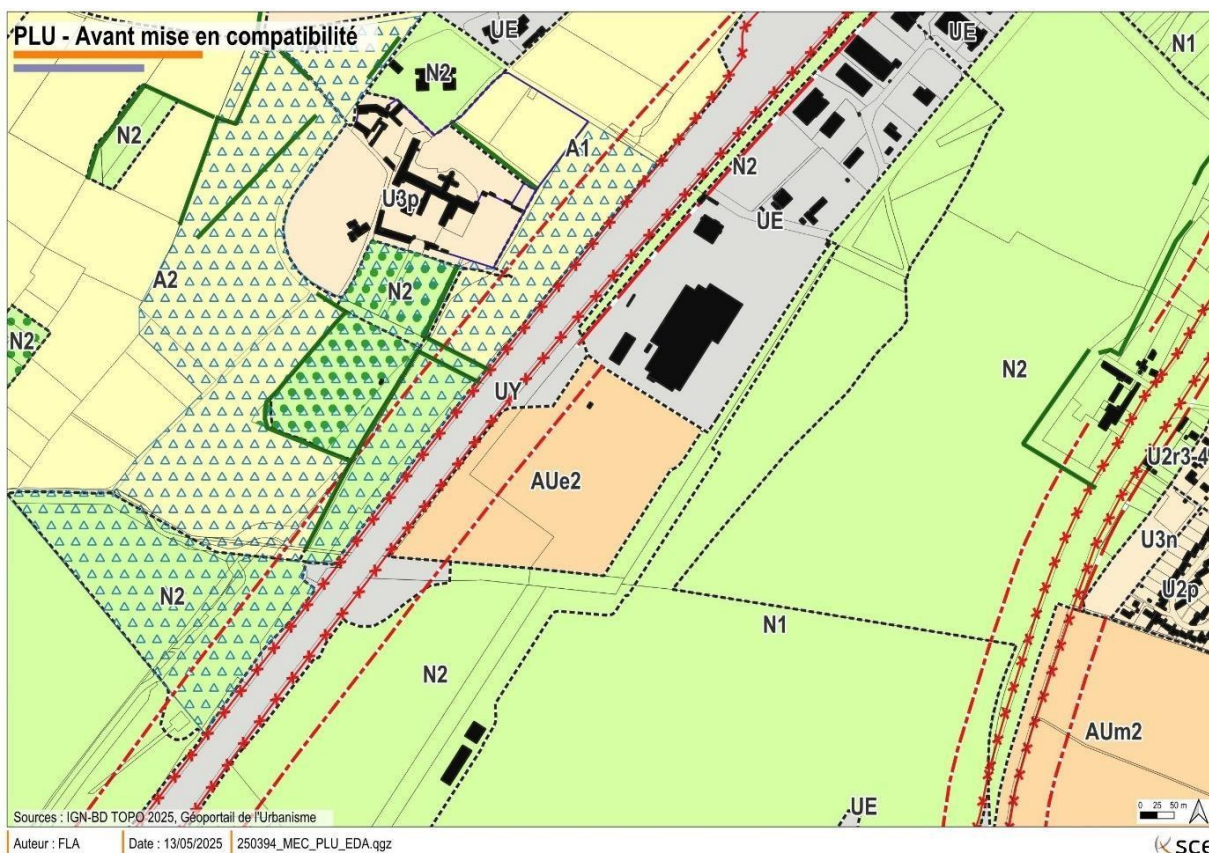
- ⇒ Seul le règlement graphique est concerné par la présente évolution du PLUi via la procédure de déclaration de projet, emportant mise en compatibilité.

