



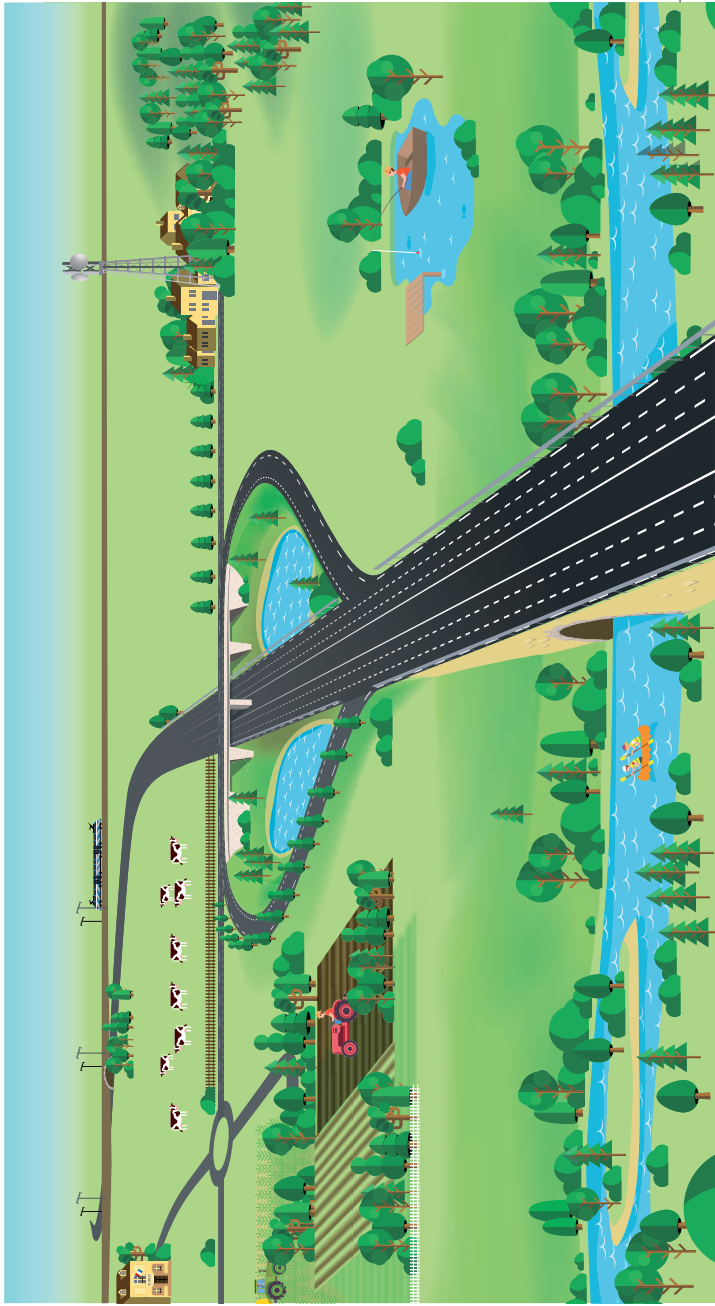
A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

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





4. PIECES MODIFIEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

4.1. | Le règlement

4.1.1. Avant mise en compatibilité

UY

UY : ZONE D'ACTIVITES AUTOROUTIERES

La zone UY est réservée aux activités autoroutières.

ARTICLE 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3 : ACCES ET VOIRIE

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

AVANT MECDU

UY

ARTICLE 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

1) Réseau d'adduction d'eau potable

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

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

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

2) Assainissement : réseau d'eaux usées

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

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

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

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

3) Assainissement : réseau d'eaux pluviales

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

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

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

UY

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

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

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

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

4) Autres réseaux

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

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

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

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

ARTICLE 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

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

UY

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

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

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

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

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



UY

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

ARTICLE 9 : EMPRISE AU SOL

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

ARTICLE 10 : HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

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

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

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

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

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

Les édifices monumentaux pourront déroger aux règles ci-dessus.

ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR

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

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

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

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

Les activités doivent respecter les prescriptions suivantes :

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

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

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

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

AVANT MECDU

UY

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

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

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

ARTICLE 12 : STATIONNEMENT (Modification M3-R5)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





AVANT MECDU

UY

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

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

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

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

ARTICLE 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

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



4.1.2. Rendu compatible

UY

UY : ZONE D'ACTIVITES AUTOROUTIERES

La zone UY est réservée aux activités autoroutières.

ARTICLE 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3 : ACCES ET VOIRIE

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

UY

ARTICLE 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

1) Réseau d'adduction d'eau potable

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

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

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

2) Assainissement : réseau d'eaux usées

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

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

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

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

3) Assainissement : réseau d'eaux pluviales

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

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

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

UY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

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

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

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

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

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

UY

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

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

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

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

4) Autres réseaux

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

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

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

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

ARTICLE 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

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

UY

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

ARTICLE 9 : EMPRISE AU SOL

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

ARTICLE 10 : HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

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

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

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

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

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

Les édifices monumentaux pourront déroger aux règles ci-dessus.

ARTICLE 11 : ASPECT EXTERIEUR

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

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

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

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

Les activités doivent respecter les prescriptions suivantes :

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

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

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

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

UY

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

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

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

ARTICLE 12 : STATIONNEMENT (Modification M3-R5)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



APRES MECDU

UY

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

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

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

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

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

ARTICLE 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

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





4.2. | La liste des emplacements réservés

4.2.1. Avant mise en compatibilité

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

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	RD 18 à l'Ouest entre A10 et Martigny	Création de voie cycliste – piéton en lien avec la route départementale.	2 431	Commune
2	Voie communale de Jaunay à Martigny - A l'Ouest de l'A10	Création de voie cycliste - piéton	4 176	Commune
3	Long de l'A10	Création d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10 sur les parcelles ZP97 et 293	2 779	Commune
4	Iles du Clain	Création d'un équipement de loisirs	15 586	Commune
5	RD 87	Création de voie cycliste – piéton	1 277	Commune
6	Rue des Ecoles	Extension du groupe scolaire	1 338	Commune
7	Place du Centre	Liaison piétons / cyclistes Gare – Centre Bourg	321	Commune
13	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	376	Commune
15	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	2 260	Commune
18	RD 20 – Rue de Vert	Amélioration de carrefour	4 174	Commune
19	Portes du Futur	Aménagement de carrefour	385	Commune
65	RD910	Aménagement de voirie	48 838	Département
86	Rue de Beausoleil	Aménagement voie ferrée	305	Grand Poitiers
88	Les Philambins	Création bassin d'orage	7 668	Grand Poitiers
89	Martigny	Création bassin d'orage	846	Grand Poitiers
90	Martigny	Création bassin d'orage	18 604	Grand Poitiers
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	625 744	Réseau Ferré de France



Commune de Migné-Auxances (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	1 021	Commune
2	Route de Saumur	Aménagement d'un accès pour désenclaver la zone AU	115	Commune
3	Rue du 8 mai 1945	Création d'une voie et de cheminement pour lier la rue du 8 mai 1945 à une zone AU	1 489	Commune
4	Rue de l'Abreuvoir	Cheminement piétons, sécurisation de la circulation piétonne au carrefour et stationnements	963	Commune
5	Les Coudres	Création de voie	425	Commune
6	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de retournement	909	Commune
7	Guille Belette	Création de voie	1 501	Commune
8	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de gestion des eaux pluvial et d'un espace de stationnements	1 703	Commune
9	Guille Belette	Création de voie piétonne - Deux roues (4m.)	1 000	Commune
10	Rue du Centre	Aménagement de voirie et de dispositif de retournement	338	Commune
11	Auxances	Création de parking – Création d'espace public	1 148	Commune
12	Vallée de l'Auxances	Création parc public et aménagement de cheminement piétons	16 241	Commune
13	Vallée de l'Auxances Nanteuil	Création de cheminements mode doux et franchissement de l'Auxances	895	Commune
14	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	446	Commune
16	Rue des Cosses	Aménagement de carrefour	844	Commune
19	Limbre	Création d'équipement sportif	4 320	Commune
24	Rue de Nanteuil	Création parking et dispositif de gestion des eaux pluviales	1 893	Commune
26	Martouret	Création de voie piétons-2 roues (4m.)	320	Commune
29	Porteau	Création de chemin	99	Commune
30	Péninguette	Aménagement de carrefour	472	Commune





N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
31	Chardonchamp	Création de voie et carrefour	11 810	Commune
34	Rue Louis Plaud	Aménagement virage	149	Commune
35	Rivardière	Elargissement rue de la Longerolle	390	Commune
36	Daumade	Aménagement voirie : retournement des véhicules de sécurité et de propreté	1 754	Commune
38	Rue des Cosses	Aménagement de sécurité et square	715	Commune
39	Pont de Verneuil	Aménagement berges de l’Auxance	585	Commune
43	RD 87	Aménagement et création de voirie	39 184	Département
48	Rte de Richelieu	Création de voie	43 265	Département
65	RD 910	Aménagement voirie	13 092	Département
80	Bourg Nord	Dispositif de gestion des eaux pluviales lié à la zone AU située en amont	2 603	Grand Poitiers
85	Rivardière	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 505	Grand Poitiers
87	Rue des Chilloux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 227	Grand Poitiers
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	881	Grand Poitiers
94	ZAE du Porteau	Dispositif de gestion des eaux pluviales	9 539	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	527 659	Réseau Ferré de France



Commune de Poitiers (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
2	Rue Bois d’Amour	Création de voie	1 578	Commune
3	RN 147	Aménagement Avenue du Plateau des Glières	6 093	Commune
4	Moulin Apparent	Création espace détente	5 385	Commune
12	Breuil Mingot	Création équipement sportif	54 110	Commune
13	Cueille Mirebalaïse	Aménagement espace public	434	Commune
15	Pointe à Miteau	Création et poursuite chemin piétons -cyclistes	1 670	Commune
18	Clain – Rue des quatre roues	Aménagement des berges Clain	10 818	Commune
19	Rue des Grandes Dunes	Création liaison piétonne	312	Commune
26	Avenue Libération	Aménagement liaison piétonne	371	Commune
27	Faubourg Pont Neuf	Création liaison piétonne	1 065	Commune
28	Rue des Joncs	Création liaison piétonne	707	Commune
32	Boulevard Bajon	Création accès public	40	Commune
33	St Eloi	Elargissement voirie	283	Commune
38	Rocade Est	Aménagement carrefour	503	Commune
40	Limite sud Poitiers	Liaison D4-Echangeur sud A10	13 109	Département
50	Petit chemin Bas des Sables	Création liaison piétonne	269	Commune
53	Bd Grand Cerf	Création cheminement piéton	116	Commune
54	Bd Grand Cerf	Création de voie	4 428	Commune
59	Quartier Gare	Création liaison piétonne	175	Commune
68	Rue Santos Dumont	Création d’une aire d’animation de quartier	3 906	Commune
75	Pierre Loti	Création cheminement piétons vers Bellejouanne	476	Commune





