



Communauté d'Agglomération du Niortais
Commune de Bessines

Plan Local d'Urbanisme approuvé le 27 février 2007,

Révision allégée n°2 du Plan Local d'Urbanisme

Rapport de présentation

I. Table des matières

I.	Table des matières.....	2
II.	Préambule	4
III.	Éléments de diagnostic	8
IV.	Étude de dérogation	11
V.	Contenu de la Révision allégée	14
1.	Le parti d'aménagement.....	14
a)	La proposition retenue	14
b)	La prévention des nuisances.....	15
c)	La prise en compte de la sécurité	17
d)	Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.....	17
2.	Modifications du document d'urbanisme : l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	18
a)	Les grandes orientations générales	18
b)	Les prescriptions urbaines et architecturales	19
c)	Les prescriptions pour un engagement durable	21
d)	Les prescriptions liées à l'organisation des flux	22
e)	Les prescriptions pour la préservation de l'environnement et des paysages	25
f)	Représentation indicative du projet d'aménagement du site (disposition à titre informatif non réglementaire).....	30
3.	Modifications du document d'urbanisme : le règlement et le zonage	32
a)	Modification de l'article 6.....	32
b)	Modification de l'article 10.....	33
c)	Modification de l'article 12.....	33

VI. Évaluation environnementale	35
1. Les inventaires patrimoniaux et les protections règlementaires	36
2. Les zones humides	42
3. La Trame Verte et Bleue communale	45
VII. Gestion des risques.....	47
1. Les risques naturels	47
2. Les risques technologiques.....	50
VIII. Comparatif des surfaces des zones avant et après Révision allégée	52
IX. Justification de la Révision allégée	53
X. Compatibilité avec le SCoT approuvé le 10 février 2020.....	55

II. Préambule

Le Conseil d'Agglomération de la Communauté d'Agglomération du Niortais a prescrit le lundi 16 décembre 2019 la procédure de Révision allégée n°2 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Bessines.

La présente Révision allégée a pour seul objet la réduction d'une marge de recul le long de la RD 611 pour les parcelles AN 216, 217, 218 et 171, conformément aux articles L. 111-6 et L. 111-8 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 111-1-4). Cette révision engendre l'ajout dans la partie réglementaire du PLU, d'une pièce (Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le site faisant l'objet de la réduction de la marge de recul) reprenant les dispositions qui ressortent de l'étude « Loi Barnier » afin qu'elles revêtent un caractère réglementaire. Des compléments au règlement sont également apportés.

Rappel des dispositions réglementaires du Code de l'Urbanisme

Art. L. 111-6

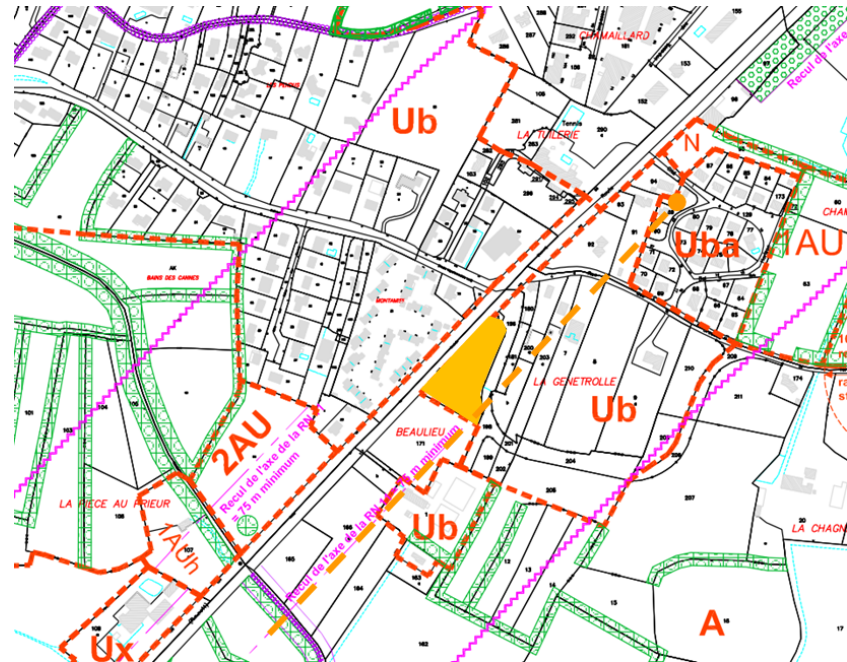
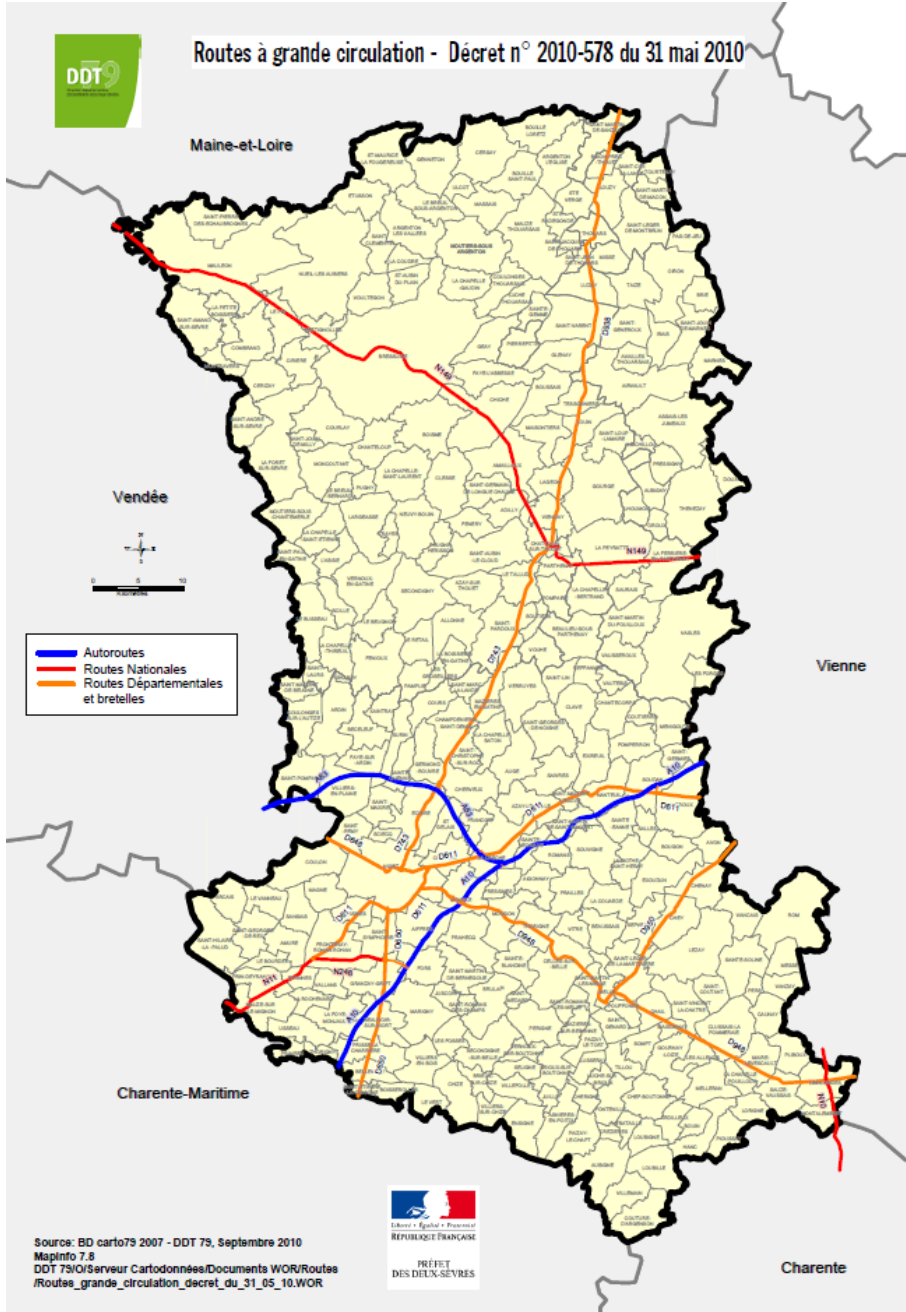
En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

