



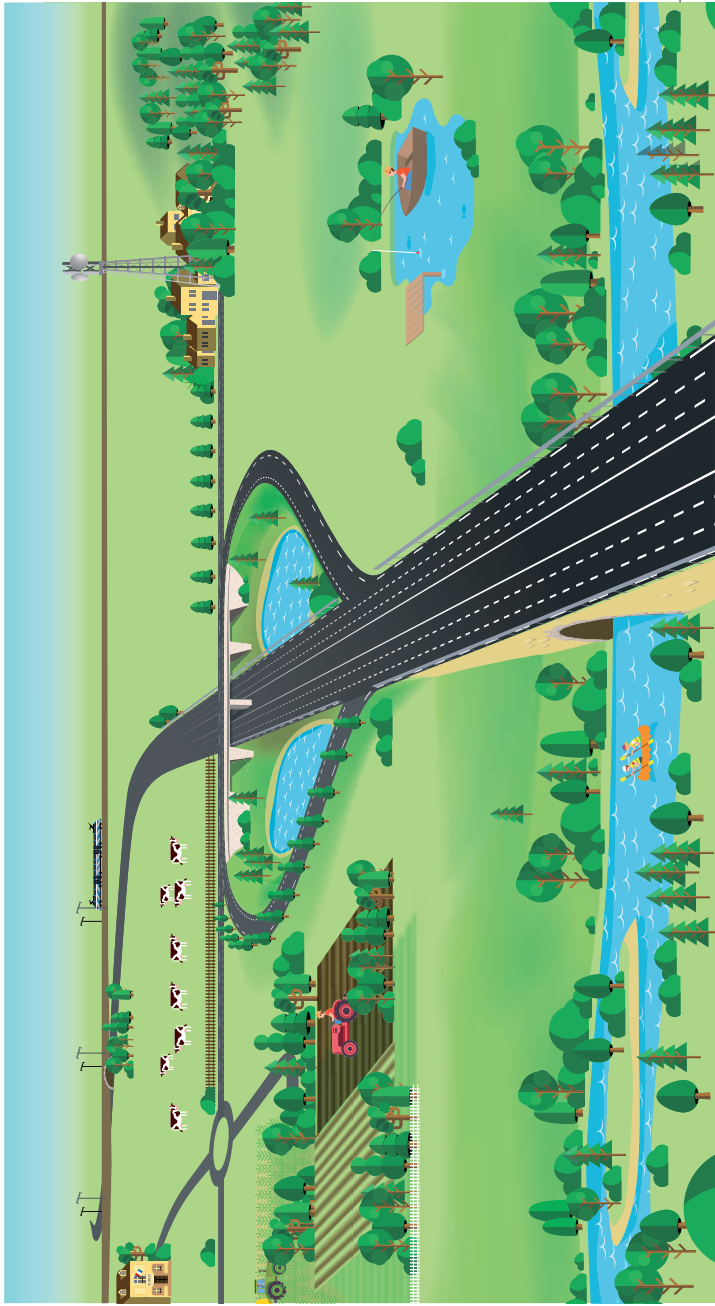
A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

Avril 2018



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



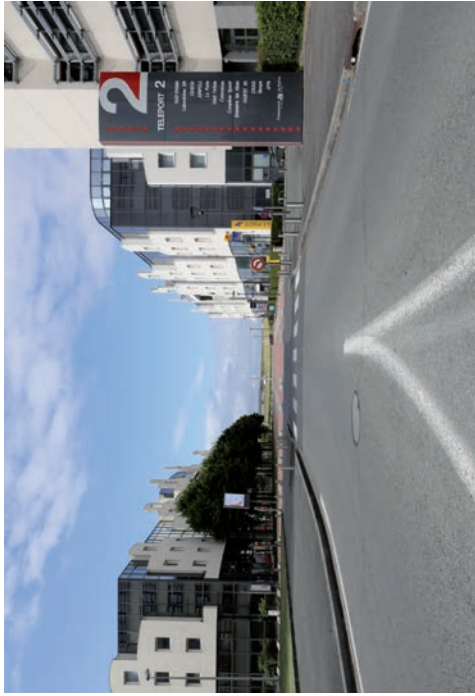


Photos de couverture : ©Thierry Marzloff - ©Pascal Le Doaré / Illustration de couverture : Kubilai / Photos du sommaire : ©Thierry Marzloff
Les sources des photographies, cartes et illustrations situées dans les pages numérotées de la pièce sont mentionnées sous chaque image.



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 PLUi du Grand Poitiers	38
3.5.	Le Règlement	39



3.5.1.	Zone UY.....	39
3.5.1.1.	Caractère de la zone.....	39
3.5.1.2.	Les articles 1 et 2.....	39
3.5.1.3.	Les autres articles.....	39
3.6.	Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme.....	39
3.6.1.	Les haies recensées.....	39
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
3.7.	Les règlements de lotissement (article L442-13 du Code de l'urbanisme).....	42
3.8.	Les plans d'aménagement de ZAC (article L311-7 du Code de l'urbanisme).....	42
3.9.	Les servitudes d'utilité publique (SUP).....	42

4.	Pièces modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité.....	43
4.1.	Le règlement.....	43
4.1.1.	Avant mise en compatibilité.....	43
4.1.2.	Rendu compatible.....	47
4.2.	La liste des emplacements réservés.....	51
4.2.1.	Avant mise en compatibilité.....	51
4.2.2.	Rendue compatible.....	55
4.3.	Le plan de zonage.....	58
4.3.1.	Avant mise en compatibilité.....	58
4.3.2.	Rendu compatible.....	58

5.	Évaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	59
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 eaux.....	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

5.5.2.3.	Les sites à enjeux faune, flore et, habitats naturels.....	63
5.5.3.	Milieu humain.....	63
5.5.3.1.	Contexte socio-économique.....	63
5.5.3.2.	Les déplacements, réseaux et équipements.....	63
5.5.3.3.	Les nuisances sonores.....	64
5.5.3.4.	Les risques technologiques.....	64
5.5.4.	Patrimoine et le paysage.....	64
5.5.4.1.	Paysage.....	64
5.5.4.2.	Patrimoine archéologique.....	65
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
5.6.	Enjeux environnementaux identifiés par le document d'urbanisme au droit des surfaces mises en compatibilité.....	66
5.7.	Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux, et mesures associées.....	68
5.7.1.	Au regard des zonages d'urbanisme.....	68
5.7.2.	Au regard de l'occupation du sol.....	68
5.7.3.	Du point de vue du réseau Natura 2000.....	75
5.8.	Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité.....	76
5.9.	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité.....	76
5.10.	Résumé non technique.....	77



6.	Annexes.....	79
6.1.	Extraits de l'atlas des mesures paysagères.....	80
6.2.	Procès-Verbal de l'examen conjoint de la MECDU.....	85



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 Territorial (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 :

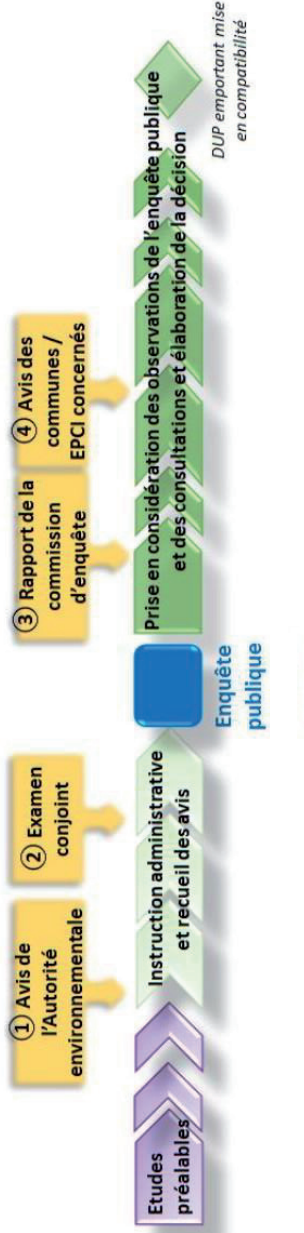
- l’ajout d’une troisième voie dans chaque sens de circulation, comprenant également les travaux associés tels que des bassins de rétention, des fossés de collecte des eaux, etc. ;
- la modification de nombreux ouvrages d’art tout le long du linéaire permettant notamment les rétablissements de voirie (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.

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.

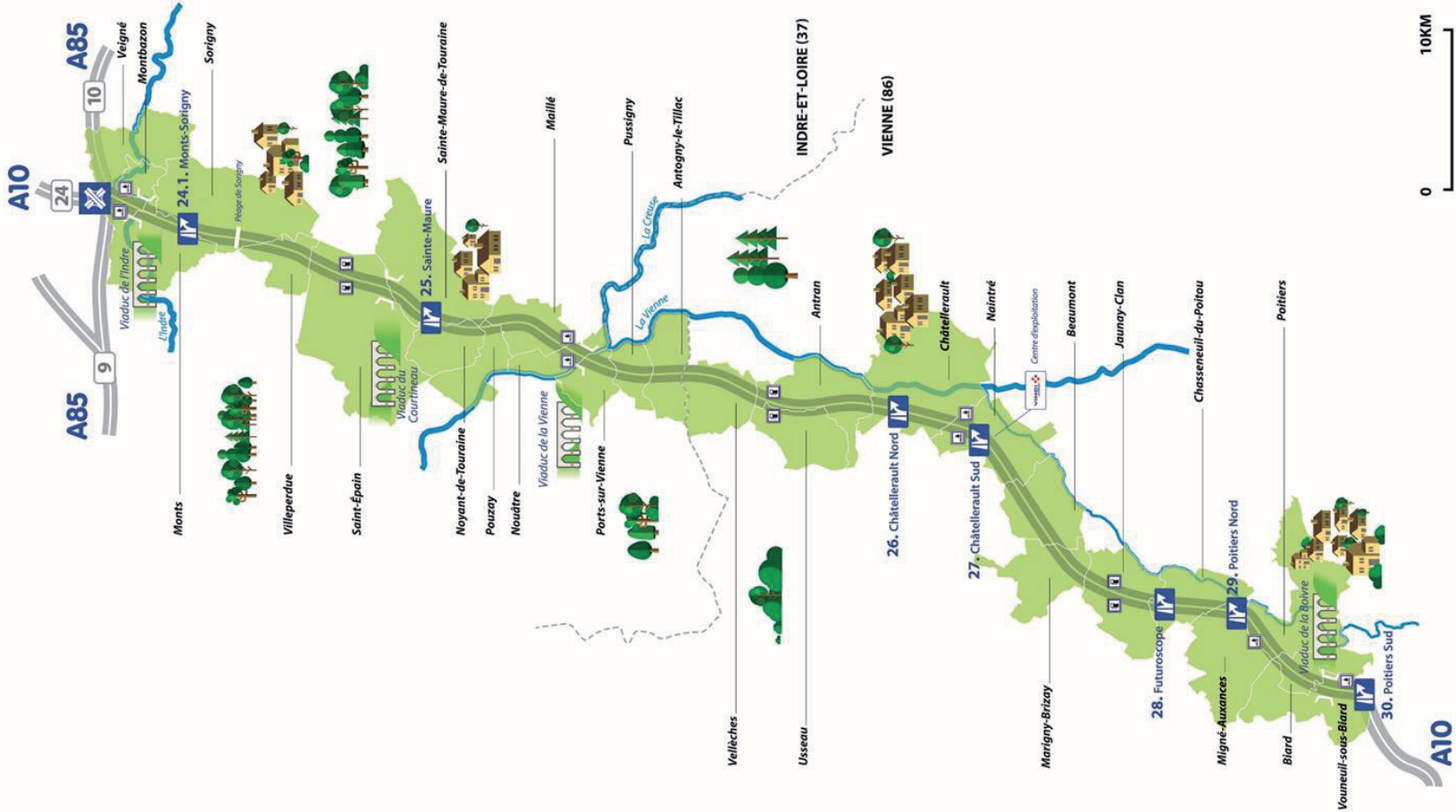
Les principaux objectifs du présent projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné sont :