N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
80	La Folie	Vole nouvelle	2 363	Commune
82	Chemin de Pimpaneau	Elargissement de voie	489	Commune
83	Avenue du Plateau des Gilères	Création d'une voie de desserte à la zone AU et ses aménagements paysagers	2 516	Commune
90	Rue de la Bugellerie	Extension de locaux et activités	7 500	Région
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	1 079	Grand Poitiers
100	RD 910 - Entrée Sud	Aménagement RD 910 et carrefour	10 051	Département
102	RD 910 - Route de Nantes	Aménagement et carrefour	1 937	Département
103	RD 910 - La Bugellerie	Protection anti-bruit	3 224	Département
105	RD 910 - Carrefour nord	Aménagement du carrefour et mise en place de contre allées	19 519	Département
107	Demi Lune	Aménagement d'un giratoire	1 854	Département
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	631 907	Réseau Ferré de France

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	Rue du Bois de RocheFort	Dispositif de gestion des eaux pluviales et accès	5 456	Commune
3	Rue des Augustins	Aménagement de voies, de cheminements et mise en place de stationnement	953	Commune
4	Rues des Cèdres et des Haut Gazon – zone AU	Création d'un cheminement piéton liant la zone AU et la vallée de la Boivre	277	Commune
6	Grotte de la Norée	Aménagement des berges la Boivre et création d'un cheminement piétons le long de la Boivre	7 775	Commune
7	Rue de la Motte	Elargissement pour modes doux de la ruelle	23	Commune
8	Route de Larnay	Aménagement de voirie	764	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	454 200	Réseau Ferré de France





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

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



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





4.2.2. Rendue compatible

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

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	RD 18 à l'Ouest entre A10 et Martigny	Création de voie cycliste – piéton en lien avec la route départementale.	2 431	Commune
2	Voie communale de Jaunay à Martigny - A l'Ouest de l'A10	Création de voie cycliste - piéton	4 176	Commune
3	Long de l'A10	Création d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10 sur les parcelles ZP97 et 293	2 474	Commune
4	Iles du Clain	Création d'un équipement de loisirs	15 586	Commune
5	RD 87	Création de voie cycliste – piéton	1 277	Commune
6	Rue des Ecoles	Extension du groupe scolaire	1 338	Commune
7	Place du Centre	Liaison piétons / cyclistes Gare – Centre Bourg	321	Commune
13	Rue du Collège	Amélioration de carrefour	376	Commune
15	~~Rue du Collège~~	~~Amélioration de carrefour~~	~~2 260~~	~~Commune~~
18	RD 20 – Rue de Vert	Amélioration de carrefour	4 174	Commune
19	Portes du Futur	Aménagement de carrefour	385	Commune
65	RD910	Aménagement de voirie	48 838	Département
86	Rue de Beausoleil	Aménagement voie ferrée	305	Grand Poitiers
88	Les Philambins	Création bassin d'orage	7 668	Grand Poitiers
89	Martigny	Création bassin d'orage	846	Grand Poitiers
90	Martigny	Création bassin d'orage	18 604	Grand Poitiers
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	619 314	SNCF Réseau



Commune de Migné-Auxances (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	1 021	Commune
2	Route de Saumur	Aménagement d'un accès pour désenclaver la zone AU	115	Commune
3	Rue du 8 mai 1945	Création d'une voie et de cheminement pour lier la rue du 8 mai 1945 à une zone AU	1 489	Commune
4	Rue de l'Abreuvoir	Cheminement piétons, sécurisation de la circulation piétonne au carrefour et stationnements	963	Commune
5	Les Coudres	Création de voie	425	Commune
6	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de retournement	909	Commune
7	Guille Belette	Création de voie	1 501	Commune
8	Chemin rural de Sigon à Migné	Réalisation d'un dispositif de gestion des eaux pluvial et d'un espace de stationnements	1 703	Commune
9	Guille Belette	Création de voie piétonne - Deux roues (4m.)	1 000	Commune
10	Rue du Centre	Aménagement de voirie et de dispositif de retournement	338	Commune
11	Auxances	Création de parking – Création d'espace public	1 148	Commune
12	Vallée de l'Auxances	Création parc public et aménagement de cheminement piétons	16 241	Commune
13	Vallée de l'Auxances Nanteuil	Création de cheminements mode doux et franchissement de l'Auxances	895	Commune
14	Rue de la Longerolle	Création d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales issues des voiries adjacentes	446	Commune
16	Rue des Cosses	Aménagement de carrefour	844	Commune
19	Limbre	Création d'équipement sportif	4 320	Commune
24	Rue de Nanteuil	Création parking et dispositif de gestion des eaux pluviales	1 893	Commune
26	Martouret	Création de voie piétons-2 roues (4m.)	320	Commune
29	Porteau	Création de chemin	99	Commune
30	Péninguette	Aménagement de carrefour	472	Commune





N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
31	Chardonchamp	Création de voie et carrefour	11 810	Commune
34	Rue Louis Plaud	Aménagement virage	149	Commune
35	Rivardière	Elargissement rue de la Longerolle	390	Commune
36	Daumade	Aménagement voirie : retournement des véhicules de sécurité et de propreté	1 754	Commune
38	Rue des Cosses	Aménagement de sécurité et square	715	Commune
39	Pont de Verneuil	Aménagement berges de l'Auxance	585	Commune
43	RD 87	Aménagement et création de voirie	39 184	Département
48	Rte de Richellieu	Création de voie	43 265	Département
65	RD 910	Aménagement voirie	13 092	Département
80	Bourg Nord	Dispositif de gestion des eaux pluviales lié à la zone AU située en amont	2 603	Grand Poitiers
85	Rivardière	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 505	Grand Poitiers
87	Rue des Chilloux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	1 227	Grand Poitiers
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	881	Grand Poitiers
94	ZAE du Porteau	Dispositif de gestion des eaux pluviales	9 539	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	492 069	SNCF Réseau



Commune de Poitiers (modification M1-R5)

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
2	Rue Bois d'Amour	Création de voie	1 578	Commune
3	RN 147	Aménagement Avenue du Plateau des Glières	5 095	Commune
4	Moulin Apparent	Création espace détente	5 385	Commune
12	Breuil Mingot	Création équipement sportif	54 110	Commune
13	Cueille Mirebalaise	Aménagement espace public	434	Commune
15	Pointe à Miteau	Création et poursuite chemin piétons -cyclistes	1 670	Commune
18	Clain – Rue des quatre roues	Aménagement des berges Clain	10 818	Commune
19	Rue des Grandes Dunes	Création liaison piétonne	312	Commune
26	Avenue Libération	Aménagement liaison piétonne	371	Commune
27	Faubourg Pont Neuf	Création liaison piétonne	1 065	Commune
28	Rue des Joncs	Création liaison piétonne	707	Commune
32	Boulevard Bajon	Création accès public	40	Commune
33	St Eloi	Elargissement voirie	283	Commune
38	Rocade Est	Aménagement carrefour	503	Commune
40	Limite sud Poitiers	Liaison D4-Echangeur sud A10	13 109	Département
50	Petit chemin Bas des Sables	Création liaison piétonne	269	Commune
53	Bd Grand Cerf	Création cheminement piéton	116	Commune
54	Bd Grand Cerf	Création de voie	4 428	Commune
59	Quartier Gare	Création liaison piétonne	175	Commune
68	Rue Santos Dumont	Création d'une aire d'animation de quartier	3 906	Commune
75	Pierre Loti	Création cheminement piétons vers Bellejouanne	476	Commune





N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
80	La Folle	Voie nouvelle	2 363	Commune
82	Chemin de Pimpaneau	Elargissement de voie	489	Commune
83	Avenue du Plateau des Gillères	Création d'une voie de desserte à la zone AU et ses aménagements paysagers	2 516	Commune
90	Rue de la Bugellerie	Extension de locaux et activités	7 500	Région
92	Route de Larnay	Aménagement voirie	1 079	Grand Poitiers
100	RD 910 - Entrée Sud	Aménagement RD 910 et carrefour	10 051	Département
102	RD 910 - Route de Nantes	Aménagement et carrefour	1 937	Département
103	RD 910 - La Bugellerie	Protection anti-bruit	3 224	Département
105	RD 910 - Carrefour nord	Aménagement du carrefour et mise en place de contre allées	19 519	Département
107	Demi Lune	Aménagement d'un giratoire	1 854	Département
101		Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	590 578	SNCF Réseau

N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
1	Rue du Bois de RocheFort	Dispositif de gestion des eaux pluviales et accès	5 456	Commune
3	Rue des Augustins	Aménagement de voies, de cheminements et mise en place de stationnement	953	Commune
4	Rues des Cèdres et des Haut Gazon – zone AU	Création d'un cheminement piéton liant la zone AU et la vallée de la Boivre	277	Commune
6	Grotte de la Norée	Aménagement des berges la Boivre et création d'un cheminement piétons le long de la Boivre	7 775	Commune
7	Rue de la Motte	Elargissement pour modes doux de la ruelle	23	Commune
8	Route de Larnay	Aménagement de voirie	764	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et de ses aménagements connexes	368 505	SNCF Réseau





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

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



N°	Adresse	Destination	Superficie en m²	Bénéficiaire
88	A 10	Protection-antibruit-et-chemin	34 862	Commune
89	A 10	Protection antibruit	28 121	Commune
92	Route de Larnay	Elargissement voirie	1 052	Grand Poitiers
93	Précharreaux	Dispositif de gestion des eaux pluviales	22 755	Grand Poitiers
100	Rue des Tamaris	Dispositif de gestion des eaux pluviales	23 420	Grand Poitiers
101	/	Emprises de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et des ses aménagements connexes	776 715	Réseau Ferré de France
102	Rue des Cèdres	Aménagement d’un carrefour	300	Commune
103	Allée de la Sorégie	Aménagement de la voirie	4 571	Commune
104	Vallée de la Boivre	Création d’un cheminement piéton	13 887	Commune
105	Rue des Tamaris	Création d’un cheminement piéton et d’un aménagement paysager	7 685	Commune
106	Rue des Tamaris	Dispositif de gestion des eaux pluviales	3 065	Grand Poitiers
107	Actiparc	Création d’un équipement public à vocation de loisirs et de jeux	10 713	Commune
110	Rue Firmin Petit	Aménagement d’un carrefour	1 670	Commune
111	Avenue Camille Hablizig	Création d’un parking et espaces verts	1 377	Commune
112	Rue de la Nougerale – Vieille Rue	Création de trottoirs	621	Commune