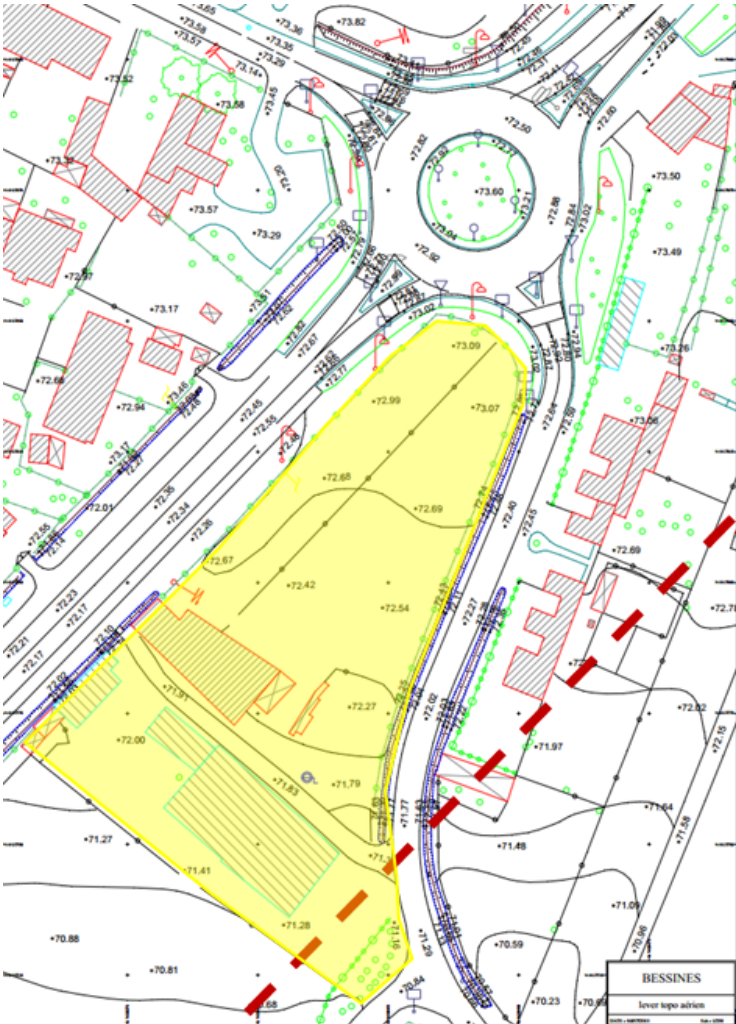
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Art. L. 111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les objectifs poursuivis par cette procédure sont d'adapter le Plan Local d'Urbanisme pour répondre aux besoins de la commune et de ses porteurs de projet.





Les parcelles concernées sont grevées d'un recul d'inconstructibilité de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD 611. Ce recul d'inconstructibilité rend l'ensemble du secteur cible inconstructible.

L'espace concerné est zoné en Ub actuellement. Il a une surface de 5306 m².