- 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 :

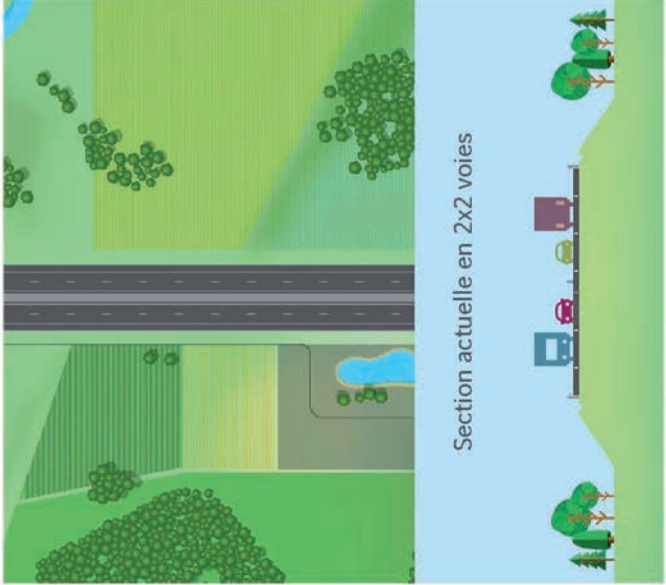
- 53 passages supérieurs ;
- 35 passages inférieurs ;
- 4 viaducs doublés (3 en Indre-et-Loire et 1 dans la Vienne).

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*).

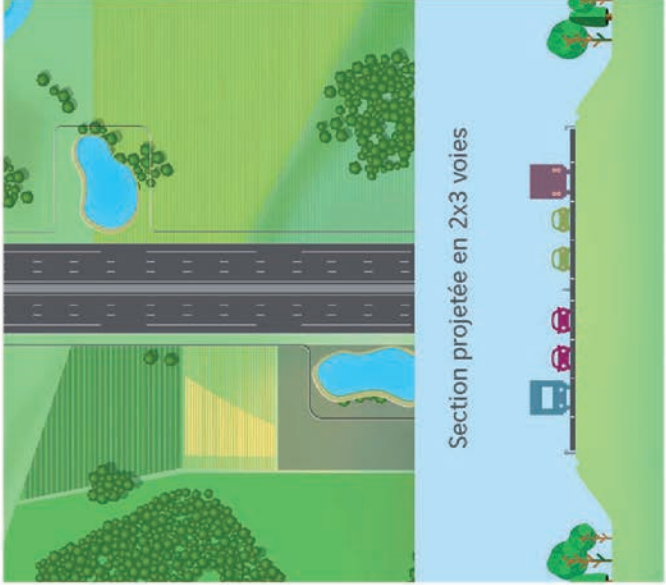
AVANT

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



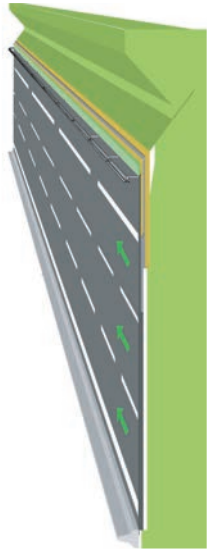
Terrassement pour créer la future bande d'arrêt d'urgence et le nouveau fossé.

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 3ÈME 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)



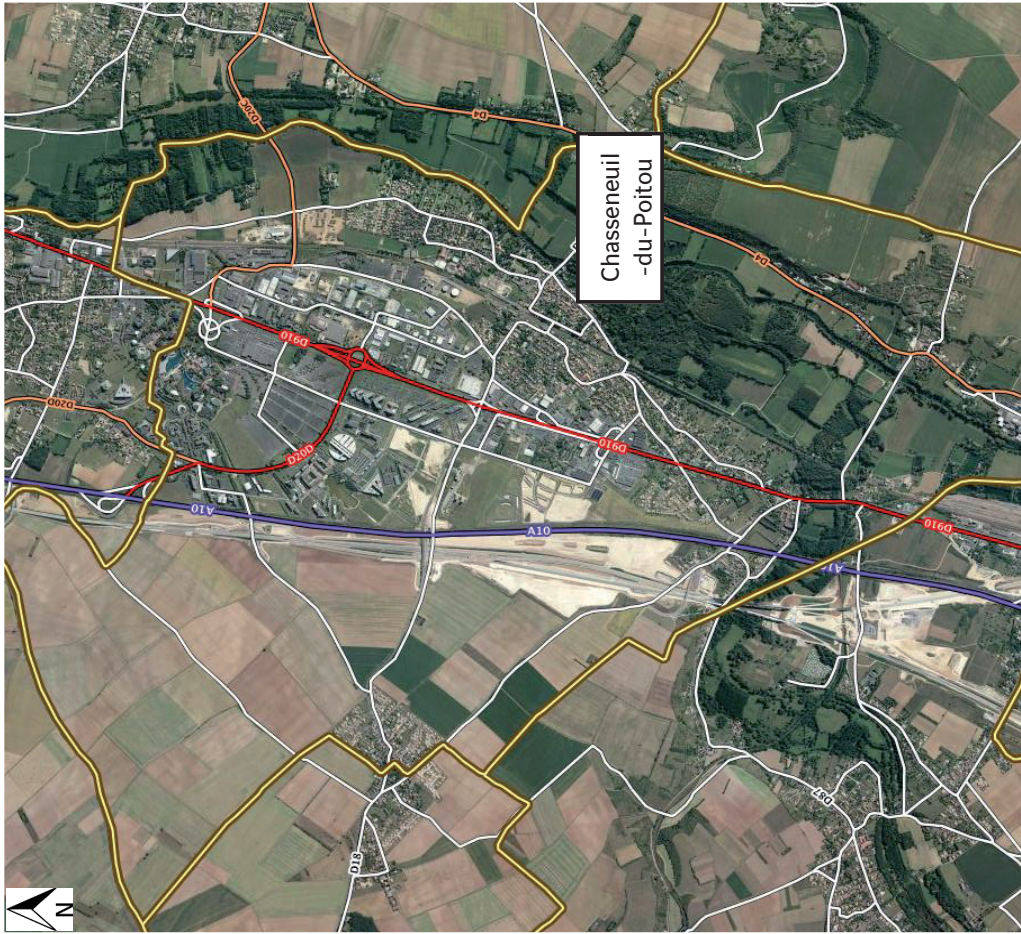
2.3. | Consistance du projet sur les communes de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers

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

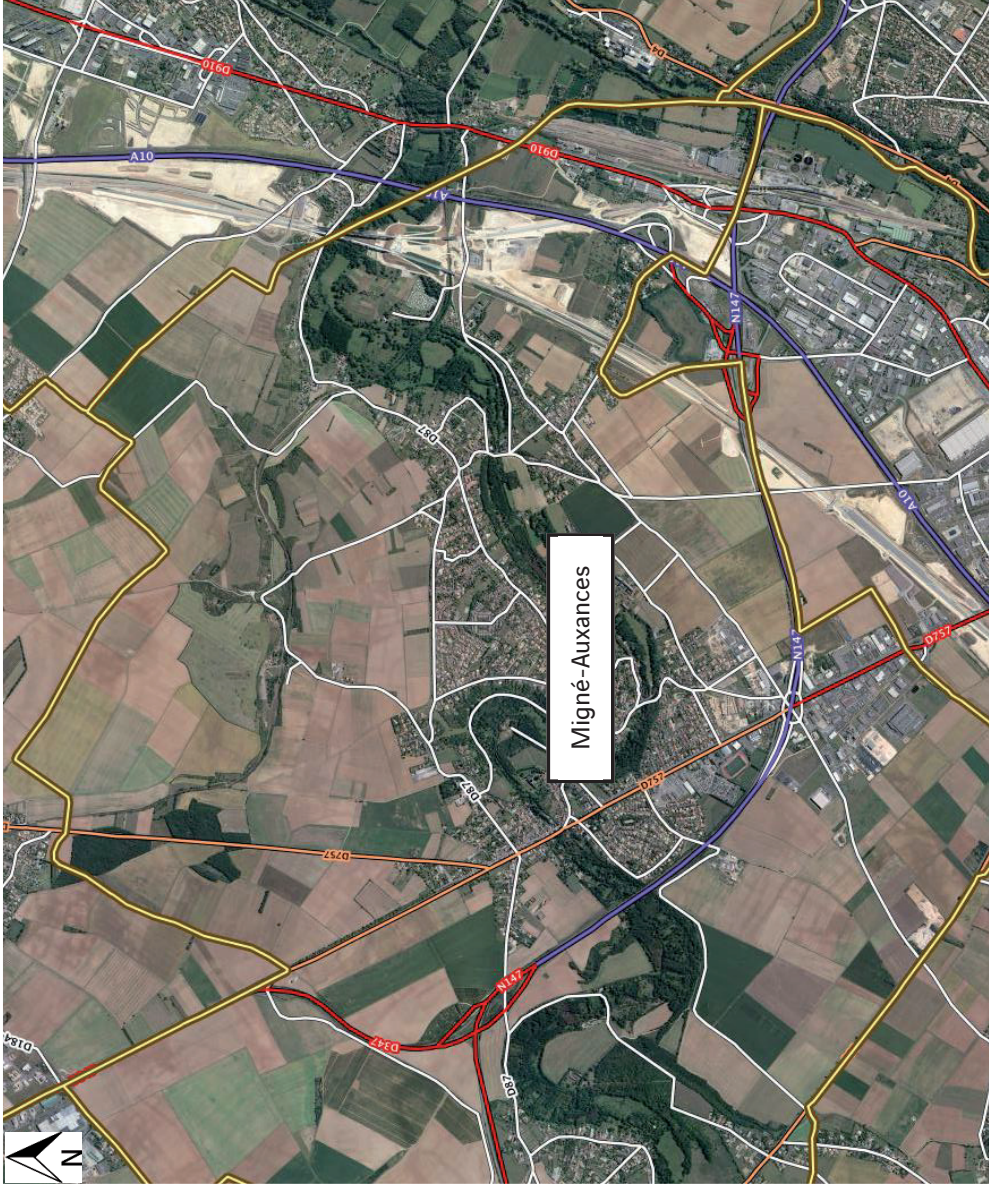
- Chasseneuil-du-Poitou : elle est traversée par l'autoroute A10 au centre de son territoire communal, sur un linéaire d'environ 4 km ;
- Migné-Auxances : elle est traversée par l'autoroute A10 en bordure est du territoire communal, sur un linéaire d'environ 1,7 km ;

- 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.