4.3. | Le plan de zonage

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

4.3.1. Avant mise en compatibilité

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

4.3.2. Rendu compatible

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





5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

5.1. Cadrage réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota :

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

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

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

5.3. Avis de l’Autorité Environnementale

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

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

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

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



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





5.4. | Contenu de l'évaluation environnnementale

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

5.5.1. Milieu physique

5.5.1.1. La géographie

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

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

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

5.5.1.2. Le relief et la géologie

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

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

5.5.1.3. Le climat

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

5.5.1.4. Les eaux souterraines et superficielles

5.5.1.4.1. Usages

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

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

5.5.1.4.2. Documents de planification

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

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

5.5.1.4.3. Enjeux de la ressource en eau

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

5.5.1.5. Les risques naturels

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

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

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

5.5.1.6. La qualité de l'air

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

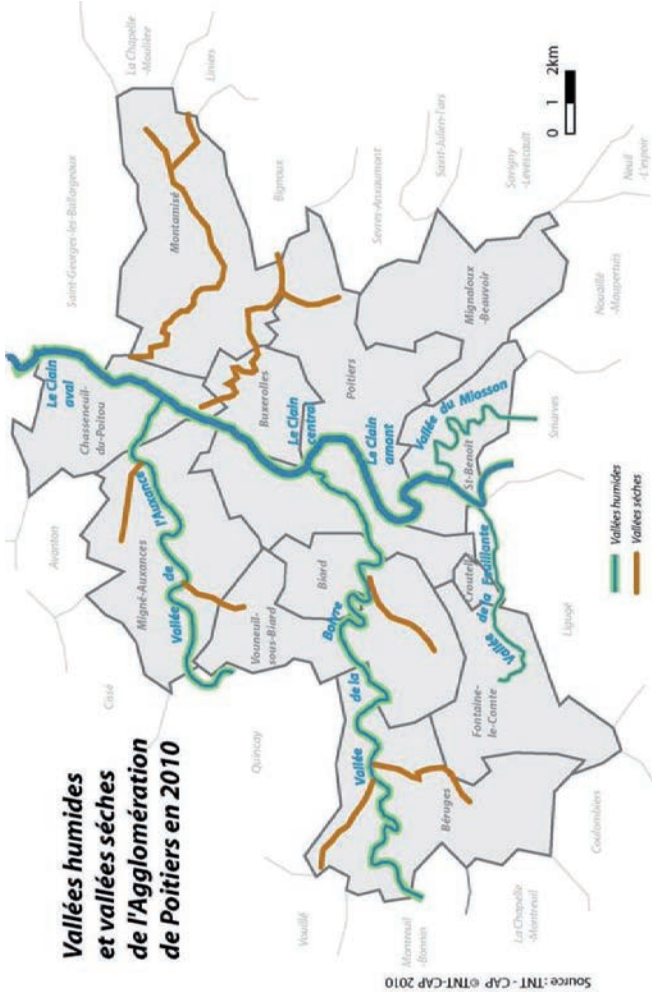
L'aire d'étude du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné est, quant à elle, essentiellement soumise aux polluants routiers, aux émissions agricoles et aux émissions liées aux secteurs résidentiels / tertiaires lorsque l'A10 approche une zone urbanisée. Les polluants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





5.5.2.2. Les Zones humides

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



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

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

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

Ces zones humides appartiennent à deux grandes catégories :

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

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

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

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

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

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

5.5.3. Milieu humain

5.5.3.1. Contexte socio-économique

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

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

5.5.3.2. Les déplacements, réseaux et équipements

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

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

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



5.5.3.3. Les nuisances sonores

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

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

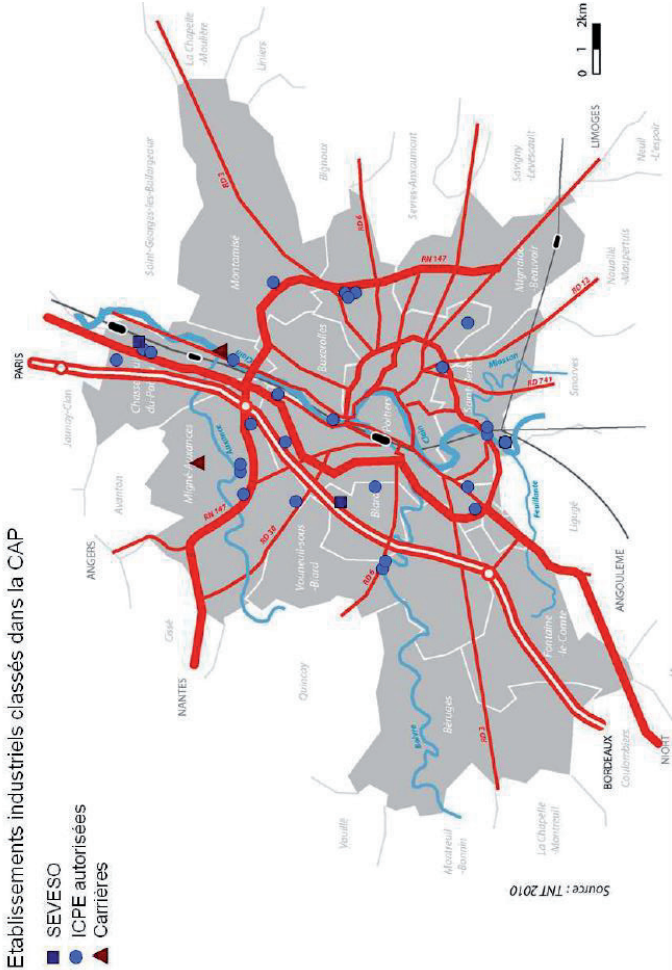
Dans le cadre de l'étude d'impact, une campagne de mesures acoustiques, effectuée du 23 novembre au 17 décembre 2015 et du 13 au 14 avril 2016, a été réalisée pour qualifier l'ambiance sonore en façade des habitations riveraines de l'A10 sur toute l'aire d'étude.

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

5.5.3.4. Les risques technologiques

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

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



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

5.5.4. Patrimoine et le paysage

5.5.4.1. Paysage

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

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

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

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

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



5.5.4.2. Patrimoine archéologique

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

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

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

Tableau des entités archéologiques connues

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

5.5.4.3. Patrimoine historique et culturel

5.5.4.3.1. Sites inscrits et sites classés

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

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

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

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

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

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



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

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

5.5.4.3.2. Monuments historiques

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

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

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





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

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

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

Thématique	Enjeux hiérarchisés	Mesures environnementales mises en œuvre dans le cadre du projet de l’autoroute A10 pour répondre aux enjeux du PLUI
CONSUMMATION D'ESPACE ET BIODIVERSITE	○ Préserver les zones rurales. ○ Restaurer et protéger les écosystèmes, et notamment les milieux humides, les marais alluviaux, les vallées sèches et le manteau forestier. ○ Inscrire les projets d'aménagement et de construction dans la dynamique du réseau écologique et permettre de sauvegarder ou restituer les continuités entre les secteurs. ○ Aménager en conservant et gérant les espaces forestiers et enherbés aux abords des cours d'eau par un classement naturel, agricole ou urbain adapté.	Les études de conception du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ont été réalisées dans un souci constant de réduire au maximum l'emprise du projet sur les parcelles riveraines de l'actuelle autoroute A10, en phases travaux et conception. Pour connaître les enjeux en terme de biodiversité, des diagnostics détaillés ont été produits, basés sur de nombreux inventaires. Ces derniers ont été menés par une équipe de treize naturalistes, sur une période allant d'août 2013 à juillet 2016. Au total, 106 journées de terrain ont été effectuées. Sur la base de ces inventaires, il a été possible de déterminer précisément les enjeux des différentes zones d'étude retenues en matière d'habitats naturels, de flore, de faune, de corridors écologiques, ... et d'évaluer les enjeux écologiques. À partir de ces enjeux, les études de conception du projet ont été réalisées en appliquant la méthode « Éviter Réduire Compenser ».
PAYSAGES ET PATRIMOINES BATIS	○ Préserver les espaces agricoles et forestiers lors d'éventuelles opérations d'aménagement. ○ Préserver les paysages bocagers et les vallées des cours d'eau traversant le territoire. ○ Intégrer la réflexion sur les caractéristiques des paysages dans les opérations d'aménagement. ○ Mettre en valeur les éléments naturels déjà présents sur le territoire (rivières et falaises) qui sont souvent inexploités. ○ Reconstituer quelques haies et boqueteaux compatibles avec l'activité agricole. ○ Valoriser l'ensemble du patrimoine bâti présent sur le territoire, aussi bien le patrimoine privé (maisons et fermes) que le patrimoine monumental.	En matière de paysages et de patrimoines bâtis, les études de conception du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 ont été réalisées à partir d'un diagnostic détaillé portant sur la définition des unités paysagères traversées par l'autoroute et l'analyse des enjeux de paysage, d'architecture et de patrimoine au sein de ces unités. Un Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP) a ensuite été réalisé pour étudier l'insertion du projet, entre Poitiers et Veigné et établir des prescriptions architecturales et paysagères. Ce SDAP, définissant un cadre d'intervention pour l'aménagement du projet, sert de base aux différentes propositions paysagères et architecturales réalisées sur chaque tronçon autoroutier aménagé.
RISQUES NATUREL, TECHNOLOGIQUES ET NUISANCES SONORES	○ Prendre en compte les vallées des rivières lors d'éventuelles opérations d'aménagement afin de ne pas accroître les risques d'inondations. ○ Limiter l'imperméabilisation des sols pour favoriser l'infiltration naturelle et créer des bassins de rétention d'eau pour soulager les bassins d'évacuation. ○ Gérer durablement les eaux pluviales dans les nouvelles zones d'aménagement : limitation des surfaces imperméables, choix de systèmes d'infiltration écologique, gestion des eaux de pluie à la parcelle. ○ Préconiser des dispositifs de construction adaptés dans les zones exposées au phénomène du retrait gonflement des argiles. ○ En fonction de la distance affectée par le bruit de part et d'autre des infrastructures de transport, imposer aux constructeurs des normes d'isolement acoustiques dans ces secteurs.	Les risques naturels et technologiques ont été recensés dès le démarrage commencement des études de conception dans le cadre des diagnostics environnementaux réalisés, afin de les éviter au maximum le plus possible. Cependant, la nature du projet (élargissement d'une infrastructure existante) ne permet pas de mettre en œuvre un évitement géographique à chaque fois que le tracé rencontre une zone présentant un risque naturel et/ou technologique. Dans ce cas, des mesures de réduction ou de compensation ont été sont proposées. Les risques d'inondation et de pollution de la ressource en eau ont été étudiés dans le cadre des études hydrauliques et d'assainissement menées sur le projet. En matière de bruit, pour déterminer les nuisances sonores du projet, une étude acoustique a été réalisée sur la base de mesures in situ et de modélisations acoustiques. Les niveaux sonores actuels des habitations riveraines de l'autoroute A10 ont été déterminés sur la base d'une campagne de mesure "in situ", avec la réalisation de 89 points de mesure. Un modèle numérique de calcul a ensuite été construit pour l'ensemble de l'aire d'étude, qui a permis de reconstituer de façon fiable l'ambiance sonore préexistante aux abords de l'autoroute. Ce modèle a servi ensuite à évaluer l'environnement sonore futur, en se basant sur une comparaison entre les scénarios avec projet et sans projet. Dès lors que les seuils réglementaires ont été dépassés, des protections acoustiques, si possible collectives, ont été étudiées.
GESTION DES DECHETS	○ Tendre vers plus de valorisation.	Les études de conception au stade actuel d'Avant-Projet et les études ultérieures à venir (études de Projet) prennent en compte la problématique de la phase chantier, en étudiant un projet dont les impacts au cours du chantier doivent être réduits au maximum. Des mesures environnementales sont proposées à chaque fois que des impacts négatifs sont détectés. Parmi ces mesures, la gestion des déchets a été prise en compte avec pour objectifs de limiter le volume des déchets produits et dès lors qu'il en est produit, de les recycler au maximum et de les traiter lorsqu'ils sont nocifs pour l'environnement.