La zone Ub couvre essentiellement des zones récemment urbanisées autour du centre ancien, soit sous forme d'habitat diffus, soit sous forme de lotissements. Elle comprend du bâti ancien avec des corps de ferme isolés et des maisons traditionnelles dans de vieux hameaux comme celui de Chanteloup.

Comme la zone Ua, la zone Ub est une zone à caractère mixte dans laquelle sont autorisées les activités qui ne présentent pas de nuisances incompatibles avec le voisinage d'habitations. Les nouveaux bâtiments agricoles ne sont pas autorisés pour éviter des gênes mutuelles avec les constructions riveraines à usage d'habitation.

L'étude vise donc à présenter le diagnostic puis l'édiction de mesures sur le site à projet prenant en compte les 5 critères du Code de l'Urbanisme (art. L. 111-8) :

- nuisances
- sécurité
- qualité architecturale
- qualité de l'urbanisme
- paysages

III. Éléments de diagnostic



La commune de Bessines se situe dans le département des Deux-Sèvres, au Sud de la ville de Niort et aux portes d'un paysage remarquable, le Marais Poitevin.

La commune est dans une situation péri-urbaine, très proche du centre de Niort, mais présente toutefois un caractère rural assez marqué. Ce caractère est exprimé notamment par la rupture de la continuité bâtie, due à la présence de la zone humide du marais de Bessines, entre les dernières zones urbaines de Niort et le bourg de Bessines, notamment rue des Trois Ponts.

La commune de Bessines est limitrophe des communes suivantes : Saint Symphorien au Sud et à l'Est, Frontenay-Rohan-Rohan au Sud et à l'Ouest, Magné et Niort au Nord.

D'une superficie de 1140 hectares, la commune de Bessines est traversée par un axe routier majeur, reliant La Rochelle à Niort : les RD 611/ RN 11.

Quant au bourg, il est situé dans la partie Nord du territoire communal, sur le coteau.

Voici les éléments clefs en matière de démographie sociale et économique :

Population : une dynamique positive portée par les deux moteurs de la croissance démographique : le solde naturel et le solde migratoire

- 1 675 habitants au 1^{er} janvier 2020.
- Evolution annuelle moyenne : +0,8% contre +0,5% pour Niort Agglo en 5 ans.
- Solde naturel positif : +0,5% ; Solde migratoire positif : +0,3%.

Au 1^{er} janvier 2020, seule la démographie est mise à disposition par l'INSEE pour le millésime 2017 (2015 à 2019). L'ensemble des autres données porte sur le millésime 2016.

Age des habitants : un vieillissement démographique plus marqué sur la commune que sur le pôle urbain

- Majoritairement des personnes de 45 à 59 ans (23,1%) et 60-74 ans (19,5%).
- Un vieillissement démographique de la commune plus important que sur le pôle urbain. On note une croissance du nombre de personnes de 75 à 89 ans de + 17,8% en 5 ans.
- L'indice de jeunesse de la commune est de 0,9 tout comme ceux du pôle urbain et de Niort Agglo.

Ménages : un rythme d'évolution des ménages plus fort que celui de la démographie de la commune et une augmentation sensible du nombre de personnes seules

- 685 ménages ; +1,2% de ménages en moyenne annuelle soit +41 ménages en 5 ans.
- 36% de ménages de couples sans enfant(s)
- +21,3 % de ménages de personnes seules contre +8,2% pour Niort Agglo.

Actifs : une évolution positive des actifs sur Bessines selon un rythme supérieur à celui de Niort Agglo et un taux d'activité supérieur à celui de Niort Agglo

- 781 actifs, soit un taux d'activité de 78,6%. Ce taux est supérieur à ceux de Niort Agglo (76,5%) et du pôle urbain (75,3%).
- 78,3% : Le taux d'activité des femmes
- Augmentation du nombre d'actifs : +0,4% en moyenne annuelle en 5 ans contre +0,2% pour Niort Agglo.
- Des cadres bien représentés sur la commune (18,2%).

Emplois : une très forte croissance de l'emploi sur la commune et un indicateur de concentration de l'emploi très élevé et en hausse

- 1 558 emplois.
- +7,8% : évolution annuelle moyenne en 5 ans ; évolution très nettement supérieure à celles de Niort Agglo et du pôle urbain.
- La commune fournit 208,2 emplois pour 100 actifs occupés.
- 72,4% des emplois pour le secteur Commerce, transports et services divers et +9,1% des emplois en 5 ans.
- Le secteur de l'industrie est en hausse sur la commune (+5,6%) à la différence de Niort Agglo.
- 9,7% des emplois de la commune sont pourvus par des bessinois et 22,4% sont occupés par des niortais.
- 19,4% des actifs de Bessines travaillent sur la commune ; 50,3% des actifs de Bessines travaillent à Niort et 7,1% à Chauray

Etablissements économiques : le secteur Administration publique, enseignement, santé et action sociale prédomine à Bessines

- 275 établissements économiques à Bessines au 1^{er} janvier 2018.
- 36,4% des établissements de la commune de Bessines relèvent du secteur Administration publique, enseignement, santé et action sociale
- La répartition des établissements relevant du secteur du commerce, transports, hébergement et restauration et celle de la construction sont plus fortes sur Bessines que sur Niort Agglo.

Revenus disponibles : des revenus médians disponibles très largement supérieurs à ceux de Niort Agglo

- 25 793€ : revenu médian à Bessines, contre 21 648€ sur Niort Agglo.