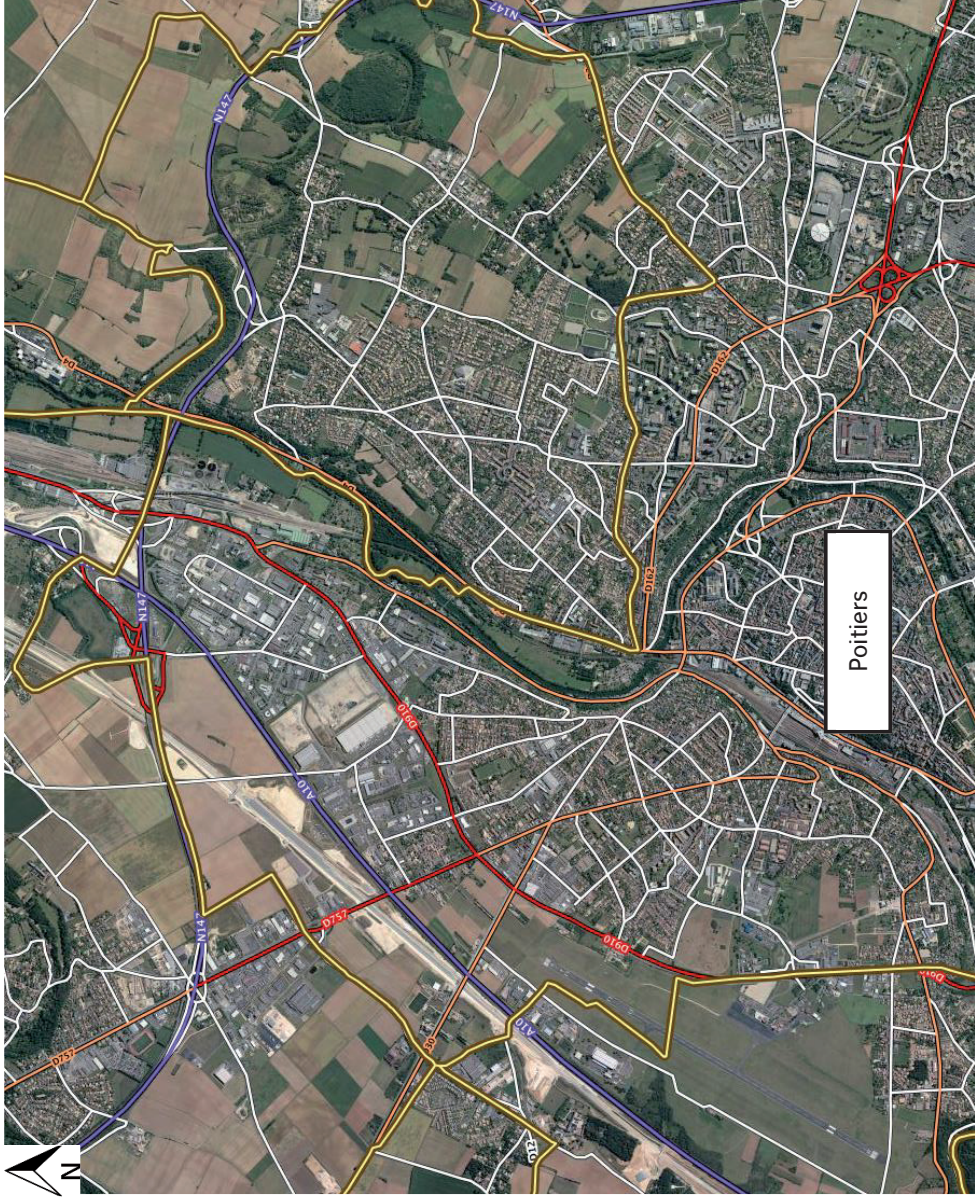


Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou (source : géoportail)

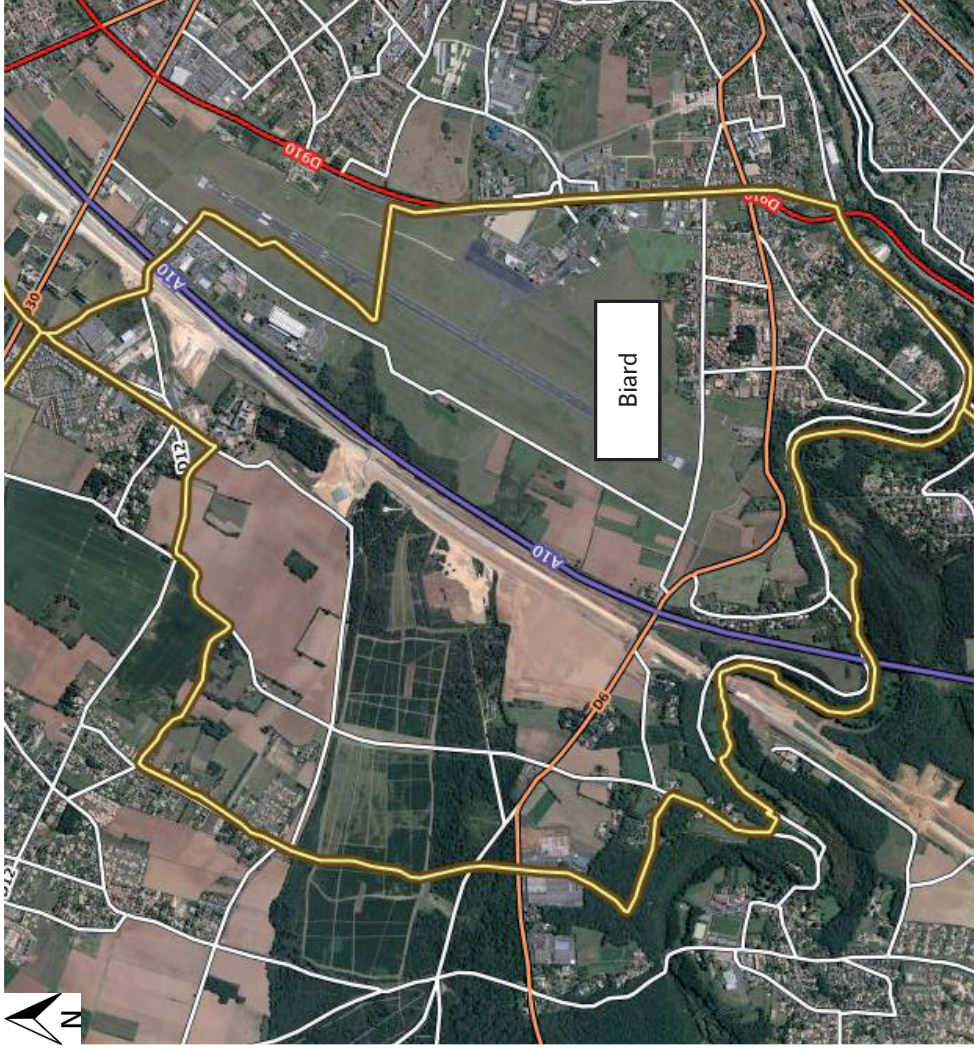


Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Migné-Auxances (source : géoportail)

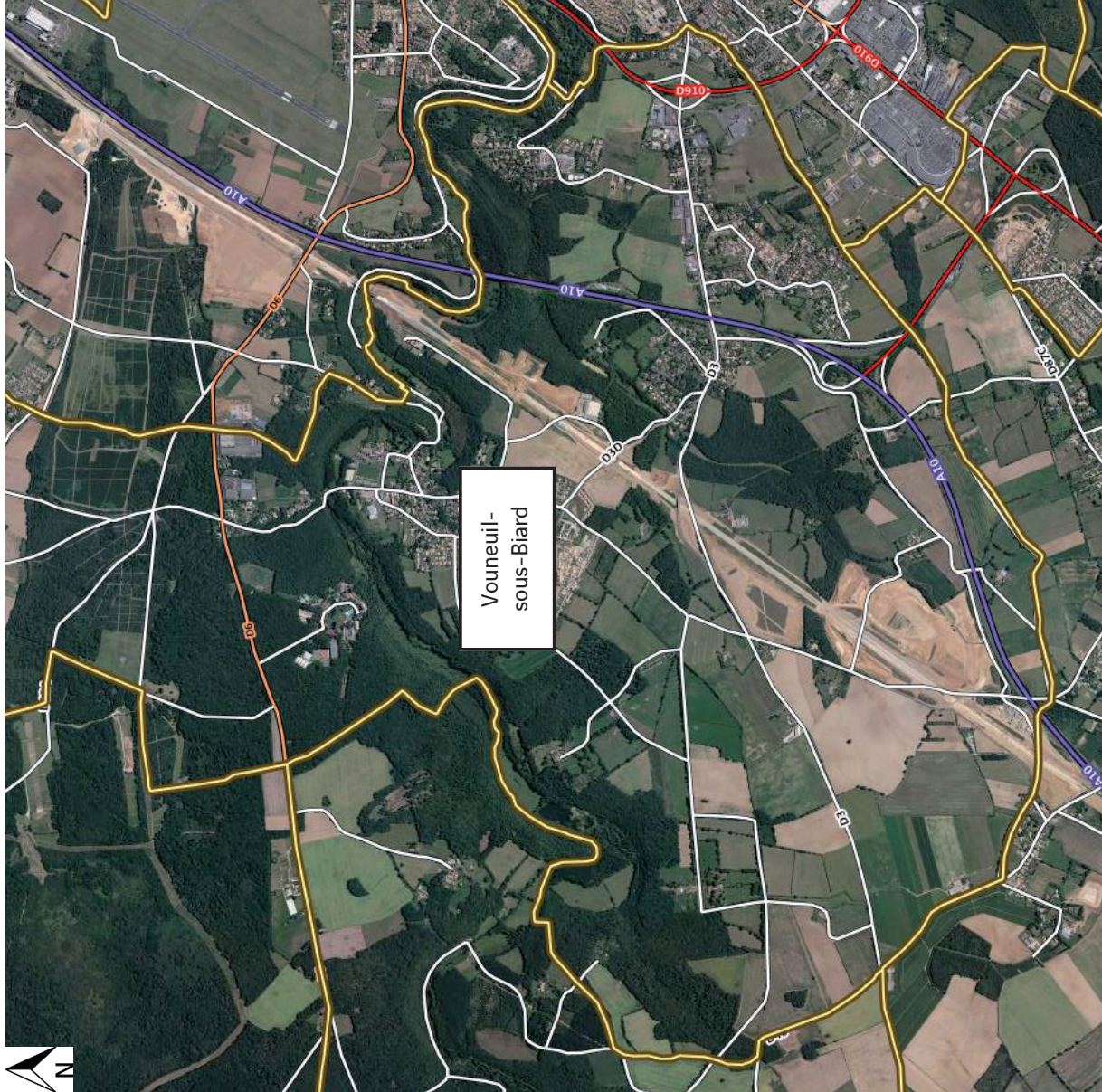




Localisation de l'autoroute A10 sur la commune de Poitiers (source : géoportail)



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 Près 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 PR311).