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

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



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

5.7.1. Au regard des zonages d’urbanisme

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

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

Le tableau suivant présente les zonages concernés par les modifications :

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

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

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

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

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

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

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

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



A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

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

Commune de Migné-Auxances	Surface totale PLU en ha	Surface incluse dans la zone UY étendue en ha	Surface relative par rapport à la surface totale de la zone dans le PLU en %
Zones U2r (et U2n)	153	0	0
Zones U3 et U3n	99	0	0
Zone UE	82	0	0
ZoneUEnc	0	0	/
Autres zones U (y compris UY)	138	0	0
Zone AUm1	27	0	0
Zone AUm2	90	0	0
Zone AUe1	143	0	0
Zone AUe2	17	0	0
Zone A1	1128	0,6	0,1
Zone A2	490	0,08	0,02
Zone N1	394	0,69	0,2
Zone N2	136	0	0
Autres zones N	0	0	/
Total	2 897	1,37	0,05
EBC	245	0	0,0

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

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





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

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

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

5.7.2. Au regard de l’occupation du sol

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

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





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

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

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

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

Consommation d’espace et biodiversité :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Paysages et patrimoines bâtis :

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

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

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

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

- Risques naturels, technologiques et nuisances sonores :

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

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

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

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

- Gestion des déchets :

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

- Pour Les Emplacements Réservés (ER) existants :

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

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

ER supprimés.:

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

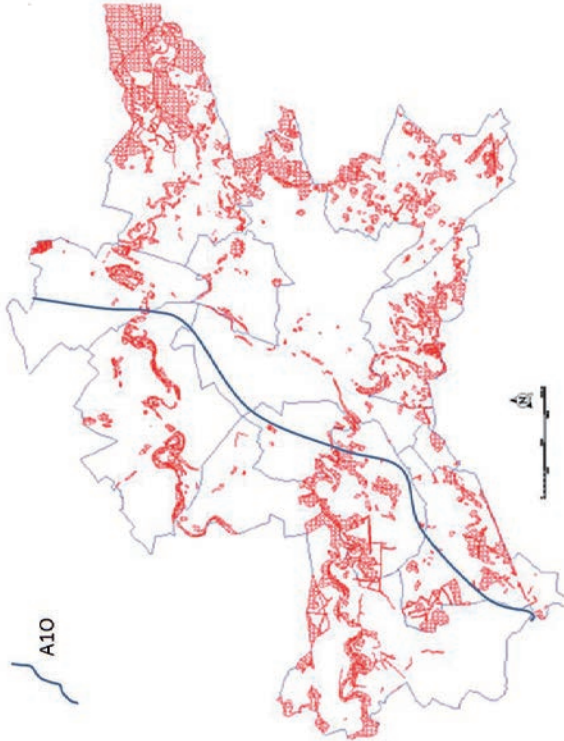
L’ensemble des ER existants réduits ou supprimés étant prévus pour la modification ou la réalisation d’infrastructures de transport ou d’équipement liés aux infrastructures de transport, l’occupation du sol envisagée est identique à celle initialement prévue.



➤ Pour les Espaces boisés Classés (EBC) :

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

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



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

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

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

En conclusion, on peut mentionner que :

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

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

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

MILIEU PHYSIQUE

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

MILIEU NATUREL

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

Mesures de compensation : surfaces potentielles de guildes à compenser

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

MILIEU HUMAIN

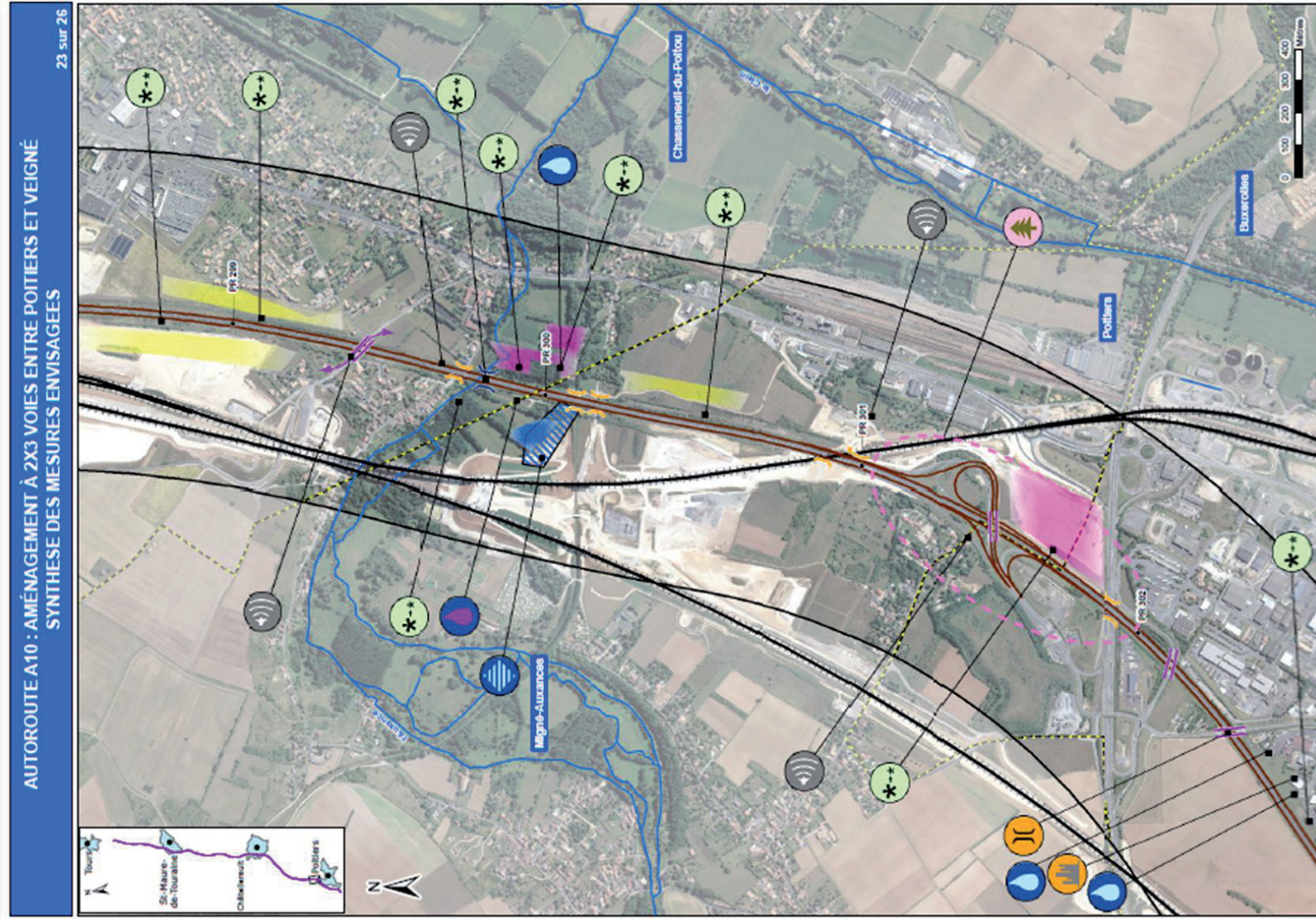
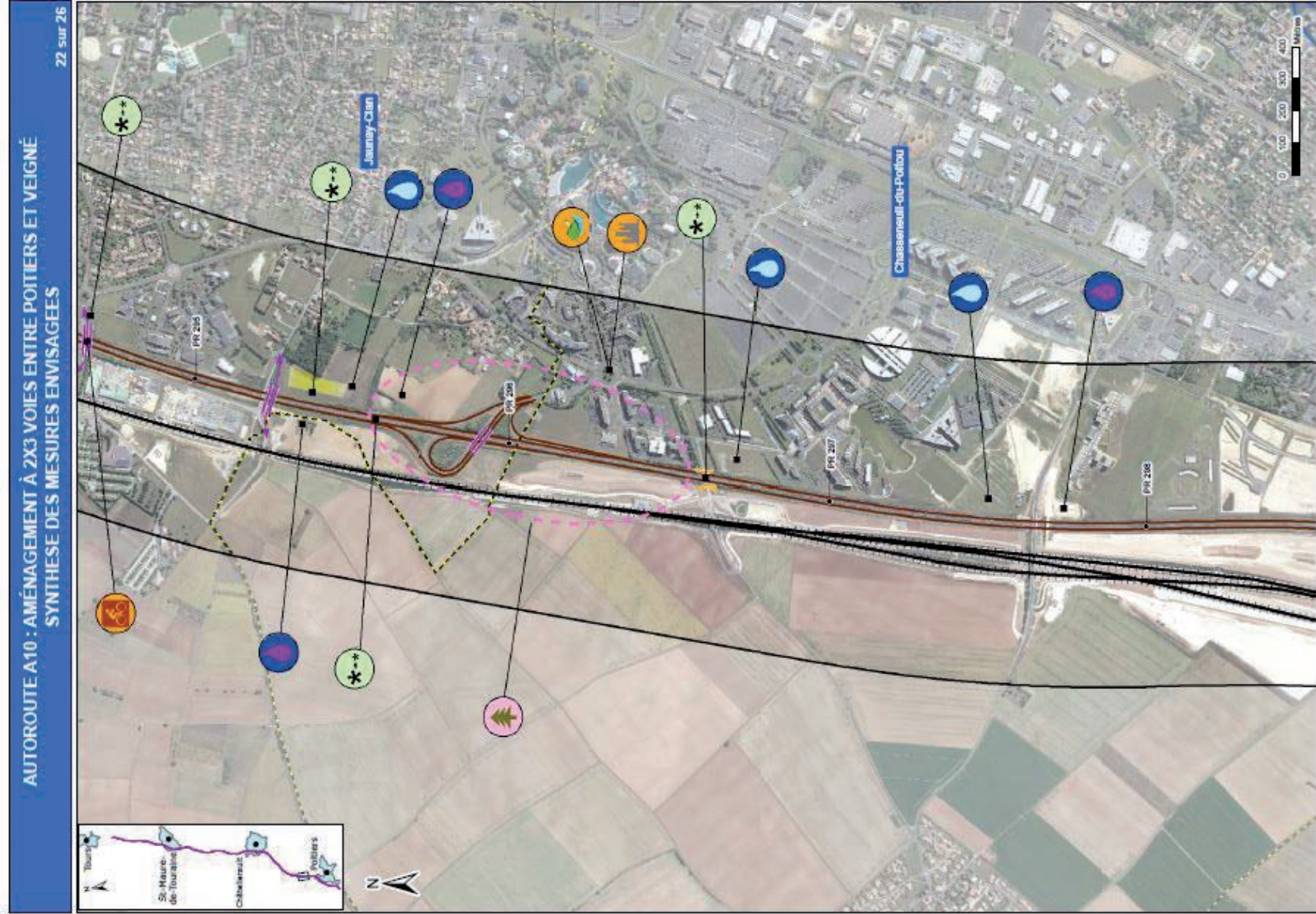
- Mesures vis-à-vis des activités économiques
- Passage supérieur rétabli en place
- Passage supérieur reconstruit à proximité et rétablissement envisagé
- Passage supérieur reconstruit à proximité et principe de rétablissement à définir
- Passage inférieur allongé
- Pont provisoire
- Mesures liées aux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