Logements : un parc plus fortement constitué de résidences principales en comparaison de Niort Agglo

- 754 logements : +80 logements en 5 ans.
- +2,3% en moyenne annuelle sur la période de 5 ans.
- 92% de résidences principales.
- 82,9% sont propriétaires de leur résidence principale.
- 95,8% de maisons et 3,9% d'appartements.
- 62,7% des résidences principales ont 5 pièces et plus contre 35,4% pour le pôle urbain.

IV. Étude de dérogation

L'étude du site, ses enjeux et les différents scénarios envisagés sont annexés à ce rapport où y sont présentés les éléments ci-dessous.

2. Diagnostic paysager

- 2.1. L'Atlas des paysages de Poitou-Charentes
- 2.2. Analyse des séquences paysagères

3. Diagnostic urbain

- 3.1. Le développement urbain
- 3.2. La forme urbaine en place
- 3.3. La dynamique du quartier : les fonctions
- 3.4. La dynamique du quartier : circulation automobile
- 3.5. La dynamique du quartier : circulations alternatives
- 3.6. La dynamique du quartier : zoom sur les déplacements routiers aux abords du site
- 3.7. Les contraintes règlementaires
- 3.8. Les contraintes règlementaires : zoom sur la parcelle
- 3.9. L'état du foncier
- 3.10. Synthèse de l'état des lieux du site objet de l'étude
- 3.11. Les occupations pressenties

4. Enjeux et scénarios

- 4.1. Les enjeux paysagers et urbains
- 4.2. Les scénarios d'aménagement

5. Justificatifs et compatibilité de la solution retenue

- 5.1. La prévention des nuisances
- 5.2. La prise en compte de la sécurité
- 5.3. La prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Synthèse de l'état des lieux du site

Généralités

Le site se trouve sur la commune de Bessines, commune périphérique de la ville-centre de Niort, en entrée d'agglomération et le long de la RD 611. Il est constitué des parcelles AN 216, 217, 218 et 171, qui ont une capacité totale de 5 306 m² et est bordé au Nord-Ouest par la RD 611 et au Sud-Est par la rue de la Chagnée. Le terrain est relativement plat, il présente toutefois une petite déclivité vers le Sud (de 73 NGF à 71.40 NGF). Il est occupé aujourd'hui par des champs agricoles non exploités.

Fonctions et forme urbaine

Le site est bordé d'une urbanisation essentiellement vouée à l'habitat, excepté aux abords du rond-point de Montamisé qui accueille deux petits espaces commerciaux.

De fait, la forme urbaine est constituée d'un tissu de maisons individuelles en R+1 maximum, tissu plutôt lâche bien qu'organisé par endroit sous forme de lotissement d'habitation. Les bâtiments ne présentent aucune qualité architecturale particulière et sont plutôt représentatifs de la forme urbaine traditionnelle des périphéries urbaines peu denses et mal structurées. L'urbanité des lieux reste donc peu appréhendable et l'automobiliste peut difficilement ressentir qu'il entre dans une agglomération.

L'étude des photos aériennes anciennes révèle la présence d'une exploitation agricole dans la partie Sud du terrain. La démolition des bâtiments, qui constituaient à l'époque une forme d'urbanisation, a engendré un reclassement du site en zone ouverte d'entrée de ville et donc en périmètre d'inconstructibilité lié à la RD 611.

Déplacement et mobilités

Le site est essentiellement desservi par la RD 611 et la rue de la Chagnée sachant qu'à l'heure actuelle aucune entrée/sortie de l'unité foncière n'est possible sur la route départementale. Les mobilités douces restent peu aisées, voire impossibles aux abords du terrain, les circulations motorisées étant largement favorisées. Les traversées du rond-point par les piétons sont possibles et matérialisées par des passages piétons, mais la continuité piétonne n'est pas assurée par la suite et les cyclistes ou le piéton devra se déplacer sur la chaussée ce qui présente un problème de sécurité.

Aucune piste cyclable n'est matérialisée ou aménagée à ce jour de part et d'autre de ces voies.

Le site n'est par ailleurs pas directement desservi par les transports en commun, l'arrêt de bus le plus proche étant localisé sur la route de Bellevue à 160 m du rond-point.