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

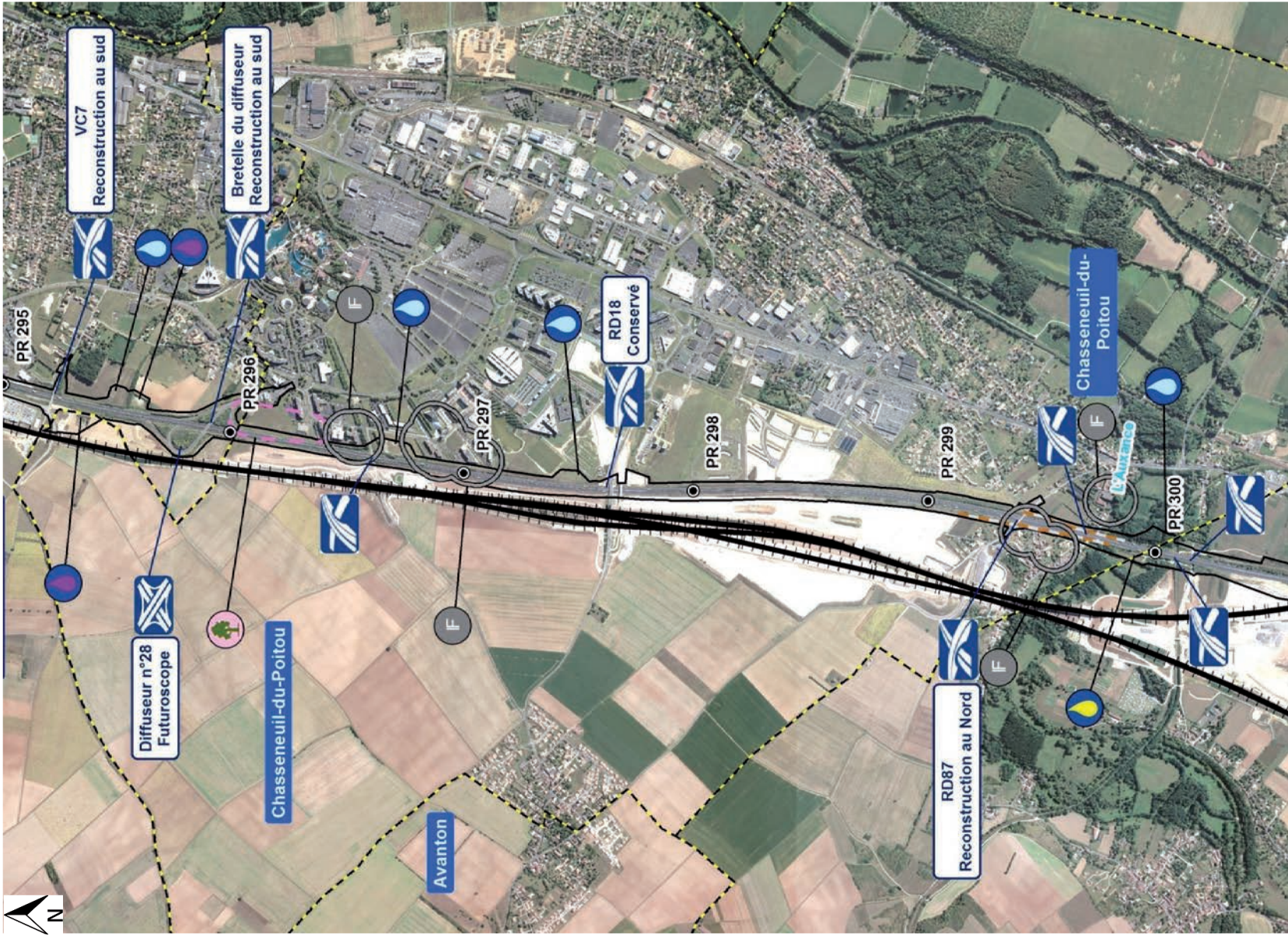
Principales mesures paysagères

Aménagement de banquettes en encorbellement pour améliorer la continuité écologique

Limite départementale

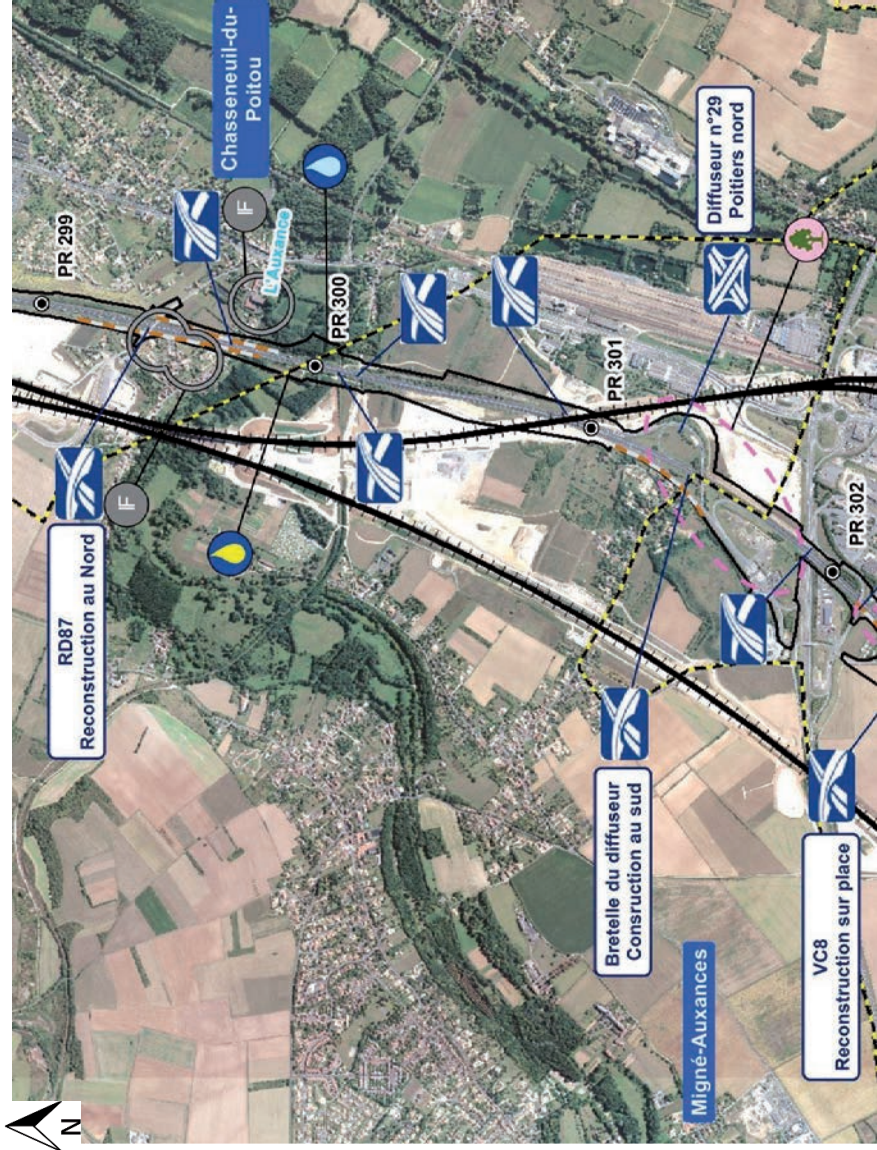
Limite communale

LGV SEA

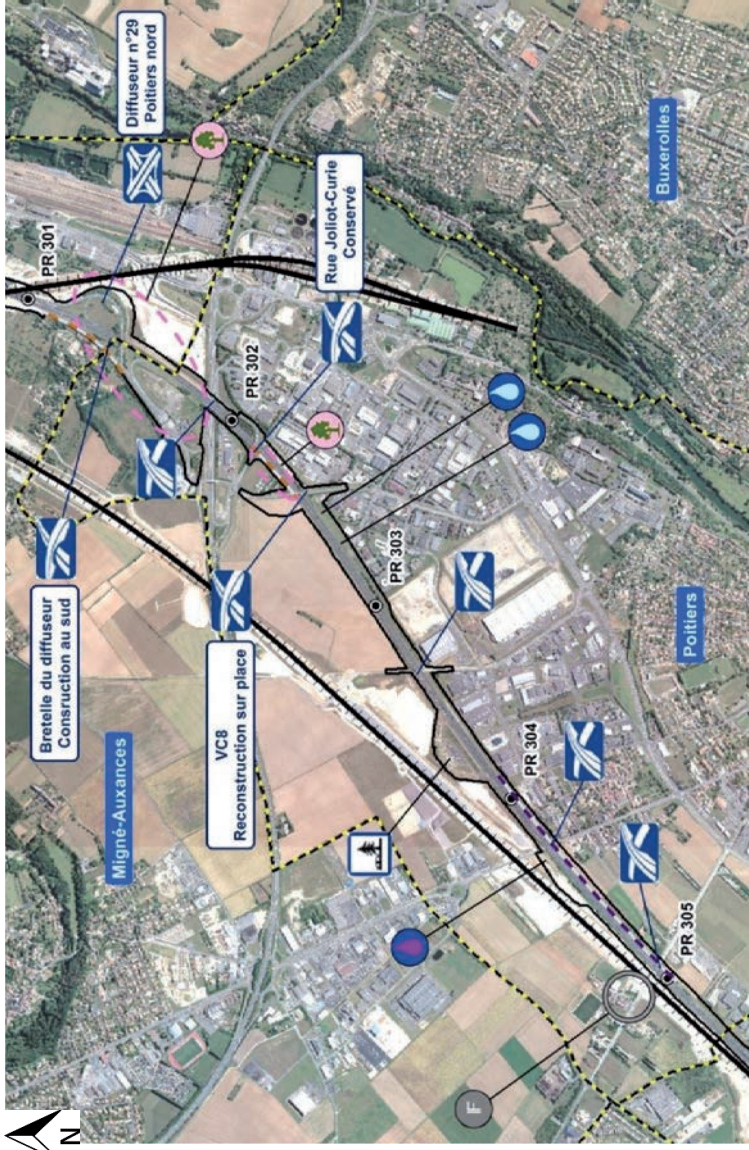


Extrait du plan général des travaux sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou (réalisation : Ingérop)

Extrait du plan général des travaux (réalisation : Ingérop)
Légende



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)