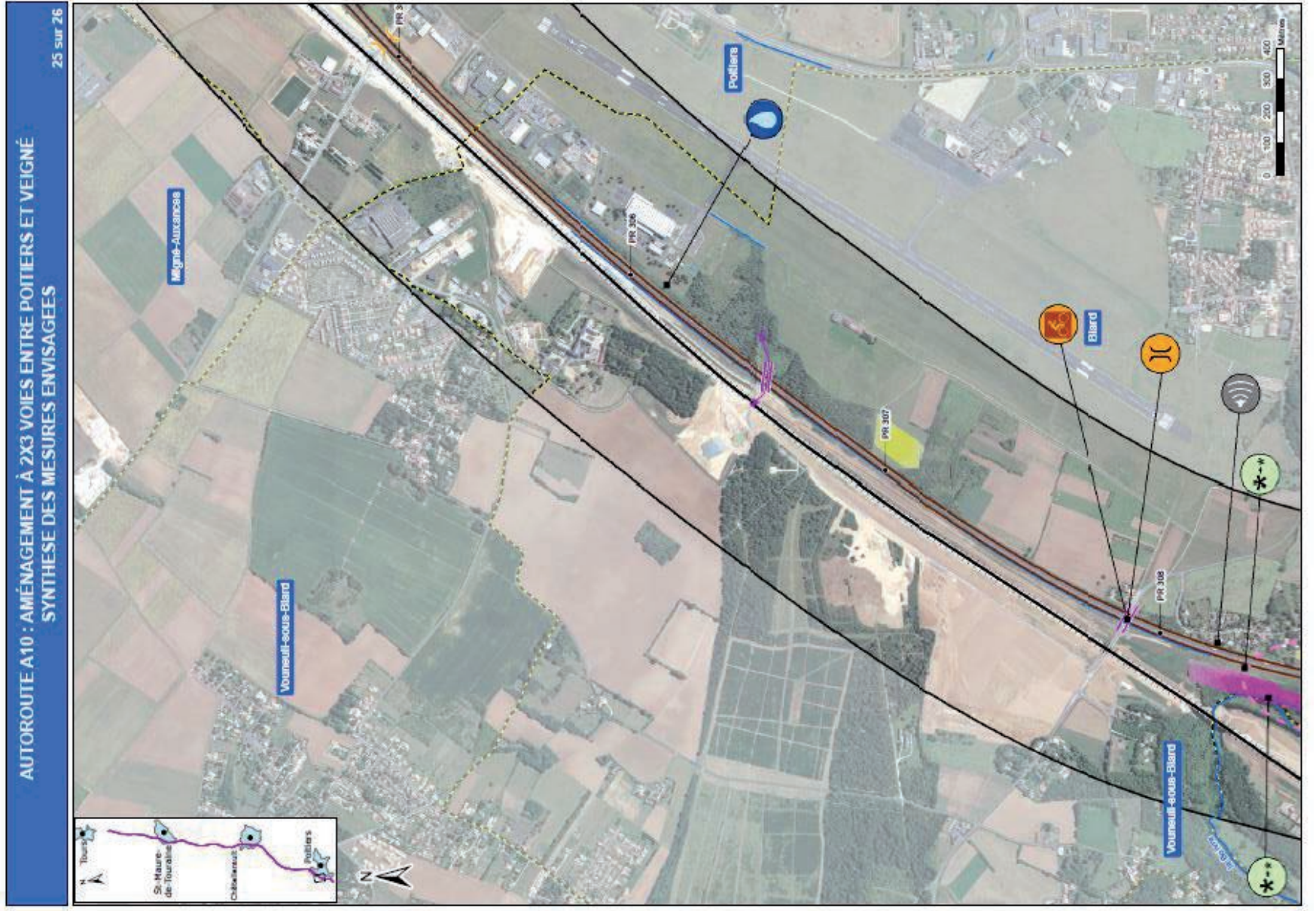
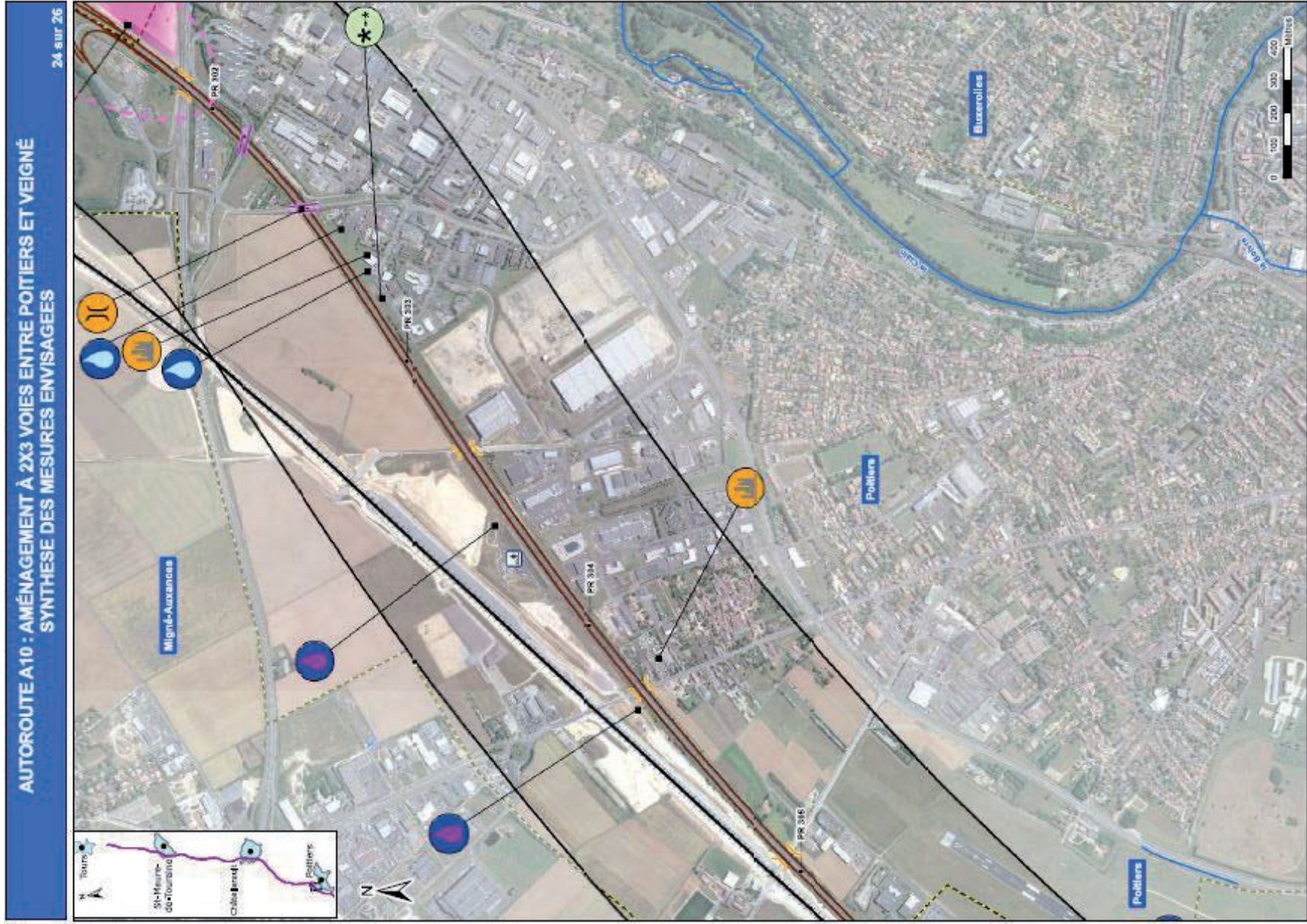
ACOUSTIQUE

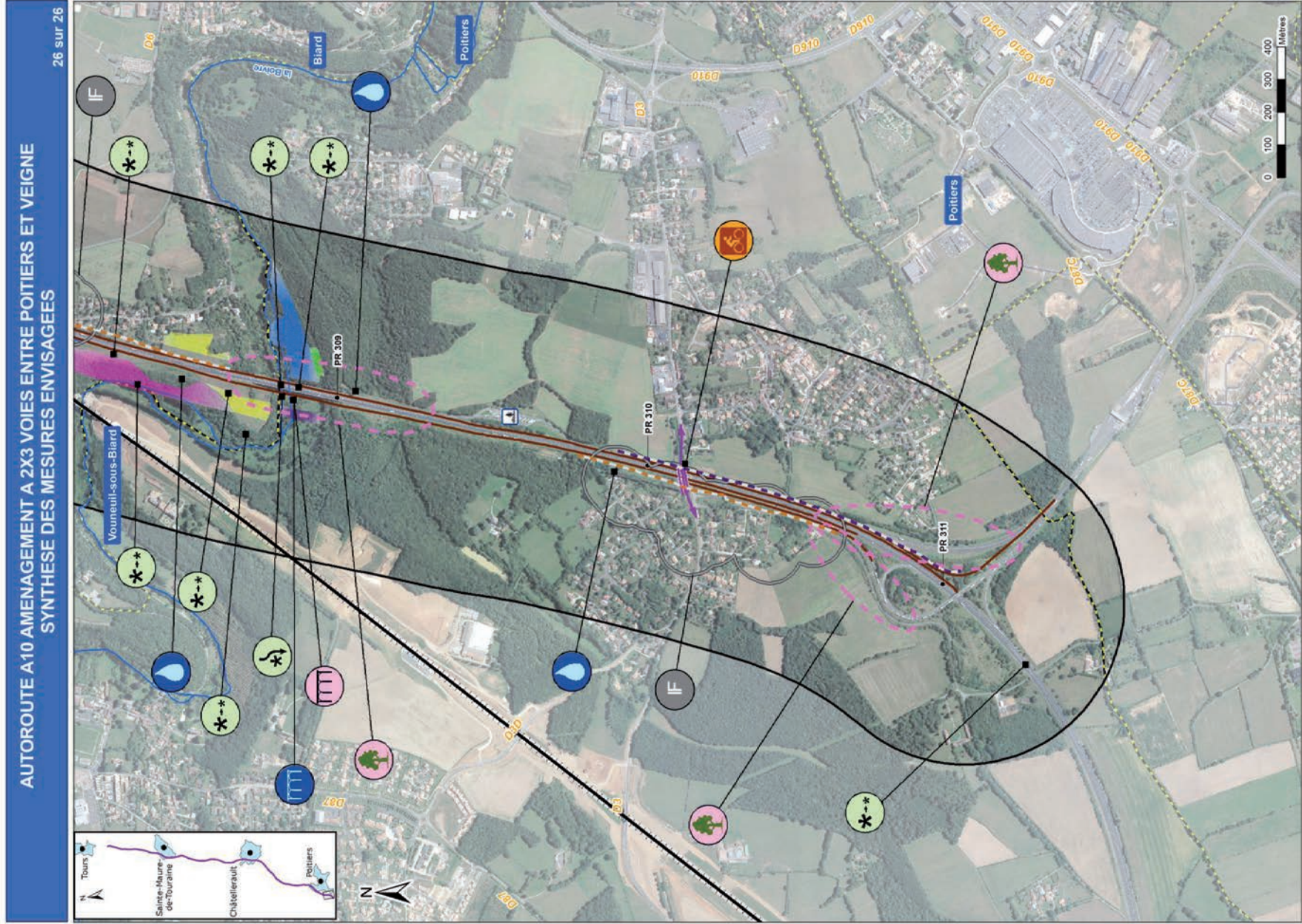
- Protection acoustique

PAYSAGE ET PATRIMOINE

- Mesures paysagères
- Mesures architecturales









5.7.3. Du point de vue du réseau Natura 2000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les mesures retenues en phase travaux sont les suivantes :