4 | Incidences sur les pièces du PLUi de Grand Poitiers

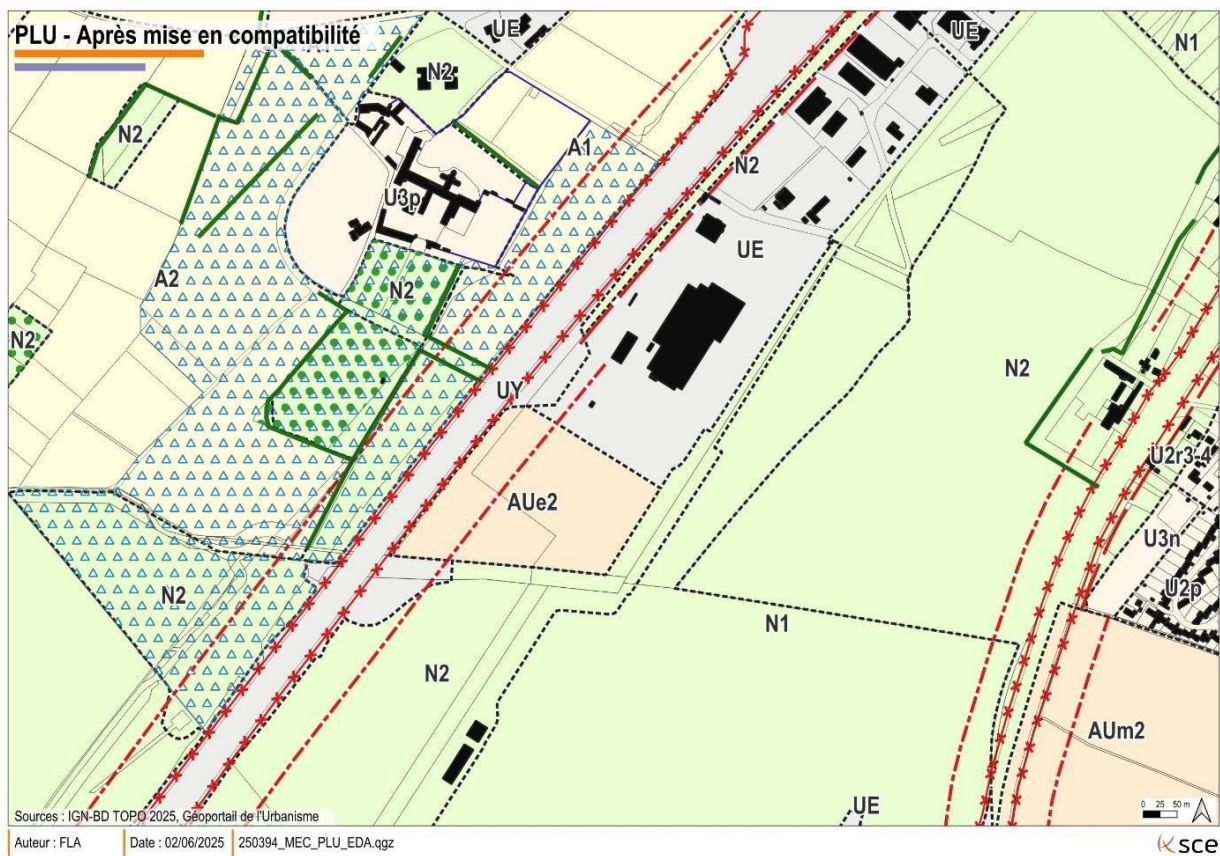
A | Règlement graphique

Les documents ci-après représentent un extrait du plan de zonage au géoportail de l'urbanisme en vigueur puis l'évolution du plan de zonage proposé dans le cadre de la présente mise en compatibilité par déclaration de projet. Les plans au format d'édition du PLU, à l'échelle 1/5000 sont joints hors texte.

La seule modification consiste au déclassement de 2,25 ha de la zone AUe2 au profit de la zone UE, impactant la planche n°32 des documents graphiques. Aucune évolution n'est à réaliser dans la légende.