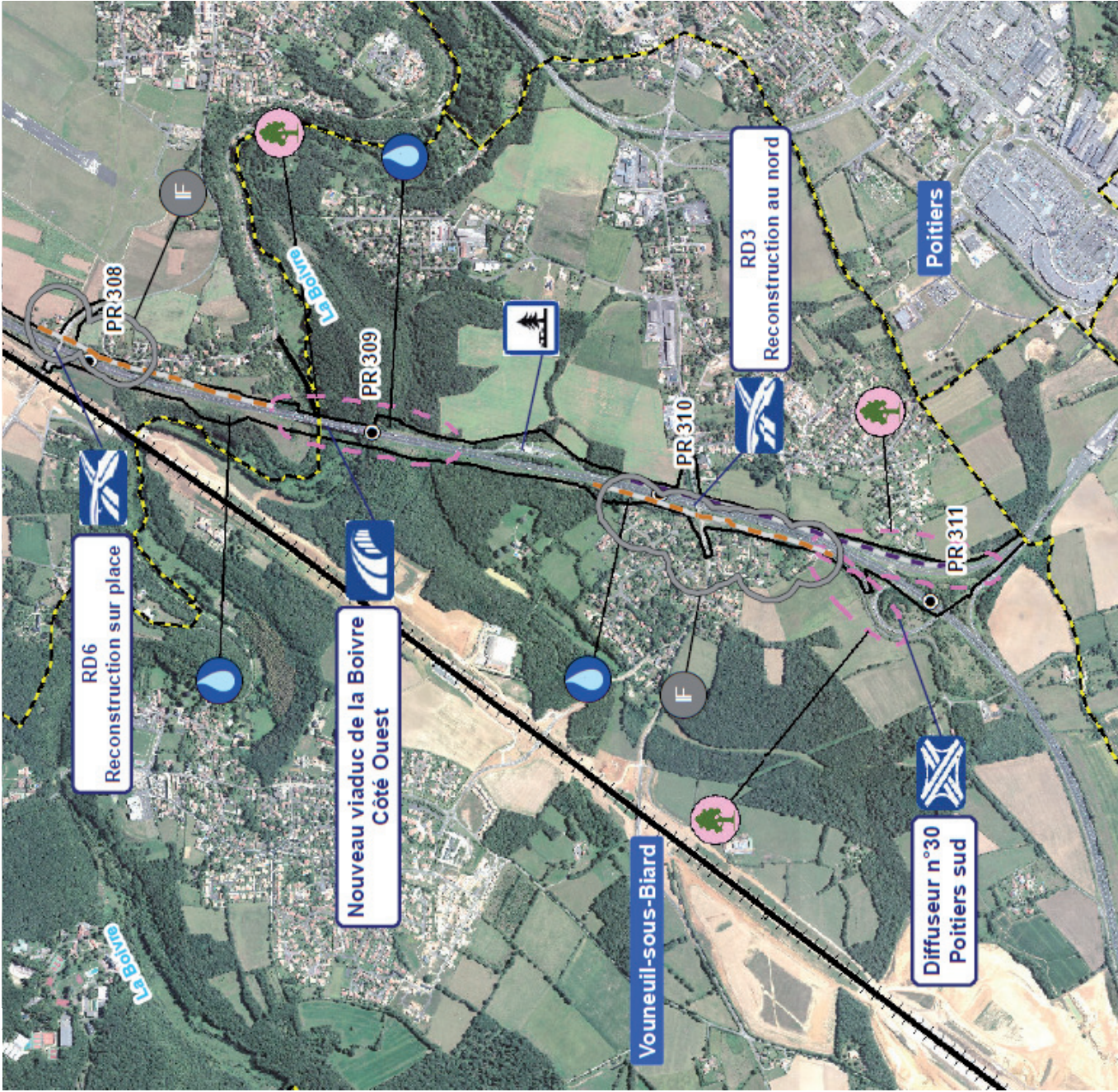
Extrait du plan général des travaux sur la commune de Biard (réalisation : Ingérop)

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 ».



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

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.

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

3.1.1.2. Après mise en compatibilité

A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

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.

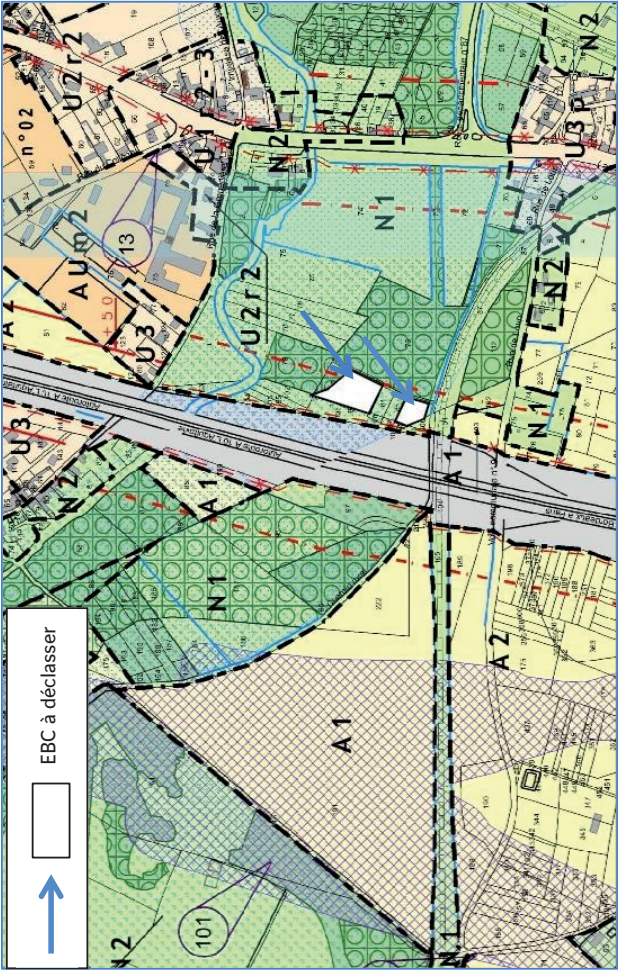
Dans le cadre du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10, plusieurs espaces boisés classés (EBC) sont concernés par les emprises nécessaires aux travaux (cf. schémas ci-après).

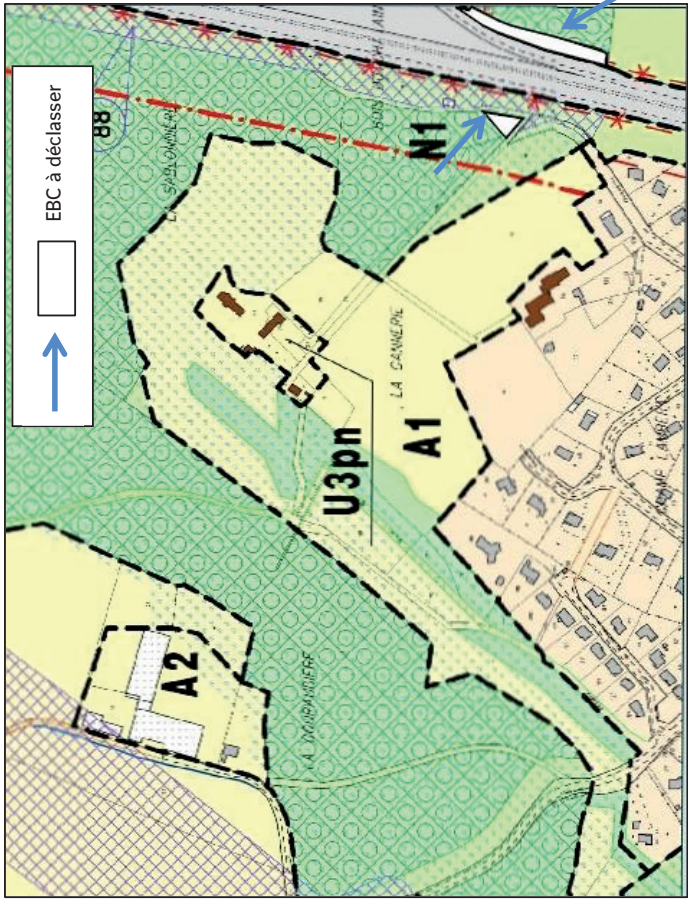
3.1.2.2. Après mise en compatibilité

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.

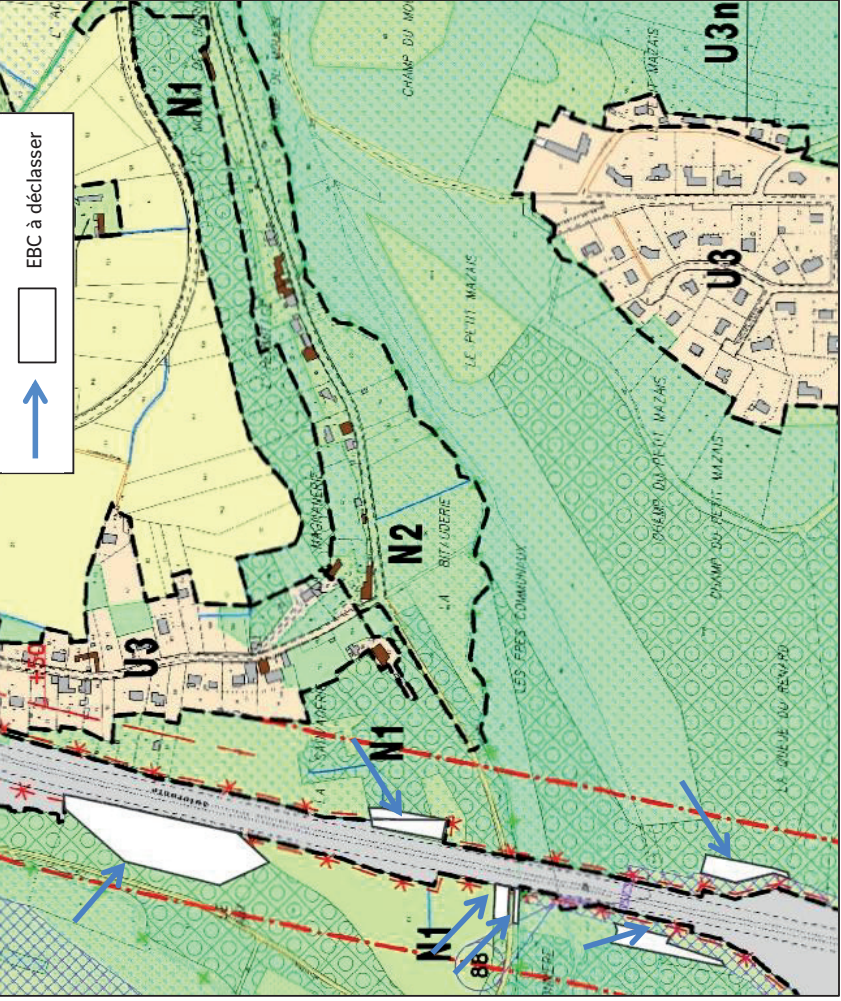
3.1.3. Les Emplacements Réservés

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 :
 - l'ER n°15, destiné à l'amélioration d'un carrefour sur la rue du Collège au bénéfice de la commune ;
 - 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 Poitiers : l'ER n°3 destiné à l'aménagement de l'avenue du Plateau des Glières, au bénéfice de la commune ;

- sur le territoire communal de Vouneuil-sous-Biard :
 - 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 × 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 2×3 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 2×3 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 PLUI du Grand Poitiers est bâti autour de plusieurs axes :

Orientations	Justification	Compatibilité
Charte des valeurs fondamentales portées par la collectivité : A/ Poitiers, métropole régionale à dimension humaine. B/ Patrimoine naturel et urbain au cœur de notre identité. C/ Une agglomération intense. D/ Un territoire ouvert et accessible. E/ Des solidarités humaines et territoriales. F/ Un futur durable. G/ Un territoire d’expérimentation et d’exemplarité.	Le projet d’aménagement à 2×3 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). 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 : - 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. A terme, le projet d’aménagement à 2×3 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. 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). Le projet d’aménagement à 2×3 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.	Oui

Orientations	Justification	Compatibilité
Des ambitions pour le territoire : A/ Relever les enjeux du climat et des ressources. B/ Affirmer le rôle de capitale au cœur du centre Ouest. C/ Fédérer les territoires de l’aire urbaine. D/ Accompagner les grands axes du développement économique. E/ Consolider les grands équilibres sociaux.	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 2×3 voies de l’autoroute A10 (A). Le projet d’aménagement à 2×3 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). 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. A terme, le projet d’aménagement à 2×3 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.	Oui
Les lignes directrices de l’aménagement et de développement : A/ Satisfaire tous les besoins en logements de qualité. B/ Faciliter l’implantation des entreprises. C/ Affirmer un droit à la mobilité pour tous. D/ Vivre dans un environnement de qualité articulant la nature et l’urbanité. E/ Préserver et créer des paysages.	Le projet d’aménagement à 2×3 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 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). 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). S’agissant de l’élargissement d’une infrastructure existante qui structure déjà le territoire, le projet d’aménagement à 2×3 voies de l’autoroute A10 impacte peu les milieux naturels. 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).	Oui
L’organisation du territoire et son renouvellement : A/ L’intensité urbaine pour améliorer la qualité de vie de	S’agissant de l’aménagement d’une infrastructure existante, le projet d’aménagement à 2×3 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	Oui





Orientations	Justification	Compatibilité
chacun. B/ Des pôles de centralité à trois niveaux. C/ La poursuite de l’innovation au cœur de la mobilité. D/ La diversité commerciale et l’équilibre au profit des centralités. E/ Un renouvellement urbain prenant en compte l’identité du territoire. F/ Améliorer le lien social. G/ La gestion des déchets et des réseaux d’eau.	des conditions de circulation, et ne modifiera pas les différents pôles de centralité (B). 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). Excepté l’amélioration des conditions de circulation sur l’autoroute A10, le projet d’aménagement à 2×3 voies de l’autoroute A10 n’aura pas de conséquences sur la mobilité à l’échelle du territoire (C). Le projet n’aura pas d’impact sur la diversité commerciale, à l’échelle du territoire (D). 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). Le projet d’aménagement à 2×3 voies de l’autoroute A10 n’aura pas d’impact sur les liens sociaux (F). Notamment dans sa phase travaux, le projet d’aménagement à 2×3 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). Du fait de l’augmentation des surfaces imperméabilisées, le projet d’aménagement à 2×3 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).	
La qualité des projets urbains et des constructions : A/ Des droits intangibles pour tous. B/ Les devoirs des constructeurs et des aménageurs.	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 2×3 voies de l’autoroute A10 (A). L’étude d’impact réalisée dans le cadre du projet d’aménagement à 2×3 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).	Oui

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.