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 13 avant mis en compatibilité
Les espaces non bâtis qui ne sont pas nécessaires au stationnement et aux accès des véhicules, à la circulation piétonne et aux aires de jeux doivent être plantés d’essences variées. Les éléments plantés doivent être conformes aux orientations d’aménagement biodiversité.
Les bassins d’orage doivent être végétalisés et ouverts au public. En cas d’impossibilité technique avérée tenant notamment au rapport entre la surface disponible et le volume utile de stockage à réaliser, le dispositif de stockage ne pourra pas être constitué d’un bassin d’orage, mais d’un système garantissant une bonne intégration paysagère et, si possible, une accessibilité préservée pour le public.
Article 13 après mise en compatibilité
Les espaces non bâtis qui ne sont pas nécessaires au stationnement et aux accès des véhicules, à la circulation piétonne et aux aires de jeux doivent être plantés d’essences variées ou a minima végétalisés . Les éléments plantés doivent être conformes aux orientations d’aménagement biodiversité.
Les bassins d’orage doivent être végétalisés et ouverts au public. En cas d’impossibilité technique avérée tenant notamment au rapport entre la surface disponible et le volume utile de stockage à réaliser, le dispositif de stockage ne pourra pas être constitué d’un bassin d’orage, mais d’un système garantissant une bonne intégration paysagère et, si possible, une accessibilité préservée pour le public.
Toutefois, en cas d’impératif lié à la sécurité des biens et des personnes, les bassins aménagés et autres dispositifs de stockage pourront être clôturés et rendus inaccessibles au public.

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

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





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

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

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

Le tableau suivant présente la comparaison à effectuer :