Extrait du document graphique en vigueur – Source PLUi Grand Poitiers, commune de Biard



Extrait du document graphique après la mise en compatibilité – Source PLUi Grand Poitiers, commune de Biard

Légende

- | | | | |
|--|----------------|--|--|
| | Limite de zone | | Espace boisé classé |
| | A1 | | Éléments de paysage à mettre en valeur, à protéger ou à requalifier |
| | A2 | | Haies recensées (art L123-1-5- 7° CU) |
| | AUe2 | | Périmètre concerné par la marge de recul liée aux infrastructures routières (L111-1-4) |
| | AUm2 | | Marge de recul |
| | N1 | | Restriction d'accès |
| | N2 | | |
| | U2p | | |
| | U2r1 | | |
| | U2r3-4 | | |
| | U3n | | |
| | U3p | | |
| | UE | | |
| | UY | | |

Sources : IGN-BD TOPO 2025, Géoportail, Sce
Auteur : FLA | Date : 13/05/2025 | 250394_MEC_PLU_EDA.qgz

0 25 50 m
sce

B | Tableau des surfaces

Cette évolution a un impact sur le tableau des surfaces. Le tableau ci-après précise les secteurs impactés par cette évolution. La mise en compatibilité n'a aucune incidence sur la répartition des surfaces des zones agricoles et naturelles. Le tableau ci-dessous, extrait du rapport de présentation (partie VI.C.4.9) précise les évolutions à apporter aux surfaces.

La zone AUe2 est diminuée de 2,25 ha au profit de la zone UE.

PLU de Grand Poitiers issu de la révision R5, de la mise en compatibilité MEC1-R5, MEC3-R5, MEC4-R5, des modifications M1-R5, M2-R5, M3-R5, M4-R5 et M5-R5, de la mise à jour MAJ2-R5			
Zone	En ha	Zone	En ha
U1r	186	AUm1	384
U1p	191	AUm2	840
U1pi	1	AUe1	288
U2r et U2n	2516	AUe2	171
U2p	250	Total zones AU	1683
U2v	1		
U2s	3		
U2H	37		
U3 et U3n	1112	A1	5586
U3p et U3pn	140	A1r	13
U3v et U3vn	70	A2	3580
U3pb	7	Total zones A	9179
UN	313		
UC et UCn	157		
UE et UEn	474	N1	6257
UEnc	316	N2	1279
UEpl	39	N2f	< 1 ha
UT	33	N2m	279
UY	212	Total zones N	7815
Total Zones U	6058		
		EBC	4176
		PSMV	184

Tableau des surfaces Avant mise en compatibilité – Source PLUi Grand Poitiers

PLU de Grand Poitiers issu de la révision R5, de la mise en compatibilité MEC1-R5, MEC3-R5, MEC4-R5, MEC6-R5, des modifications M1-R5, M2-R5, M3-R5, M4-R5 et M5-R5, de la mise à jour MAJ2-R5			
Zone	En ha	Zone	En ha
U1r	186	AUm1	384
U1p	191	AUm2	840
U1pi	1	AUe1	288
U2r et U2n	2516	AUe2	169
U2p	250	Total zones AU	1681
U2v	1		
U2s	3		
U2H	37		
U3 et U3n	1112	A1	5586
U3p et U3pn	140	A1r	13
U3v et U3vn	70	A2	3580
U3pb	7	Total zones A	9179
UN	313		



UC et UCn	157		
UE et UEn	476	N1	6257
UEnc	316	N2	1279
UEpl	39	N2f	< 1 ha
UT	33	N2m	279
UY	212	Total zones N	7815
Total Zones U	6056		
		EBC	4176
		PSMV	184

Tableau des surfaces Après mise en compatibilité – Source PLUi Grand Poitiers

C | Economie générale du PLUi

Le projet d'extension de la zone UE sur la commune de Biard, pour permettre l'extension d'une entreprise déjà présente est compatible avec toutes les orientations du PADD. Les évolutions nécessaires à la mise en compatibilité ne remettent pas en question l'équilibre entre les zones urbaines, à urbaniser, agricoles et naturelles. En conséquence, la mise en compatibilité ne porte pas atteinte à l'économie générale du PLUi de Grand Poitiers.