3.4.1.1.1. Commune de Chasseneuil-du-Poitou

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire		Prise en compte par le projet	Compatibilité
❖ Le patrimoine bâti 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. Le centre-bourg concentre également de nombreuses maisons de bourg intéressantes, établies en bordure de la voie publique. 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). <i>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, ...</i> <i>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.</i>		Consistant en l’élargissement d’une infrastructure existante, le projet aura peu d’impact sur le patrimoine bâti. Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l’autoroute A10 actuelle. 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.	Oui
❖ Le patrimoine naturel 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. 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. <i>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.</i> <i>Les deux îles situées au pied du Moulin d’Anguitard permettraient de lier le centre-ville au site PNU.</i> <i>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.</i>		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). Le projet induit 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. 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. 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). Le projet ne remet donc pas en cause le patrimoine naturel de la commune.	Oui
❖ Les façades d’agglomération 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. 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. 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		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. 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	Oui





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
d'atténuer la vue des établissements implantés. 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. 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. 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. Tout projet visible depuis ces axes doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération pour les usagers de ces infrastructures. <i>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.</i> <i>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.</i> 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.	secteur d'aménagement paysager venant renforcer les haies ou plantations, risquant de masquer les secteurs concernés. 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. 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.	



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

Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
❖ 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 (bâtis 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 découvertes, de détente et touristiques. Ce	Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti.	Oui





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire		Prise en compte par le projet	Compatibilité
<i>constat s'applique dans tous les territoires qui enserrent la vallée de l'Auxance.</i> <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> <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> <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> <i>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.</i>		Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle. 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.	
❖ Le patrimoine naturel 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 : • 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. 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. 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. <i>La préservation et la mise en valeur des espaces naturels sont des axes principaux de la dynamique communale.</i> <i>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.</i> <i>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 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).</i> <i>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).</i> <i>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</i>		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. 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). 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). Texte de mise en compatibilité de l'orientation d'aménagement territoriale de la commune de Migné-Auxances : 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.	Non (Cf. mise en compatibilité de l'orientation dans l'encadré ci-contre. Les modifications sont mises en évidence en turquoise.)





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<i>déplacements.</i> <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> <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> <i>• 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.</i> <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> <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> <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>		
❖ Les façades d'agglomération Plusieurs axes d'entrée d'agglomération ou d'axes principaux circulent traversent ou bordent la commune et proposent de nombreuses coupures dans la structure viaire de ce territoire, cisailant le territoire communal : • 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. 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 Moulinet, 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. <i>Tout projet doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération en particulier quand il borde les différents axes</i>	Oui 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	





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire		Prise en compte par le projet	Compatibilité
structurants de passage de l'agglomération. <i>La LGV (création) et la RD 910 (mise en place du BHNS) sont des axes qui se doivent d'être requalifiés très fortement vers une image positive de l'agglomération (cf. partie économique).</i> <i>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 Pénigquette et des abords de Salvart vont profondément changer l'allure perçue depuis ces axes.</i> <i>La Pénigquette 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.</i> <i>République IV reprend la même dynamique avec cette notion d'espace économique – nature ou parc naturel économique avec une utilisation judicieuse du végétal.</i> <i>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.</i> <i>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).</i> 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. <i>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 confortable pour vivre aux abords des axes et permettre le maintien des commerces et des services indispensables à la proximité.</i> Sont particulièrement concernées : <i>Les rues de Vouillé et de Moulinet sur la RD30 ainsi que toute la façade de la RD30 en lien avec République IV ;</i> <i>Les rues de Saumur, de Richelieu avec des séquences d'entrées de ville (arbres d'alignement sur un paysage de plaine).</i> <i>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.</i> <i>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.</i>		de masquer les secteurs visibles depuis l'autoroute. 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). 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.	



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
❖ Le patrimoine bâti 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. 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. 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. L'objectif principal consiste à préserver et mettre en valeur ces ensembles bâtis. 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...). 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.		Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti. Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle. 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).	Oui
❖ Le patrimoine naturel 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 : • 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. A l'intérieur du quartier, quelques espaces verts de taille relativement modeste servent essentiellement de lieux de détente de proximité. 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. 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. Au fil des opportunités, des continuités écologiques – et si possible des cheminement 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		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). 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). Le projet ne remet donc pas en cause le patrimoine naturel de la commune. 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. 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.	Oui





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
<i>vallée du Clain toute proche ou au moins le haut de coteau situé rue Chaume de la Cueilie.</i> <i>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.</i>		
❖ Les façades d'agglomération Les trois principales façades d'agglomération dans le quartier sont : • 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 ces 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. <i>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.</i> <i>Il convient de requalifier la RD910 par séquences :</i> • <i>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.</i> • <i>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.</i> • <i>Au Sud de la ZAC des Montgorges, la RD 910 doit s'accompagner d'une bande végétalisée.</i> • <i>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.</i>	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). 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 ». Sur le reste du tronçon autoroutier traversant le territoire communal, la perception de l'agglomération depuis l'autoroute A10 sera identique à aujourd'hui. L'aménagement paysager prévu sur Poitiers va donc permettre d'améliorer la perception de l'agglomération pour les usagers de l'autoroute A10.	Oui

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
❖ Le patrimoine bâti 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. 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. 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. 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. Toute action de construction ou d'aménagement doit permettre de préserver ou de mettre en valeur cette nature de bâti. 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.		Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti. Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle. 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.	Oui
❖ Le patrimoine naturel La trame verte et la trame bleue s'expriment sur plusieurs entités géographiques distinctes telles que : • 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. 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). 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. 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. 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'espace de détente et la mise en valeur des espaces naturels. 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).		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). Sur le territoire de Biard, le projet prévoit notamment la création d'un nouveau bassin d'assainissement permettant de préserver la ressource en eau. 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 : • 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).	Oui





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire	Prise en compte par le projet	Compatibilité
❖ Les façades d'agglomération Ausieurs 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. 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). 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. Le territoire communal est largement concerné par la future ligne à grande vitesse sud-Europe atlantique et l'A10 (LGV SEA). 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. <i>Il convient d'affirmer la présence urbaine, végétale et économique par séquences successives le long de 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...).</i> <i>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.</i>	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. 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. 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.	Oui

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
❖ Le patrimoine bâti Le paysage urbain de Vouneuil-sous-Biard est marqué par la présence de deux noyaux originaux 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 à 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	Consistant en l'élargissement d'une infrastructure existante, le projet aura peu d'impact sur le patrimoine bâti. Le projet a été étudié de manière à sauvegarder le plus possible les constructions riveraines de l'autoroute A10 actuelle. 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	Oui





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire		Prise en compte par le projet	Compatibilité
qualité. 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. 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. Toute action de renouvellement ou de rénovation doit être précédée d'une analyse concernant les éléments contributeifs à son identité : modes d'implantation, rapport à l'environnement immédiat, formes, matériaux, couleurs etc. 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. Les ajouts et/ou les extensions seront acceptés à condition de conserver la cohérence urbaine et architecturale des lieux.		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. Ces différentes mesures permettront de ne pas dénaturer de manière significative l'environnement des bûtis proches de l'autoroute A10 aménagée.	
❖ Le patrimoine naturel Vouneuil-sous-Biard est caractérisée par trois éléments fondamentaux : • la présence des vallées de la Boivre et de l'Auxance accompagnées des coteaux et des falaises 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. 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. 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 Vouneuil-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. 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 Vouneuil-sous-Biard. Vouneuil-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. 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		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). Sur le territoire de Vouneuil-sous-Biard, le projet prévoit notamment la création de deux nouveaux bassins d'assainissement permettant de préserver la ressource en eau. 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 Vouneuil-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). 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. 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 Vouneuil-sous-Biard. Les mesures mises en place permettront même de valoriser le territoire traversé. 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.	Oui





Orientations d'aménagement territoriales Identité du territoire		Prise en compte par le projet	Compatibilité
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. <i>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.</i>			
❖ Les façades d'agglomération 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. Le territoire communal est largement concerné par la future ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. <i>Tout projet doit contribuer à améliorer la perception de l'agglomération notamment dans les espaces urbains.</i> Pour l'A10, il convient d'affirmer la présence végétale et d'améliorer l'esthétique paysagère des secteurs traversés. <i>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.</i> <i>Pour la RN149, l'objectif est d'aménager des traversées sécurisées pour les cheminements doux dans le cadre des liaisons intercommunales.</i> 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. <i>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.</i> 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. <i>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.</i>		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. 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. 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.	Oui

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

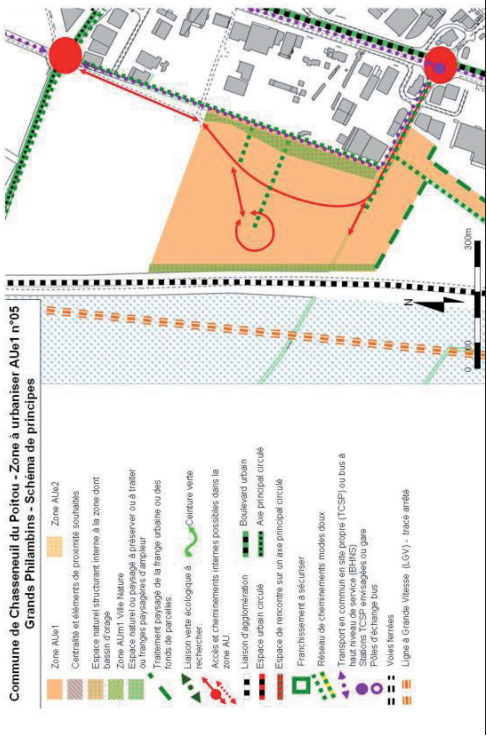
Orientations d'aménagement des zones AU		Prise en compte par le projet	Compatibilité
Cette zone est située au Sud de la commune. Elle est incluse dans un tissu pavillonnaire relativement peu dense organisé autour des rues du Collège et des Philambins. Cet espace est une enclave non bâtie et ne présente 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. Sa localisation à proximité immédiate de l'autoroute entraîne de notables nuisances sonores pour ses futurs habitants et impose donc des mesures compensatoires en matière de paysage et de protection contre le bruit, en particulier en accompagnement de l'aménagement de la frange Ouest. La présence à l'est de la RD 910 est également marquante. Cette zone, d'une superficie de près de 6 hectares, a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Elle pourrait comprendre entre 60 et 80 logements qui se répartissent en fonction des facilités de liaisons avec le pôle de proximité situé à l'est de la zone, de l'autre côté de la RD 910 et avec le futur pôle de proximité de Grand Pont si celui-ci peut être développé. Les constructions devront tenir compte des nuisances phoniques provoquées par la proximité de l'A 10 et de la RD 910 et auront donc une implantation qui permette au mieux de limiter ces nuisances. De plus, le développement de la zone devra garantir une bonne insertion paysagère par rapport au bâti existant aux pourtours et diminuer aux limites les nuisances sonores éventuelles générées par les infrastructures de transports. 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 : 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.  Photo aérienne 2008 issue du PLUi 		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. 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). 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. Oui Le projet de l'autoroute A10 ne remet donc pas en cause l'aménagement de la zone AUm1 n°02 Grand Pont. 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. Les déplacements tous types confondus seront donc assurés et sécurisés dans de bonnes conditions.	