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



5.10. | Résumé non technique

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

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

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

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

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

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

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

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

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





6. ANNEXES



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





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

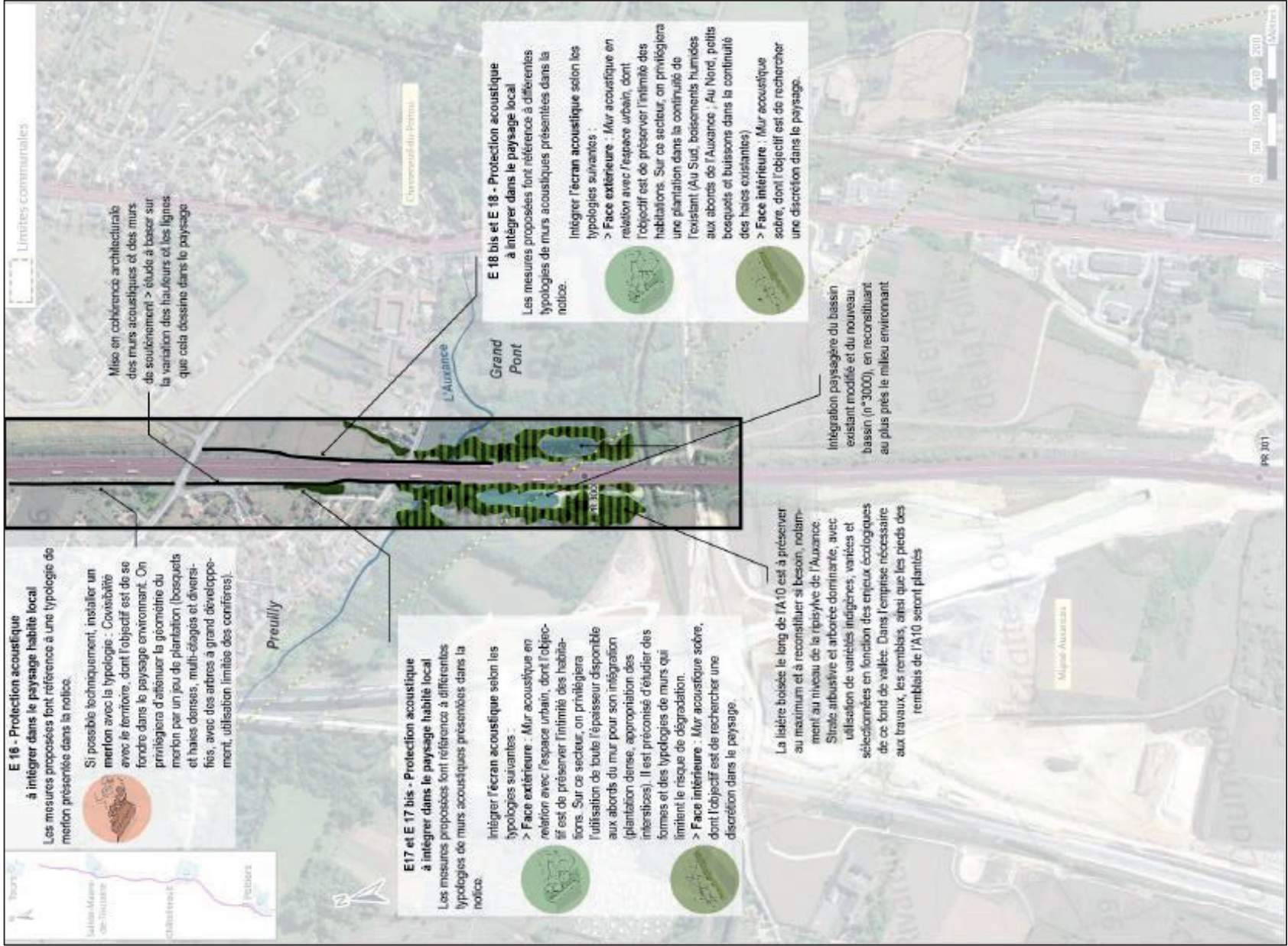


Planche 3 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

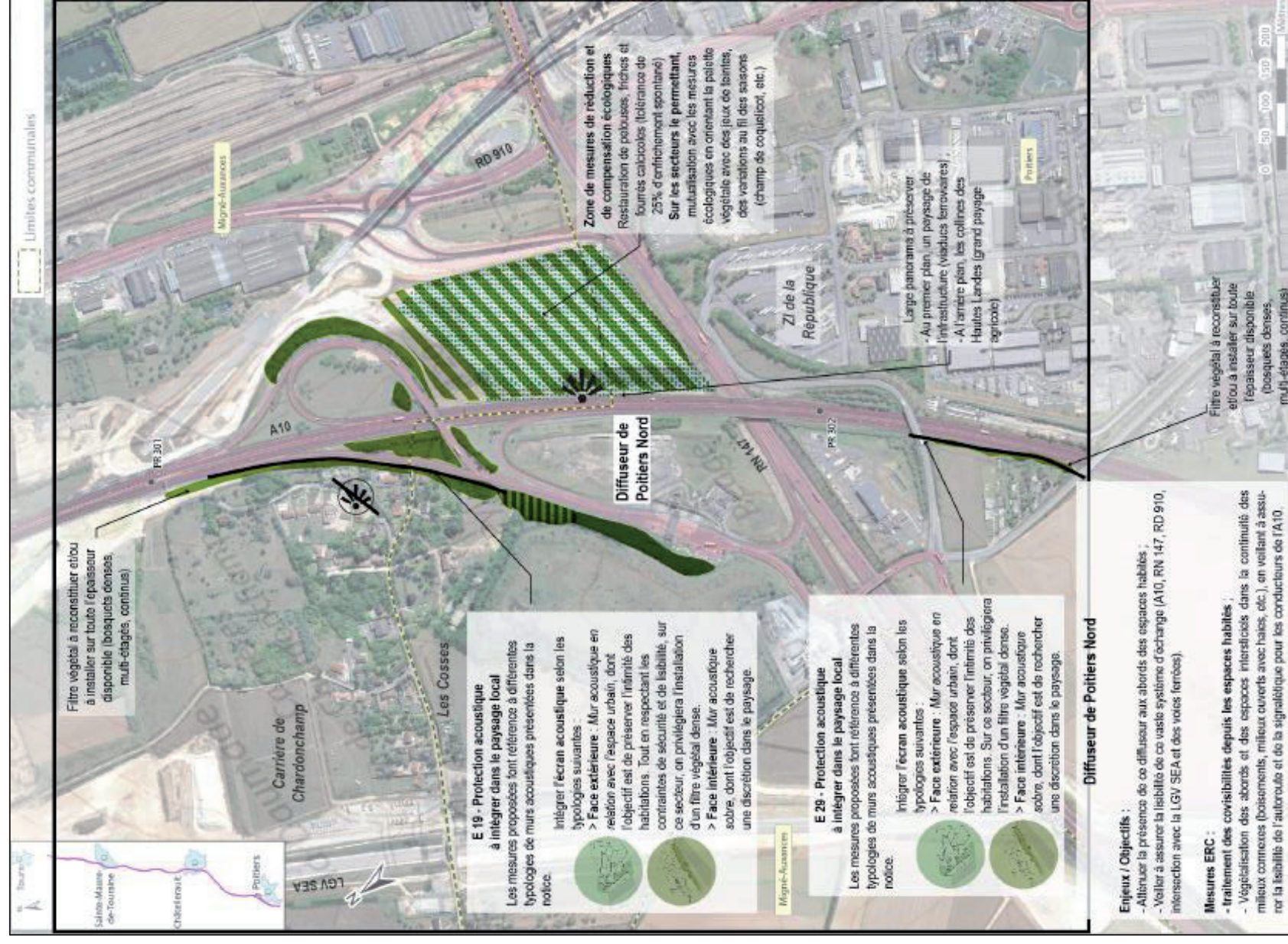


Planche 4 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

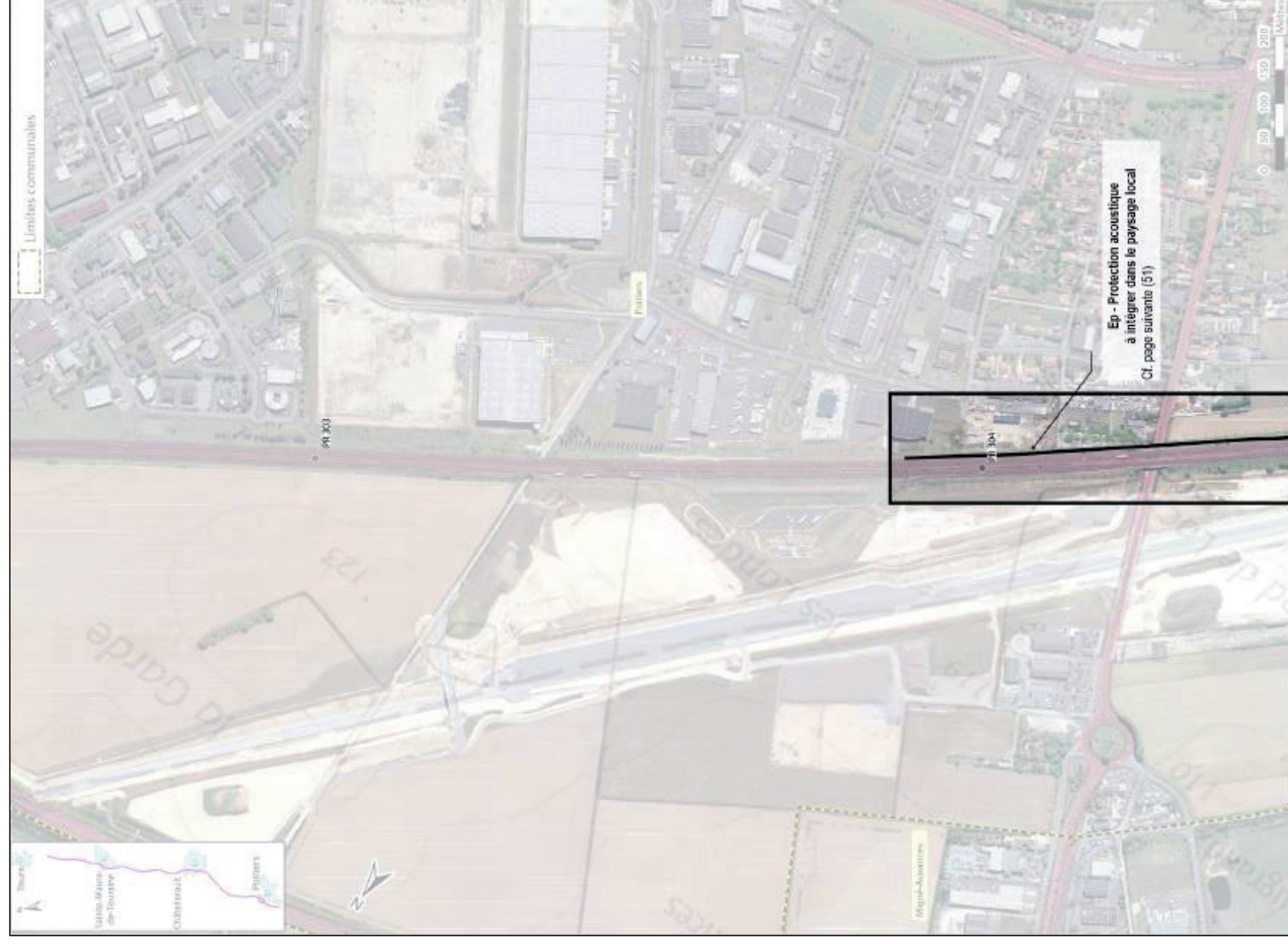


Planche 5 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

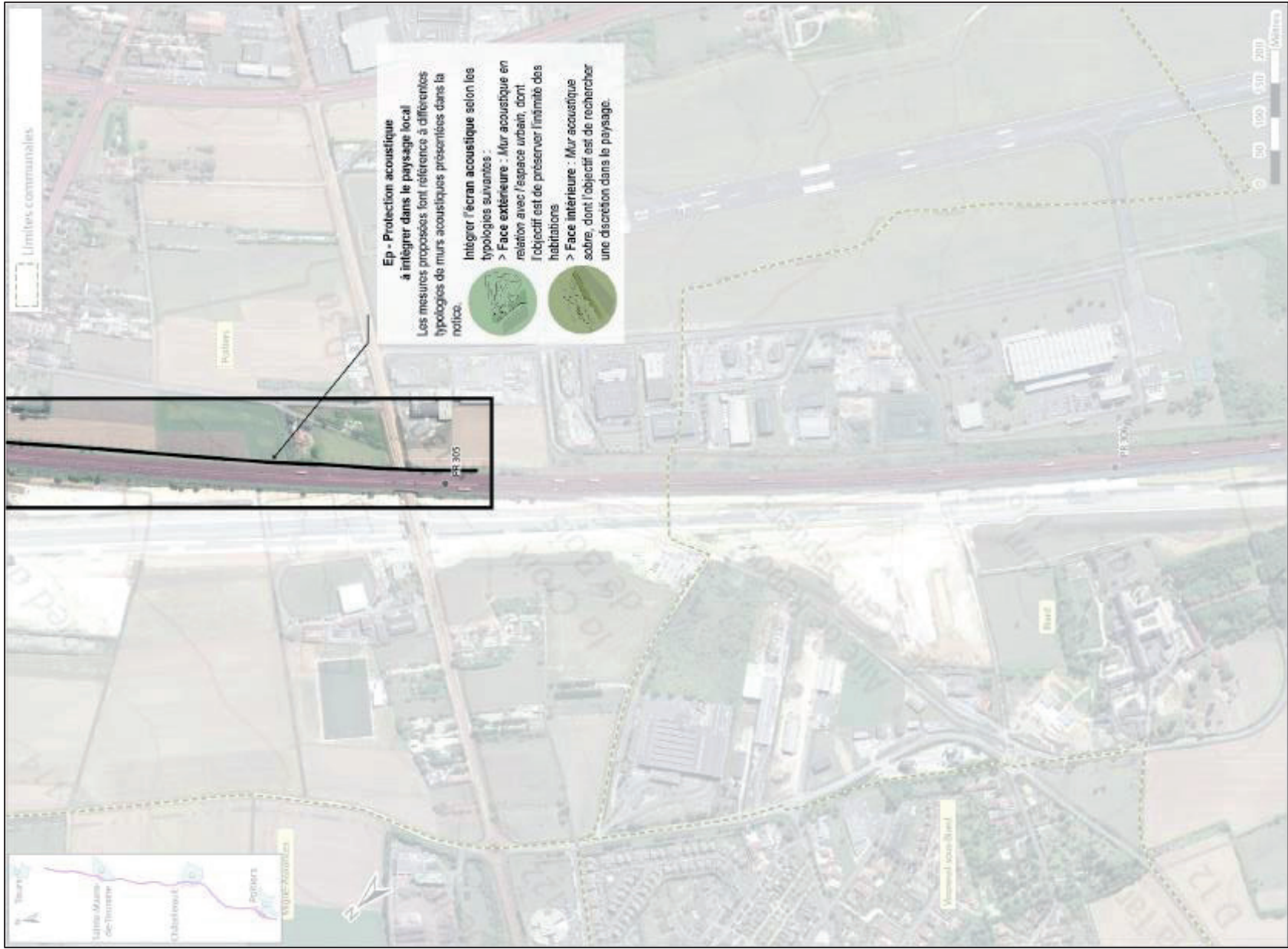


Planche 6 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)