De plus, l'analyse historique du site, réalisée à partir des photographies aériennes, montre que l'emprise considérée pour la modification de zonage est partie intégrante de l'entreprise Dassault Aviation depuis sa conception. Cela laisse à penser que le zonage établi dans le PLUi présente une erreur matérielle ou erreur d'appréciation manifeste, que la présente mise en compatibilité vient corriger.

D | Consommation d'espace

La commune et la Communauté urbaine de Grand Poitiers se félicitent du dynamisme de cette entreprise pourvoyeuse d'emplois, qu'elles souhaitent accompagner dans son développement.

Le projet de mise en compatibilité et par la suite la réalisation du projet d'extension de l'entreprise Dassault Aviation ne sera pas de nature à impacter le suivi de la consommation/artificialisation des sols de Grand Poitiers. En effet, la partie de la parcelle concernée par le projet d'extension bâtementaire est déjà imperméabilisée et identifiée comme déjà artificialisée au sein de l'OCS Régional.

En outre, le projet répond aux enjeux majeurs contenus dans la Loi Climat & Résilience puisqu'il permet de densifier un espace déjà artificialisé.

Grand Poitiers s'inscrit d'ailleurs fortement dans ce cadre au travers son engagement dans le programme expérimental « Territoires Pilotes de Sobriété Foncière » lancé par l'Etat et piloté par le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) et la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN). Ce programme vise à anticiper, repérer et expérimenter des alternatives à l'étalement urbain. Le projet de Dassault Aviation est une illustration de la densification d'un site économique existant sans consommation d'ENAF.



5 | Incidences de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement

La mise en compatibilité par Déclaration de Projet n°6 du PLUi de Grand Poitiers prévoit une évolution mineure sur le règlement graphique au niveau de la commune de Biard, via le passage de 2,25 ha de la zone UAe2 au profit de la zone UE. Aussi, elle n'entraîne pas d'incidences notables sur l'environnement.

En effet, l'adaptation du zonage rend constructibles 2,25 ha qui sont déjà pour partie artificialisés et consommés, et reconnus comme tels au sein de l'OCS Régionale. L'objectif est de permettre une extension bâtiminaire d'une entreprise pourvoyeuse d'emplois qui doit répondre à une commande de l'Etat français relevant du domaine militaire (Dassault Aviation).

Il s'agit en effet d'une opération de densification qui ne s'accompagne d'aucune imperméabilisation complémentaire : le bâtiment va être implanté sur une plateforme logistique déjà imperméabilisée. Ce projet permet de rationaliser le process d'une entreprise implantée sur le territoire depuis plus de cinquante ans. Le développement de l'entreprise est envisagé au sein de sa propriété déjà clôturée, sans modification de celle-ci.

Le PLUi actuellement en vigueur ne permet pas de délivrer cette autorisation d'urbanisme. Le projet relevant de l'intérêt général, la Communauté urbaine de Grand Poitiers recourt à la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité pour faire évoluer le règlement graphique du PLUi. La zone AUe2 est de ce fait réduite, au profit de l'extension de la zone UE.

Dans le cadre de son élaboration, en 2013, le PLUi de Grand Poitiers a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Cependant, celle-ci n'a pas évalué particulièrement les incidences du classement de cette zone AUe2 du secteur de Larnay. Dans le cadre de son avis, l'Autorité Environnementale avait mis en évidence un questionnement sur la quantité et le type de zonage à urbaniser sur l'ensemble du territoire du PLUi. Cette zone ayant été identifiée préalablement à l'élaboration du PLUi dans les documents de planification communaux antérieurs, elle n'était pas concernée directement par les recommandations de l'Autorité Environnementale qui ciblait plus particulièrement les nouveaux secteurs à urbaniser.