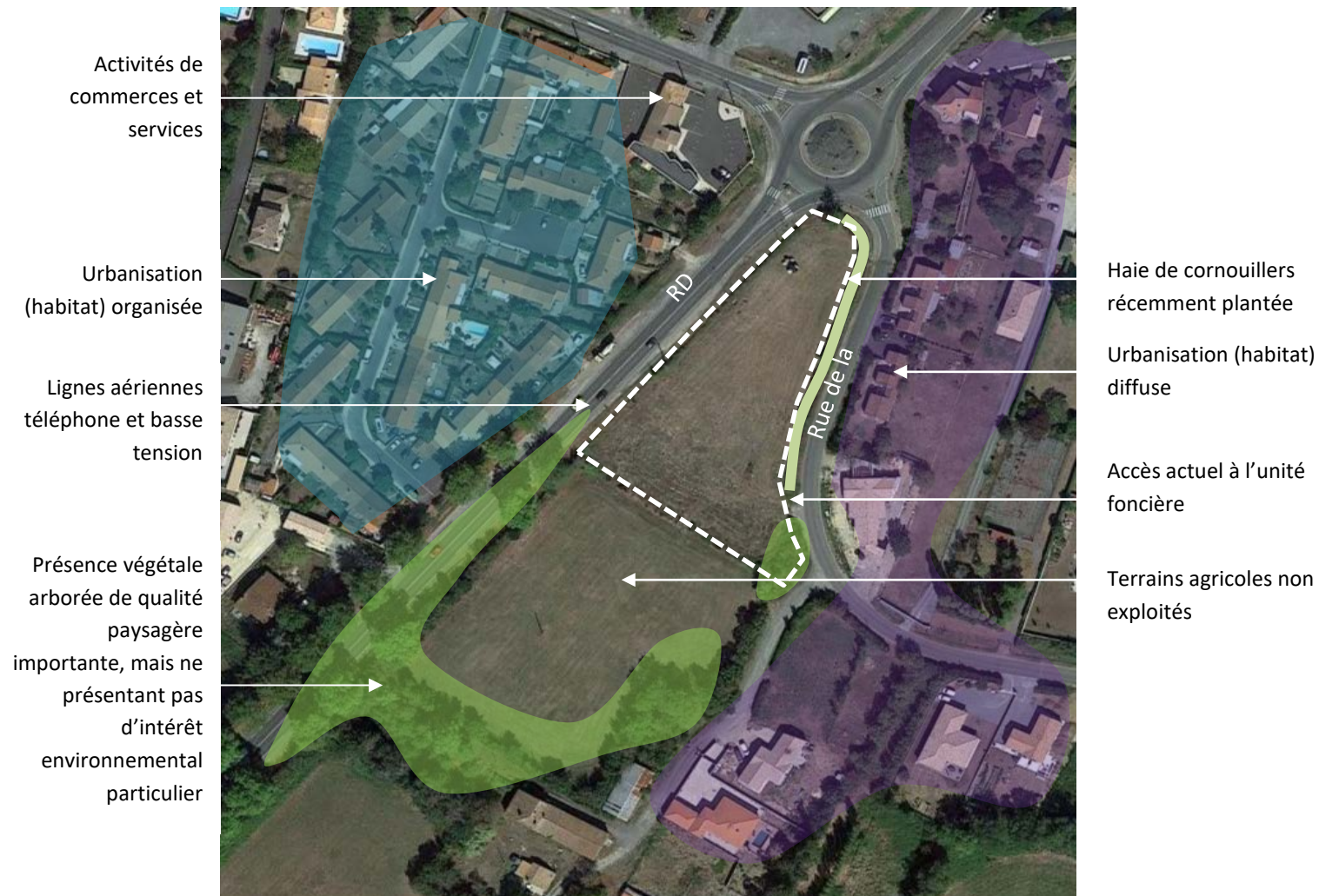
Paysage et environnement

La présence végétale est plutôt timide dans et aux abords du site, il semble que celle-ci ait été appauvrie au fur et à mesure du développement urbain et des infrastructures associées : une haie de cornouillers récemment plantée borde la rue de la Chagnée, elle est monospécifique. Un petit boisement est présent en partie Sud Est. Ces éléments ne représentent pas de réelle richesse environnementale et paysagère, en revanche plus au sud, un ensemble arboré plus étoffé est encore présent et borde d'anciens bâtiments de ferme.

L'arrivée sur l'agglomération est marquée par des alignements d'arbres qui sont interrompus au niveau du site, ce qui permet une ouverture de la perspective vers le Sud-Est et vers l'urbanisation récente le long de la rue de la Chagnée.

Réseaux

Quelques éléments techniques sont présents sur le site, liés au transport de l'énergie ou à la téléphonie, de plus quelques candélabres sont positionnés aux abords du rond-point. Aucun de ces éléments ne traverse le site.