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
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. Le secteur des Grands Philambins propose une façade depuis l'A10 alors qu'il ne constitue qu'un second rideau depuis le RD 910. Ce secteur propose un bassin versant orienté du Nord-Ouest vers le Sud-Est. 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. 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 : - 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. <i>Photo aérienne 2008 issue du PLUI</i>  <i>Commune de Chasseneuil du Poitou - Zone à urbaniser AUE1 n°05 Grands Philambins - Schéma de principes</i> 		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. 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. 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. 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. <i>Principes généraux de l'assainissement du projet A10 :</i> - 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.	Oui

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

Orientations d'aménagement des zones AU		Prise en compte par le projet	Compatibilité
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. 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. La zone AUm1 du Futuroscope accueille dans sa partie sud le site Centaure qui déborde sur la zone AUe1 des Grands Philambins. 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. 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. 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 : 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.  Photo aérienne 2008 issue du PLUI		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. 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.	Oui

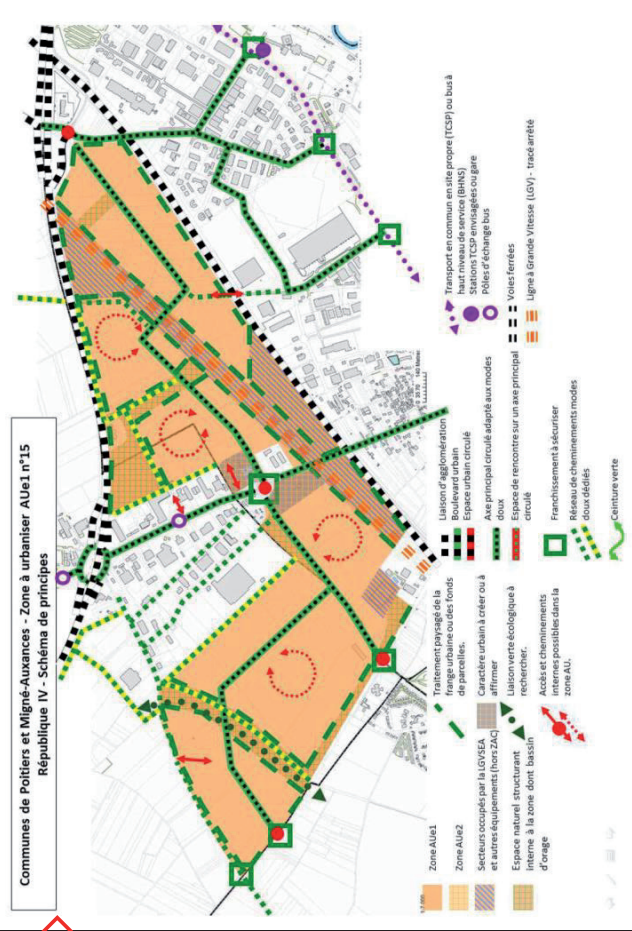


Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement de la zone AUm1 n°07 du Futuroscope.





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

Prise en compte par le projet	Compatibilité
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). 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 : <i>Photo aérienne 2008 issue du PLUI</i>  — 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 : ○ 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) ○ 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 ○ les enseignes et la publicité avec un souci de discrétion ○ 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 ○ l'adaptation des sols aux usages pour éviter une imperméabilisation excessive et apporter des conditions favorables aux plantations et aux milieux écologiques spontanés ○ 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 : ○ des secteurs accueillant des plantes « messicoles » remarquables (odontite de Jaubert, nigelle des champs...) qui sont préservés, ○ 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.	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. 

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





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
Les maîtres d'ouvrage sont invités à recueillir tous les éléments pour obtenir de bonne condition dans l'aménagement ultérieur. Cette démarche permettra : – 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. 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...). 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. 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. 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 : – Des aménagements spécifiques doivent être conçus pour leur insertion dans le paysage par les commanditaires. – Le répertoire paysager des alignements 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. 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. 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	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 : – 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. 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). 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. 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.	Oui pour la majorité des orientations





Orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité		Prise en compte par le projet	Compatibilité
différentes espèces animales. Cette remarque sur les infrastructures s'étend sur tous les espaces qu'elles parcourent quelle que soit la structure paysagère.			
En ce qui concerne la problématique des haies dans le secteur bocager, il s'avère que sur le périmètre du PLUI 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 : Lisières (comprenant également des éléments de ripisylve, Haies multistrates, Haies arbustives hautes, Haies arbustives taillée en façade ou en sommet, Alignements arborés.			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 : – 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. 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 : – 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.
Objectif en matière d'aménagement et de plantation de haies.:		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.	
Objectif en matière d'aménagement et de plantation de haies.:		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).	





Orientations d'aménagement sur le paysage et la biodiversité	Prise en compte par le projet	Compatibilité
Objectif en matière d'eaux 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. 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...).	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. 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. Texte de mise en compatibilité de l'orientation d'aménagement sur le paysage et la biodiversité : 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.	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.)



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 2×3 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 2×3 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.

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.

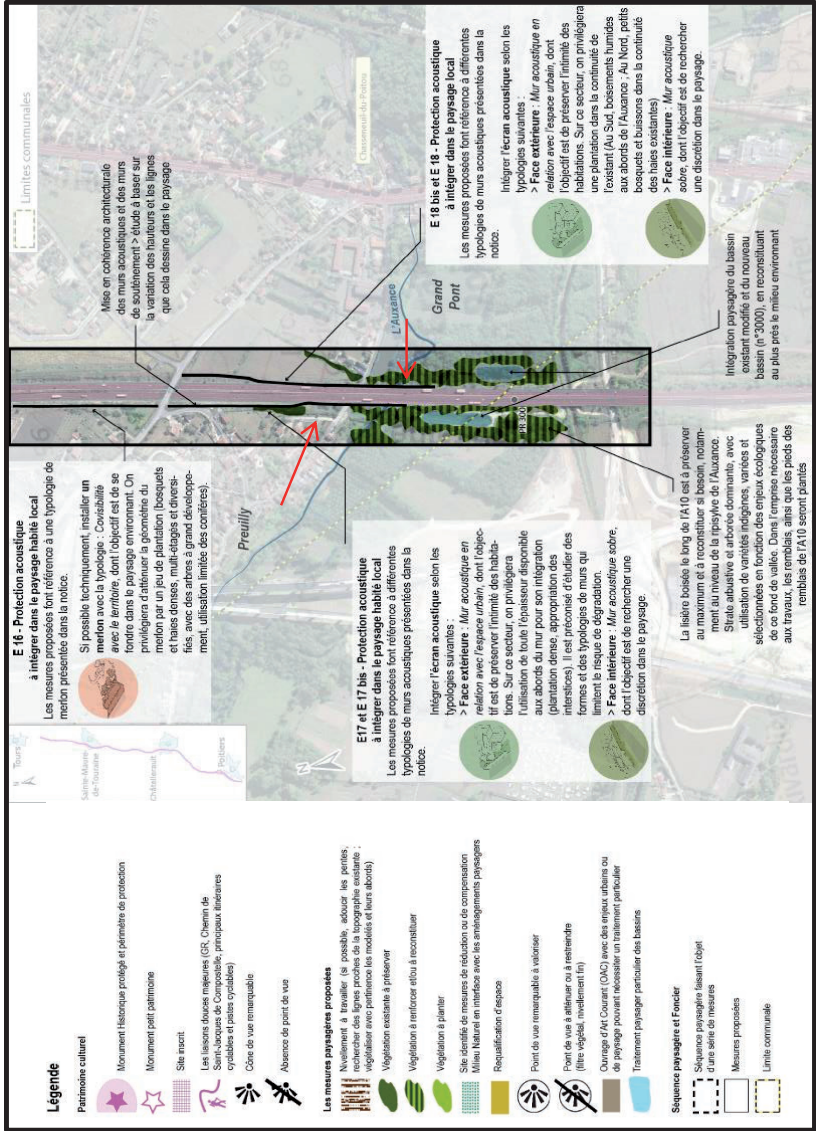
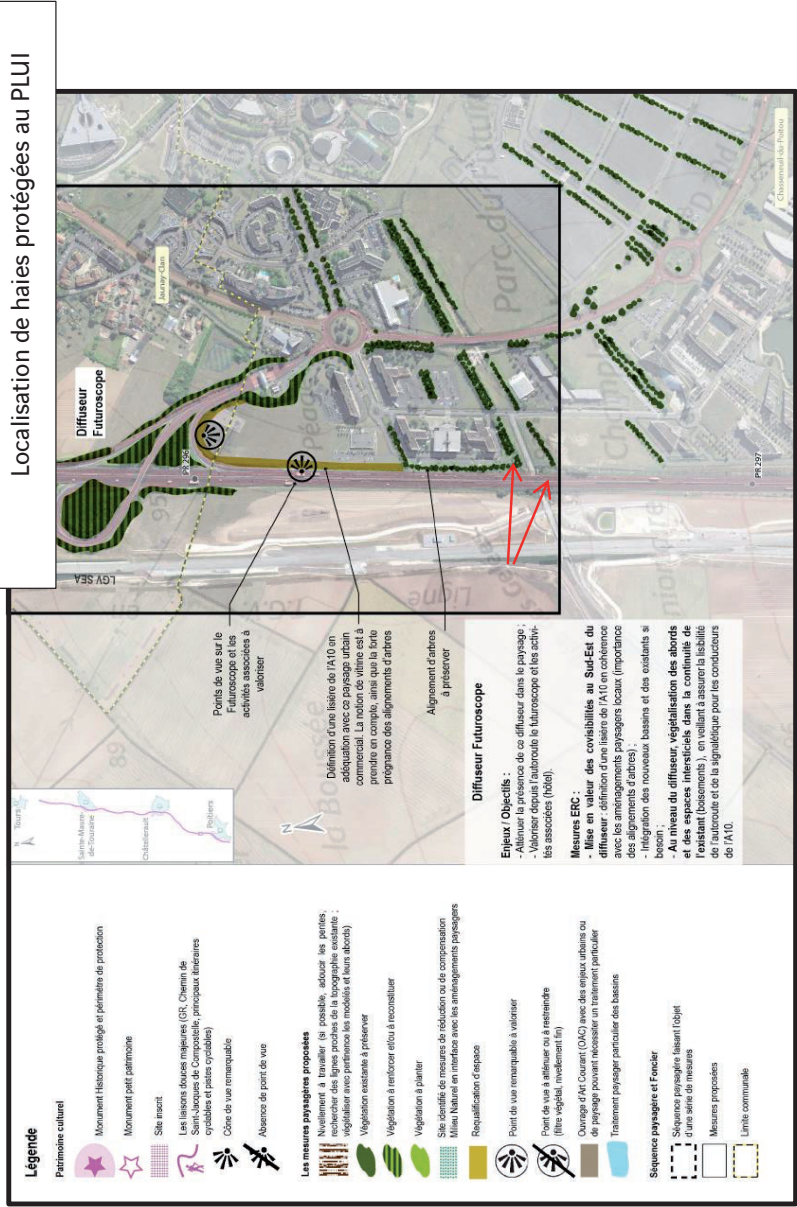
Les planches de l'atlas des mesures paysagères au niveau des communes du PLUI du Grand Poitiers concernées par le projet, à savoir Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Poitiers, Biard et Vouneuil-sous-Biard, sont présentées en annexe.