Le travail d'évaluation environnementale réalisé dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLUi a permis de mettre en évidence la présence d'enjeux, d'évaluer des incidences négatives potentielles et de vérifier que le règlement de la zone UE était suffisant pour éviter ou réduire les incidences potentielles.

L'analyse par thématique des incidences négatives potentielles synthétisée dans le tableau de synthèse ci-dessous a permis de mettre en évidence l'absence d'incidences négatives notables sur l'environnement.

Spécifiquement concernant l'avifaune, l'enjeu écologique est globalement faible sur la zone concernée comprenant un cortège d'oiseaux communs et non menacés. De plus, les habitats à enjeux sont localisés en dehors de la zone concernée par la mise en compatibilité. Ainsi, l'évolution du règlement graphique envisagée n'est pas susceptible d'avoir des incidences négatives notables sur l'avifaune.

Les incidences résiduelles de chacune des thématiques abordées dans le cadre de l'analyse conduite dans le cadre de la saisine de l'Autorité Environnementale pour un examen au cas par cas Personne Publique Responsable sont synthétisées dans le tableau ci-dessous qui montre qu'elles sont évaluées de nulles à faibles.



Thématiques	Incidences résiduelles		
	Négatives	Positives	Bilan
Natura 2000	Nulles à faibles	X	
Parc naturel régional (PNR) ou national, réserve naturelle régionale ou nationale	Nulles		
Milieus naturels et biodiversité	Nulles à faibles	X	
Espaces naturels, agricoles et forestiers	Faibles	X	
Zones humides	Nulles		
Qualité des eaux superficielles et souterraines	Faibles	X	
Périmètres de protection de captage AEP	Nulles		
Ressource en eau (adéquation besoins en eau potable, ressources disponibles et conflits des usages de l'eau)	Faibles	X	
Gestion des eaux pluviales	Faibles	X	
Assainissement (capacités du système d'assainissement selon les besoins présents et futurs)	Faibles	X	
Sites classés et sites inscrits	Faibles	X	
Zones de patrimoine culturel ou architectural (patrimoine UNESCO, sites archéologiques, autres)	Nulles		
ZPPAUP, AVAP (aire de mise en valeur du patrimoine) et PSMV (plan de sauvegarde et de mise en valeur)	Nulles		
Perspectives paysagères	Faibles	X	
Pollutions du sous-sol, déchets (carrières, sites industriels, autres sites)	Faibles	X	
Nuisances (qualité de l'air, bruit, odeurs, ...)	Faibles	X	
Risques naturels	Nulles		
Risques technologiques	Nulles		
Energie (énergies renouvelables, économies d'énergie, réseaux de chaleur, modes de déplacement doux, ...)	Nulles		

Légende

Incidence positive	
Incidence nulle	
Incidence faible	
Incidence modérée	
Incidence forte	



Sur la base de cette auto-évaluation, il est estimé que le projet de mise en compatibilité n°6 du PLUi de Grand Poitiers n'est pas susceptible d'affecter de manière significative l'environnement. En effet, il est possible de baser cette affirmation au regard de la faible superficie concernée, des faibles enjeux environnementaux, notamment ceux mis en évidence dans le diagnostic écologique sur la zone concernée, de l'évaluation du projet de mise en compatibilité sur les différentes thématiques environnementales n'ayant pas fait ressortir d'incidences négatives significatives, et enfin, du caractère suffisant des dispositions existantes dans le règlement écrit de la zone UE qui permettent d'encadrer un futur projet sur la zone. De surcroît, force est de rappeler que la zone concernée est déjà artificialisée avec la présence d'une zone imperméabilisée et des dispositifs de gestion des eaux pluviales en lien avec l'activité existante et est reconnue comme telle, n'engendrant pas d'incidences négatives significatives sur la consommation d'ENAF.