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

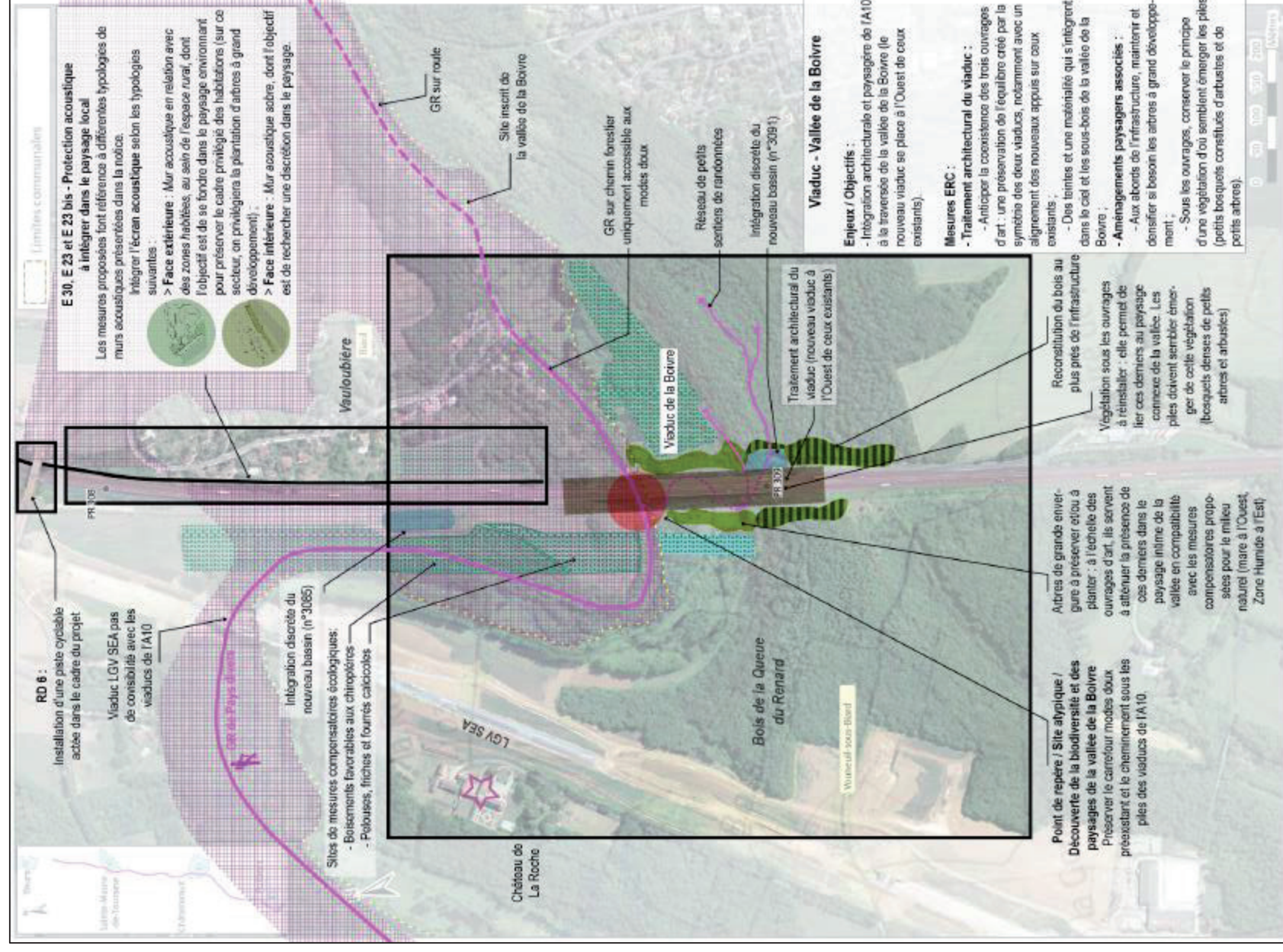


Planche 8 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

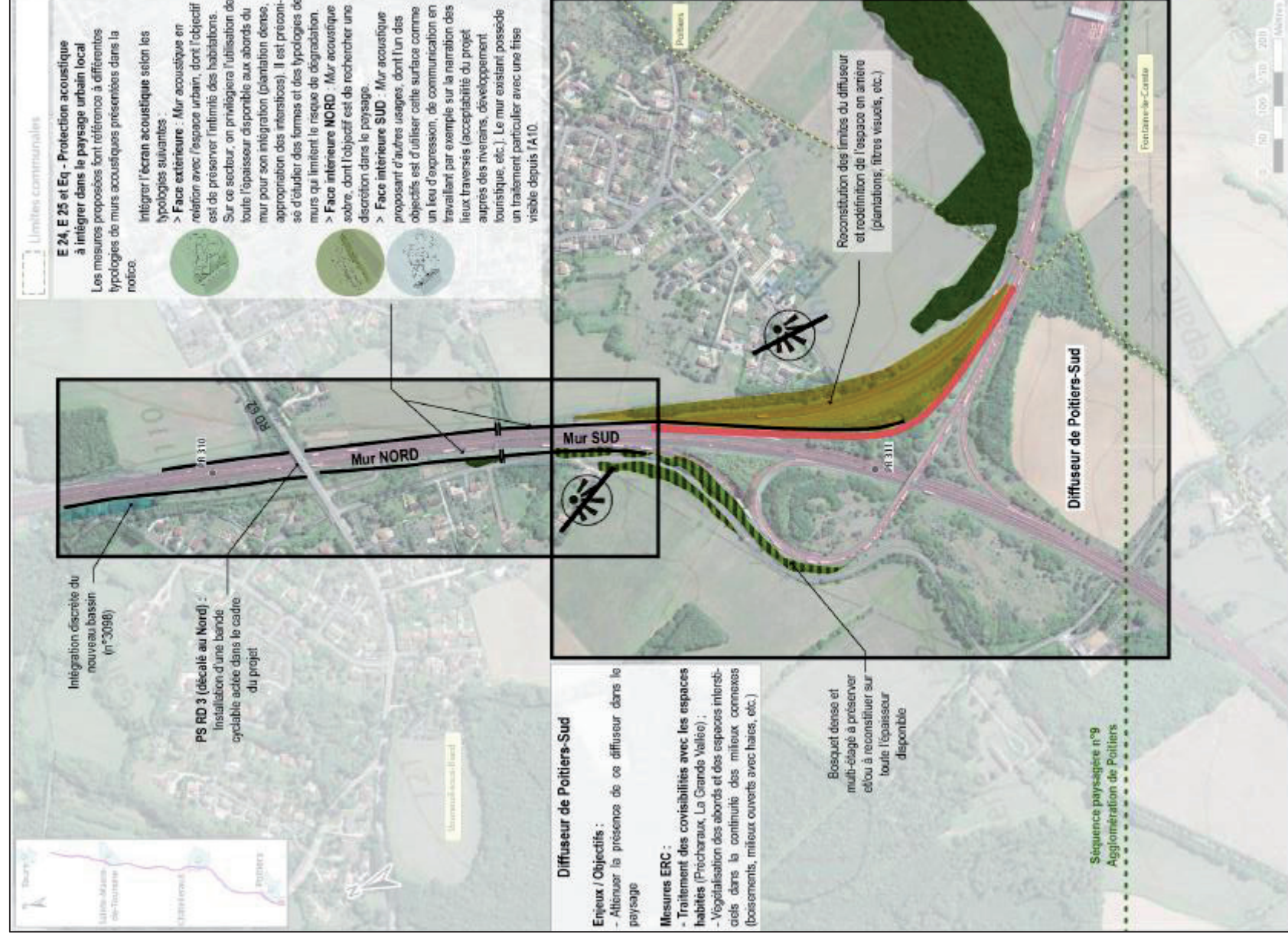


Planche 9 (source : Atlas des mesures paysagères, annexe de la pièce F4)

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

Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFETE DE LA VIENNE

Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) d'Antran, Beaumont, Châtellerault, Jaunay-Clan, Marigny-Brizay, Naintré, Usseau et Grand Poitiers

Procédure de déclaration d'utilité publique – projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné

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

Ont participé à la réunion :

Jocelyn SNOECK

Ingrid MEMETEAU

Dominique GALLAS

Aurélié DRAPIER

Mickaël GEAY

Marlène MAZIERE

Patrick JARRY

Eric SAUNER

Claire CHARBONNEAU

Emeric HENRY

Fabienne BARRERE

Christophe COUTURIER

Nathalie MAILHE

Sous-préfet de Châtellerault

Responsable du bureau de l'environnement – préfecture de la Vienne

Chef du service habitat, urbanisme et territoires adjoint– direction départementale des territoires de la Vienne

Responsable de l'unité planification - direction départementale des territoires de la Vienne

Chargé d'études planification - direction départementale des territoires de la Vienne

Ingénieure d'études au service régional d'archéologie - Direction régionale des affaires culturelles de Nouvelle-Aquitaine

Technicien au sein du pôle santé publique et environnementale – délégation départementale de la Vienne – Agence régionale de Santé Nouvelle-Aquitaine

Directeur opérationnel – Vinci autoroutes – réseau Cofiroute

Chargée de mission infrastructures - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute

Chargé de mission foncier - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute

Chargée de mission environnement et procédures - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute

Chef de projet - Vinci autoroutes – réseau Cofiroute

Chef de projet environnement – aménagement - Ingerop

1/10

A10 AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES ENTRE POITIERS ET VEIGNÉ

Michel HAMOIR

Maire de la commune d'Usseau

Claire PERINET-MARQUET

Adjointe au maire de Beaumont-Saint-Cyr, en charge de l'urbanisme

Frédéric GUILLOT

Responsable du pôle stratégies et observation – direction urbanisme et mixité sociale – Grand Poitiers communauté urbaine

Olivier DESCROIX

Chargé de mission grandes infrastructures – Grand Poitiers communauté urbaine

Daniel SIRAUT

Adjoint au maire de Chasseneuil-du Poitou, en charge de l'urbanisme

Emmanuel BAZILE

Chargé d'urbanisme – commune de Chasseneuil-du-Poitou

Daniel JUIN

Adjoint au maire de Migné-Auxances, en charge de l'urbanisme

Ont été excusés :

Karine DESROSES

Présidente de la chambre de métiers et de l'artisanat de la Vienne

Corinne GUYOT

Architecte des bâtiments de France - Cheffe de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Vienne - Direction régionale des affaires culturelles de Nouvelle-Aquitaine

Chloé GOND

Ingénieure territoriale – délégation territoriale Aquitaine Poitou-Charentes de l'institut national de l'origine et de la qualité

Bernard CORNU

Délégué du président de Grand Poitiers – communauté urbaine – urbanisme, aménagement de l'espace communautaire, habitat, planification urbaine

Dominique CLEMENT

Vice-président de Grand Poitiers – communauté urbaine – urbanisme, aménagement de l'espace communautaire, habitat, planification urbaine

Eliane ROUSSEAU

Vice-présidente de Grand Poitiers - communauté urbaine – voirie

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

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

2/10

85

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

pieceI-Gd_Poitiers-04-2018.indd 85

23/04/2018 15:59



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PLU d’Antran :

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

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

PLU d’Usseau :

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

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

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

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



PLU de Châtellerault :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
31 377 m²	ER n°4 pour la réalisation de la déviation de Besse (RD 725 ouest)	Département	2 317 m²	-	ER n°24 609 047 m²	U2, U3, AU2, AUy2, N1 et N4 (articles 2, 6, 7, 10, 11 et 13) N2 et NL (articles 6, 7, 10, 11 et 13) UY (articles 2, 10, 11 et 13) AUy (articles 2, 6, 10, 11 et 13) A (articles 2, 6, 7, 11 et 13)
	ER n°9 pour la création d'une section pour une liaison interquartiers	Commune	100 m²			

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

PLU de Naintré :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
45 911 m²	Aucun	-	-	Zone UF élargie Zones A, Ap, et Np réduites	-	Aucune

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

PLU de Beaumont :

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

5/10

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

PLU de Marigny-Brizay :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
2 485 m²	ER n°121 pour la réalisation de la LGV SEA	SNCF réseau	1 107 m²	Zone UY élargie Zones U, A, N, Ni et Np réduites	Aucune	Aucune

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

PLU de Jaunay-Clan :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
Aucune	ER n°121 pour un élargissement de voie destinée à desservir la future zone d'activité Chalembert II	Département	1 664 m²	Zone UX élargie Zones U, Uf, U*, AU*a, AU*b, A, N, Ne et Np réduites	Aucune	UX articles 6, 7, 10 et 13)
	ER n°124 pour la réalisation de la LGV SEA	SNCF réseau	114 184 m²			
	ER n°129 pour l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'A10	Commune	14 133m² ER supprimé en totalité			
	ER n°130 pour l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'A10	Commune	63 986 m² ER supprimé en totalité			

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

6/10





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

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

PLU de Grand Poitiers :

Surface EBC impactée	Emplacement réservé (ER) impacté	Bénéficiaire de l'ER impacté	Surface de l'ER impacté	Zonage réservé aux activités autoroutières élargi/réduit pour le projet	Surface d'ER créée pour le projet	Modification de la rédaction du règlement
19 558 m²	ER n°101 pour la réalisation de la LGV SEA	SNCF réseau	169 044 m²	Zone UY élargie Zones U2x8, U2x1-2, U3, U3n, UE, Uenc, AUm1, AUm2, AUe1, AUe2, A1, A2, N1 et N2 réduits	Aucune	UY (article 13)
	ER n°15 pour l'amélioration d'un carrefour	Commune de Chasseneuil-du-Poitou	2 260 m² (ER supprimé en totalité)			
	ER n°3 pour l'aménagement d'un dispositif anti-bruit le long de l'A10	Commune de Chasseneuil-du-Poitou	305m²			
	ER n°3 pour l'aménagement de l'avenue d u plateau des Glières	Commune de Poitiers	998 m²			
	ER n°88 pour l'aménagement d'une protection acoustique le long de l'A10 et d'un chemin	Commune de Vouneuil-sous-Biard	34 062 m² (ER supprimé en totalité)			

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

7/10

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8/10





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Sous-préfet de Châtelleraut

Jocelyn SNOECK

9/10



10/10