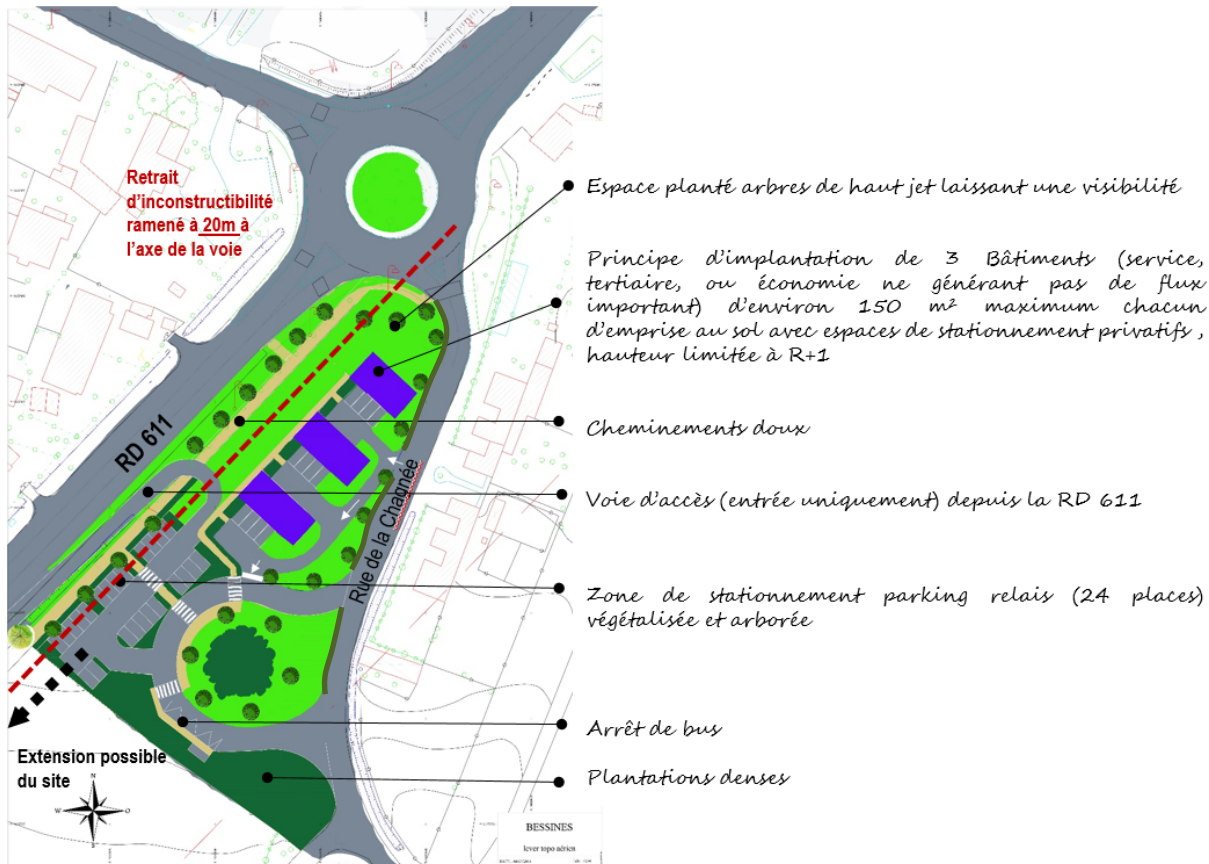


V. Contenu de la Révision allégée

1. Le parti d'aménagement

a) La proposition retenue

Synthèse



b) La prévention des nuisances

En préalable, il est nécessaire de rappeler que le site est classé en zone Ub dans le PLU de la Commune de Bessines.

Les règles de cette zone interdisent :

« Toute construction susceptible de créer ou de subir des nuisances incompatibles avec le voisinage d'habitations. Sont en particulier interdites les constructions ne présentant pas toutes les garanties pour la défense contre les risques :

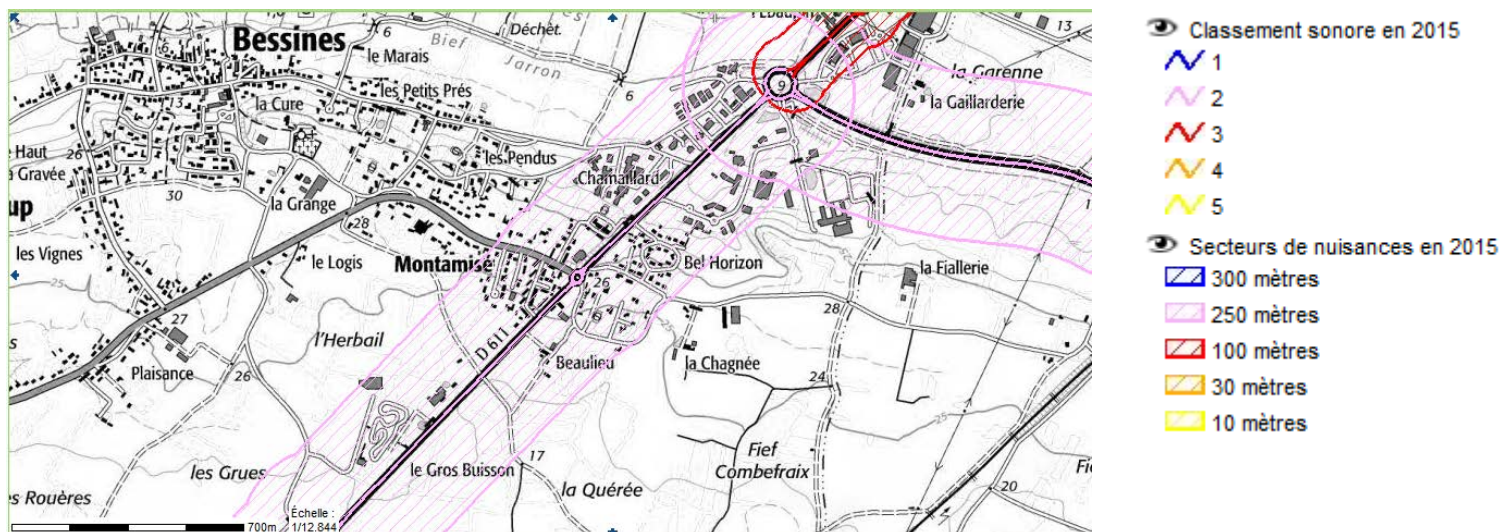
- d'altération de la nappe phréatique,
- de nuisances sonores,
- de nuisances olfactives,
- de pollution des sols et de l'air, notamment par rejet de poussières ou d'éléments toxiques. »

Source : article Ub 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Il est donc peu probable qu'une quelconque activité susceptible d'engendrer des nuisances puisse s'implanter sur ce site.

Sonores

La RD 611 est actuellement classée en voie à grande circulation de type 2, engendrant un secteur de nuisance sonore de 250 mètres de part et d'autre de la voie.



Source : Conseil Départemental 79

Le site dans son ensemble est donc impacté par ces mesures et une isolation acoustique renforcée est nécessaire. Le classement sonore n'est ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais il implique de suivre les règles de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter. Les bâtiments concernés ne sont cependant que les constructions nouvelles désignées ci-après : bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Les destinations autorisées sur ce site seront restreintes aux seules activités tertiaires. L'habitat n'étant donc pas envisageable, aucune personne supplémentaire ne sera donc affectée par des nuisances sonores liées à la circulation de la RD 611 dans son logement.

Les bâtiments tertiaires quant à eux devront malgré tout être en conformité avec les règles classiques applicables pour les locaux de travail.

Une campagne de mesures acoustiques s'est déroulée du 10 au 19 décembre 2013 par le département des Deux Sèvres, dans le cadre de la réalisation du « *PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT POUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES DES DEUX-SÈVRES* ». Elle a révélé que sur le secteur (point fixe de mesure acoustique localisé un peu plus au sud du site en question, après les transports DELAS) un niveau en période Lden (*Indicateur de niveau sonore européen signifiant Level Day-Evening-Night*) de 63.5 dB(A) était constaté.