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 d 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.

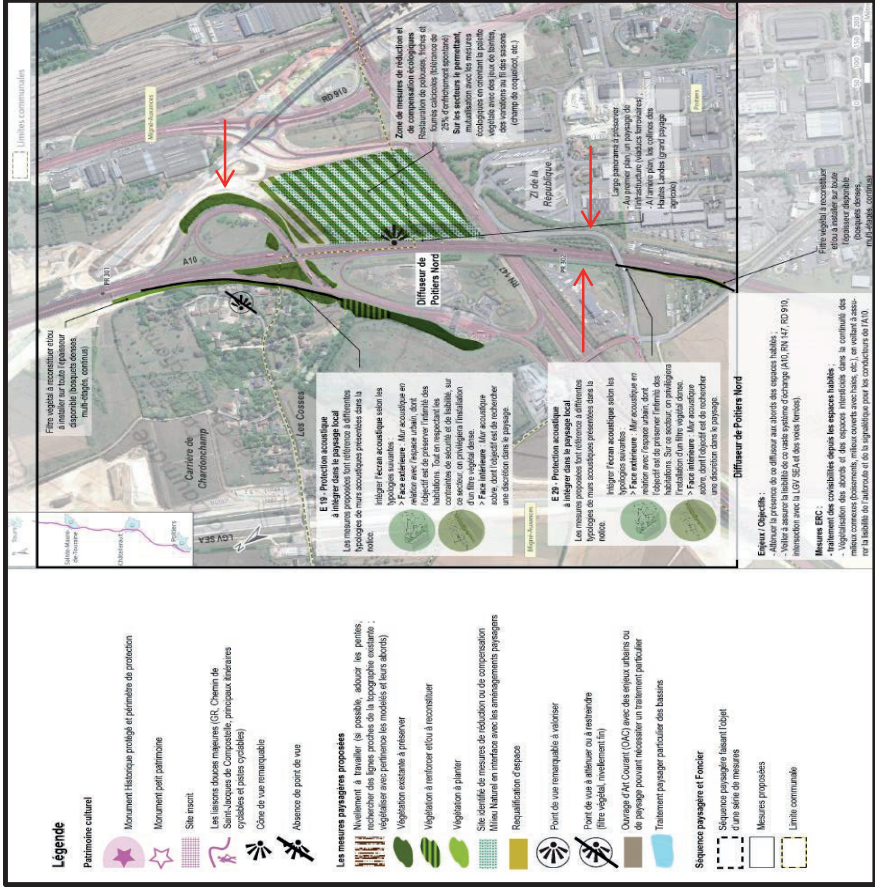
Commune de Chasseneuil-du-Poitou :





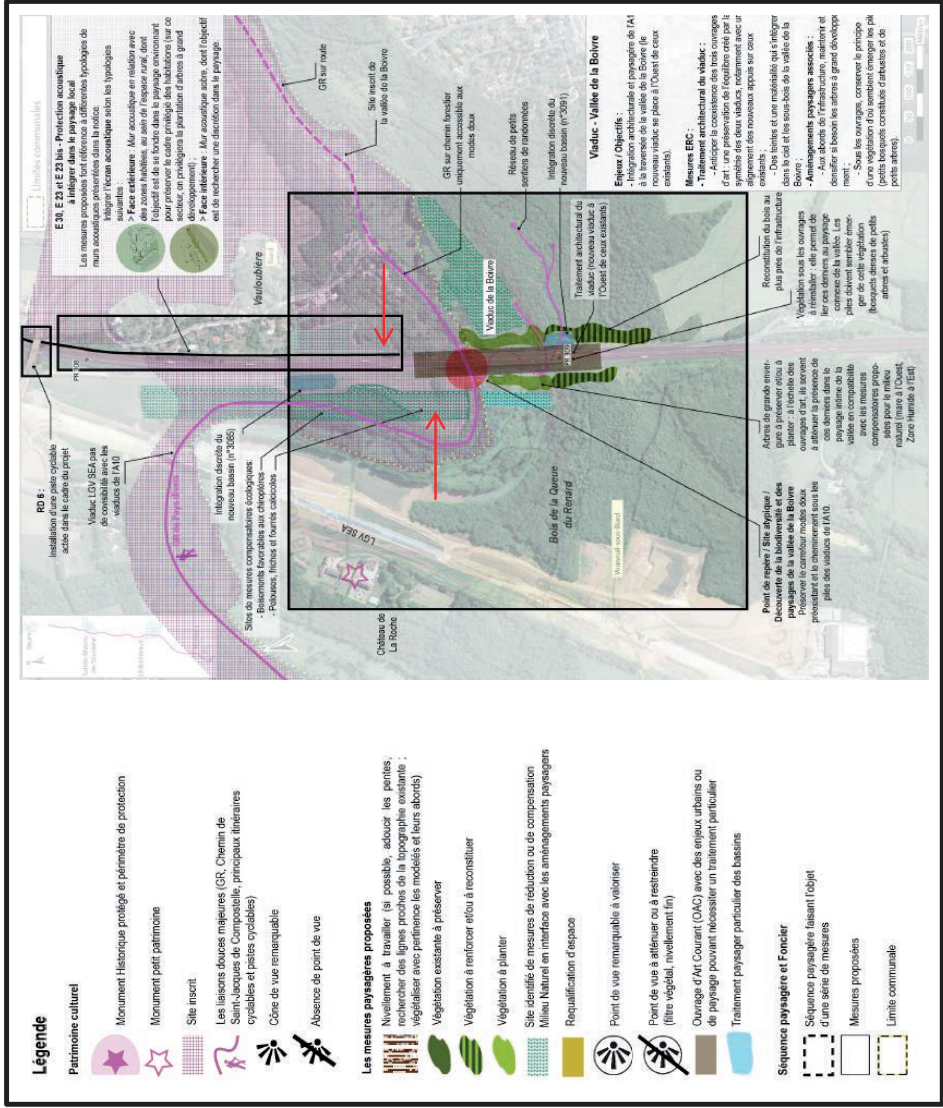
Communes de Migné-Auxances et de Poitiers :

→ 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 ml. 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 :

**Eléments 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)**

¹ Une guilda 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.

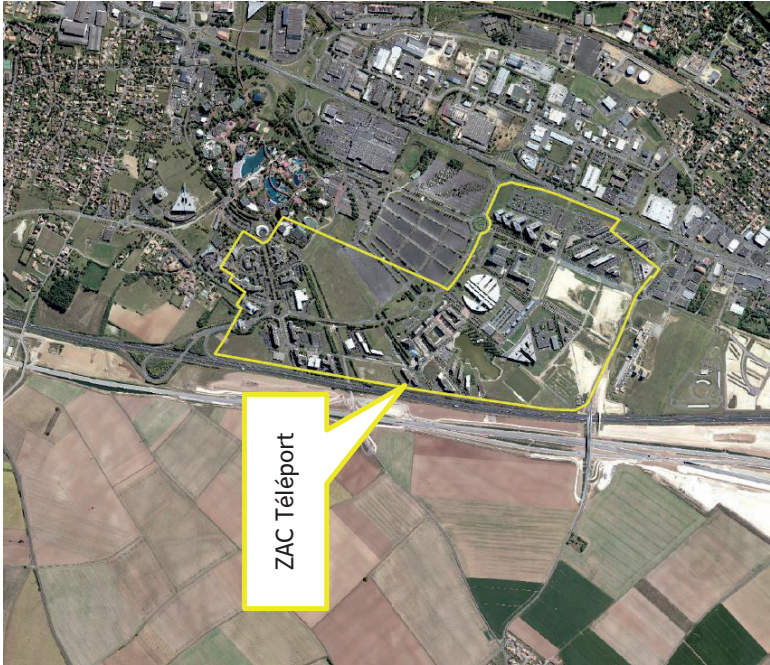
3.7. | Les règlements de lotissement (article L442-13 du Code de l'urbanisme)

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)

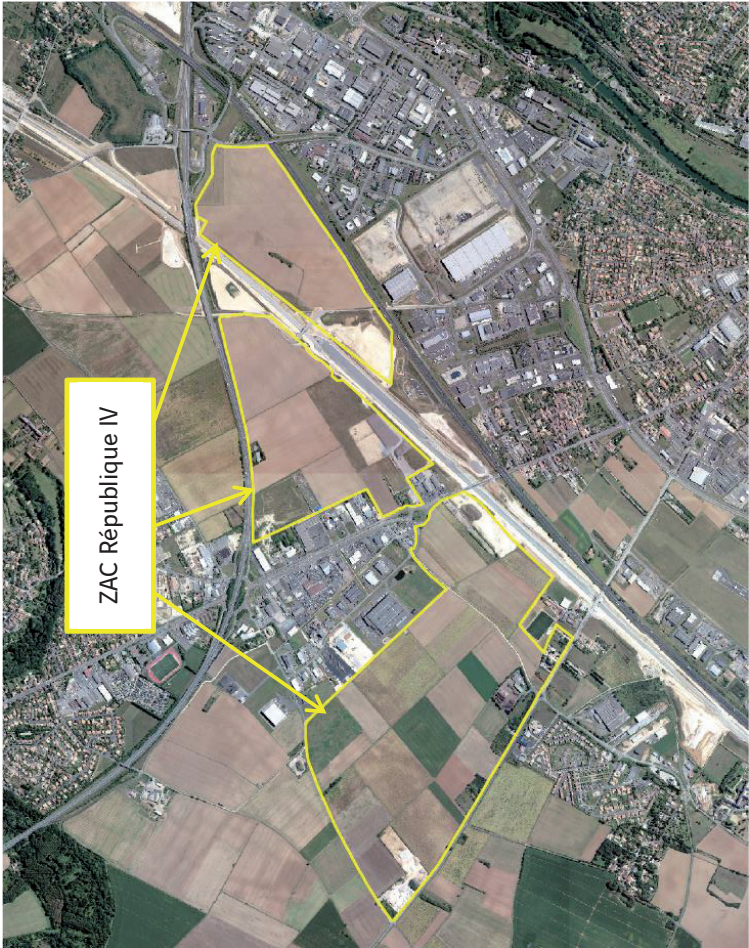
Deux Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), situées sur le territoire du PLUI du Grand Poitiers sont interceptées par les emprises du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10, à savoir :

- 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





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.