Il est admis qu'une zone est considérée comme bruyante à partir de 68 dB(A).

Le projet engendrera une circulation routière d'un gabarit similaire à celui existant actuellement, mais elle sera organisée différemment. En effet, l'objectif du projet à venir est d'une part, de structurer les mobilités afin de diminuer la circulation entrante dans l'agglomération niortaise en aménageant un parking relais, d'autre part de prévoir la construction d'un petit site destiné à de l'activité tertiaire, n'engendrant que très peu de circulation supplémentaire à celle existant actuellement.

La circulation des bus pour lesquels un arrêt spécifique sera prévu pourrait engendrer une circulation complémentaire et bruyante.

Olfactives

Le projet ne prévoit pas d'activité induisant de nuisances olfactives et n'est pas localisé à proximité d'activités potentiellement nuisantes.

Lumineuses

Le site sera à l'origine d'émissions lumineuses qui devront être limitées : les zones de stationnement ne seront plus éclairées lorsque les activités de la zone seront en pause, des détecteurs de mouvement et un éclairage approprié sont attendus.

Qualité de l'eau

La gestion des eaux pluviales se fera dans le respect de la Loi sur l'eau, des exigences particulières sont également émises dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation en matière de gestion des pollutions des eaux générées, tout particulièrement par le parc de stationnement.

Qualité de l'air

Cette thématique est en lien direct avec celle de la circulation, évoquée plus haut. Le trafic routier n'étant pas amplifié par le projet mais plutôt réorganisé, la qualité de l'air ne sera pas plus impactée qu'actuellement, une baisse des pollutions devrait même être constatée sur la partie Nord-Est de la RD 611 après le site du projet grâce au passage d'une mobilité routière vers une mobilité douce ou en transport collectif.

c) La prise en compte de la sécurité

Les relevés les plus récents en matière de circulation sur la RD 611 mettent en évidence des flux très contrastés selon les horaires et les jours de circulation. Sans surprise, il ressort que ce sont les heures d'embauche et de débauche qui sont les plus impactées par un flux important. La vitesse constatée, quant à elle, est inversement proportionnée à celle du nombre de véhicules, et ce sont les cycles les moins circulés qui sont ceux où les infractions sont les plus importantes.

Le projet tel qu'il est attendu sur le site d'étude ne peut qu'améliorer cette situation : le parking relai destiné à limiter la circulation automobile vers l'agglomération réduira de fait le nombre de véhicules et donc les potentielles interactions de ceux-ci entre eux, mais également avec les piétons et cyclistes. Pour ces derniers, l'aménagement du site devra d'ailleurs faciliter des déplacements sécurisés en assurant la continuité des liaisons douces.

Lieu de pose					
Ville ou route :	Rd 611				
Rue ou PR :	Pr 46+715				
De :	LA ROCHELLE				
Vers :	NIORT				
Poste sens 1 :		Poste sens 2 :			
Département :	79	Section :	611	Indice :	46
Dates					
De pose :	mer. 04/03/2015				
Début d'analyse :	jeu. 05/03/2015	Fin d'analyse :	mer. 11/03/2015		
Résultats					
		Sens 1		Sens 2	
		VL	PL	VL	PL
Total Campagne		50 280	4 924	49 127	3 948
Trafic moyen/jour		7 183	703	7 018	564
Vitesse moyenne		84 Km/h	79 Km/h	82 Km/h	80 Km/h
V85		94 Km/h	88 Km/h	92 Km/h	89 Km/h
V15		73 Km/h	70 Km/h	72 Km/h	71 Km/h

d) Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

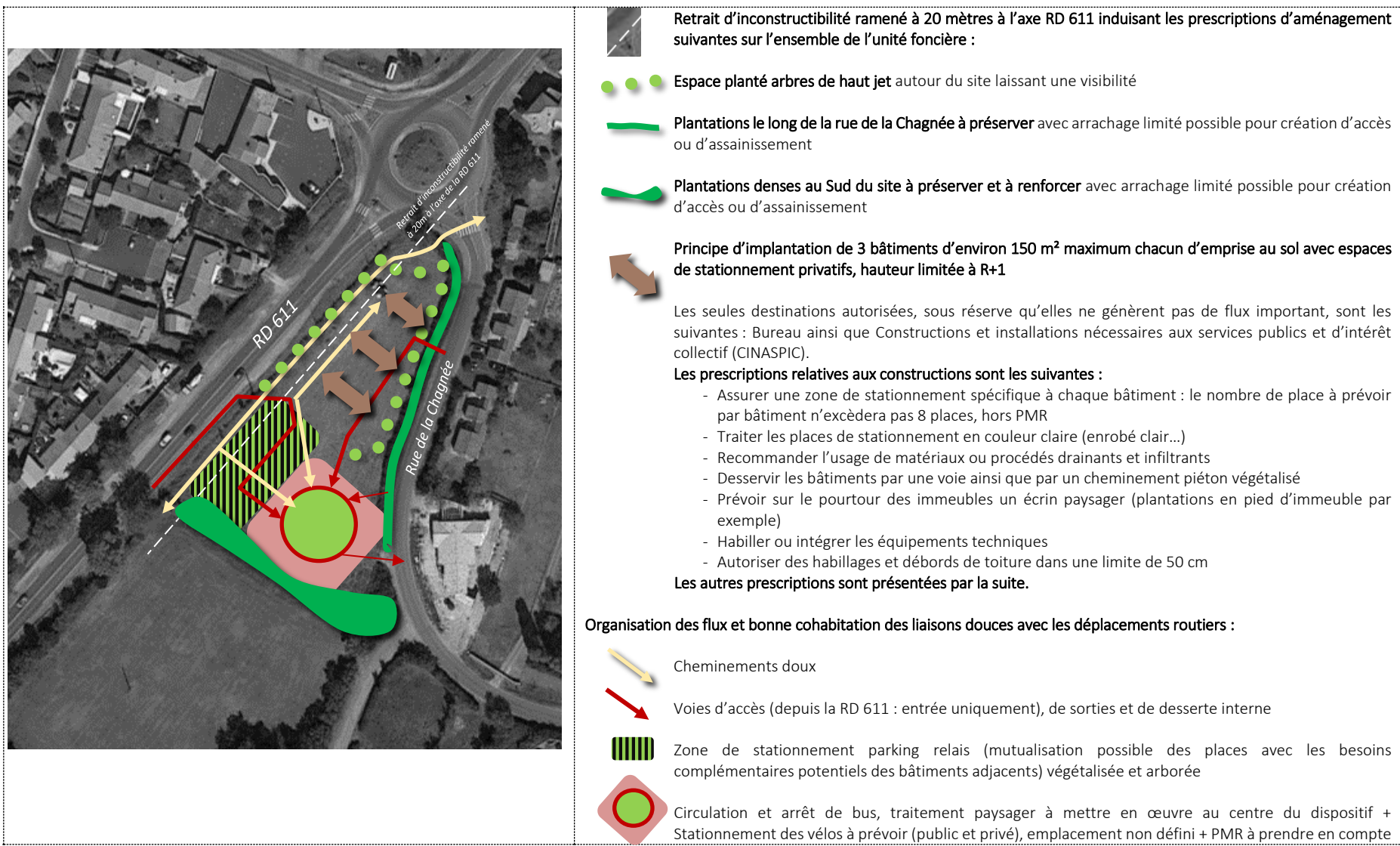
Le projet à venir, qu'il soit, en partie Sud, plutôt lié à un aménagement d'espace public de type site multimodal et parking relai, ou plus au Nord, lié à la construction de bâtiments destinés à recevoir une activité tertiaire, devra présenter une qualité urbaine, architecturale et paysagère lui assurant une bonne insertion dans son environnement, mais également permettant de dynamiser cette entrée de ville et de donner une image valorisante de l'agglomération.

Le lien avec le paysage environnant, la culture locale et l'identité liée au Marais Poitevin ressortira nettement. Les exigences en la matière (matériaux, végétaux, accompagnement urbain) sont énoncées dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation qui sera ajoutée aux dispositions réglementaires du PLU.

L'objectif est de réutiliser et réinterpréter les motifs paysagers et architecturaux du site du Marais Poitevin, tout en promouvant l'aménagement et l'architecture contemporaine bioclimatique.

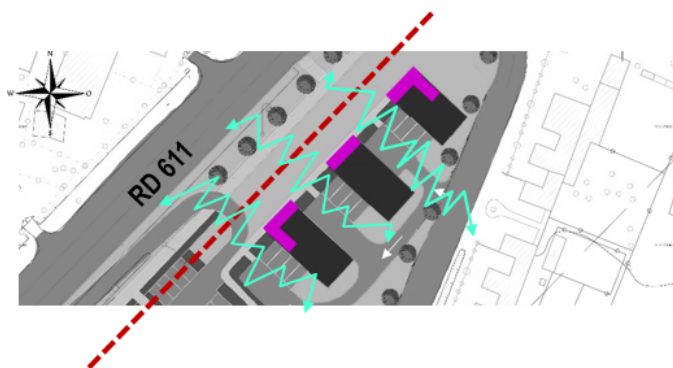
2. Modifications du document d'urbanisme : l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

a) Les grandes orientations générales



b) Les prescriptions urbaines et architecturales

Objectif : marquer un effet de porte sans pour autant fermer l'ouverture sur le paysage, garder donc une perméabilité. Le positionnement du bâti en « peigne » peut répondre à cette attente



Travailler tout particulièrement les pignons et les angles des bâtiments comme élément « signal »

Préserver des vues et une transparence vers la rue de la Chagnée tout en assurant une exposition au sud des façades principales et donc en évitant les masques des bâtiments les uns sur les autres



Privilégier une écriture contemporaine tout en reprenant des matériaux nobles ou bruts tels que le bois, la pierre naturelle, le béton ...



Le projet devra respecter l'expression architecturale et les ambiances proposées ci-contre : traitement des pignons permettant un dialogue avec la RD (création d'ouvertures vitrées significatives + traitement architectural spécifique de type casquette, porte-à-faux, changement de matériau...), mettre en œuvre un ou des matériaux naturels (les imitations ne seront pas acceptées),

Un accompagnement des immeubles en pied avec de la végétation pérenne (plantes vivaces ne nécessitant pas de replantation ni d'entretien trop important) est exigé, les noues seront plantées avec une hauteur de plantation de 40/60 cm minimum, pour permettre d'accompagner visuellement le pied des bâtiments, notamment pour valoriser le cône de vue depuis la RD, créer un écran végétal et atténuer l'effet potentiellement dur créé par les espaces publics minéralisés.

Des informations précises sur la prise en compte de ces prescriptions et sur les choix qui auront été faits devront être déclinées dans le volet paysager joint à la demande d'autorisation.

c) Les prescriptions pour un engagement durable

Objectif : *S'engager dans une démarche d'architecture et d'aménagement bioclimatique, en cohérence avec le PCAET arrêté, allant au-delà des objectifs BBC.*

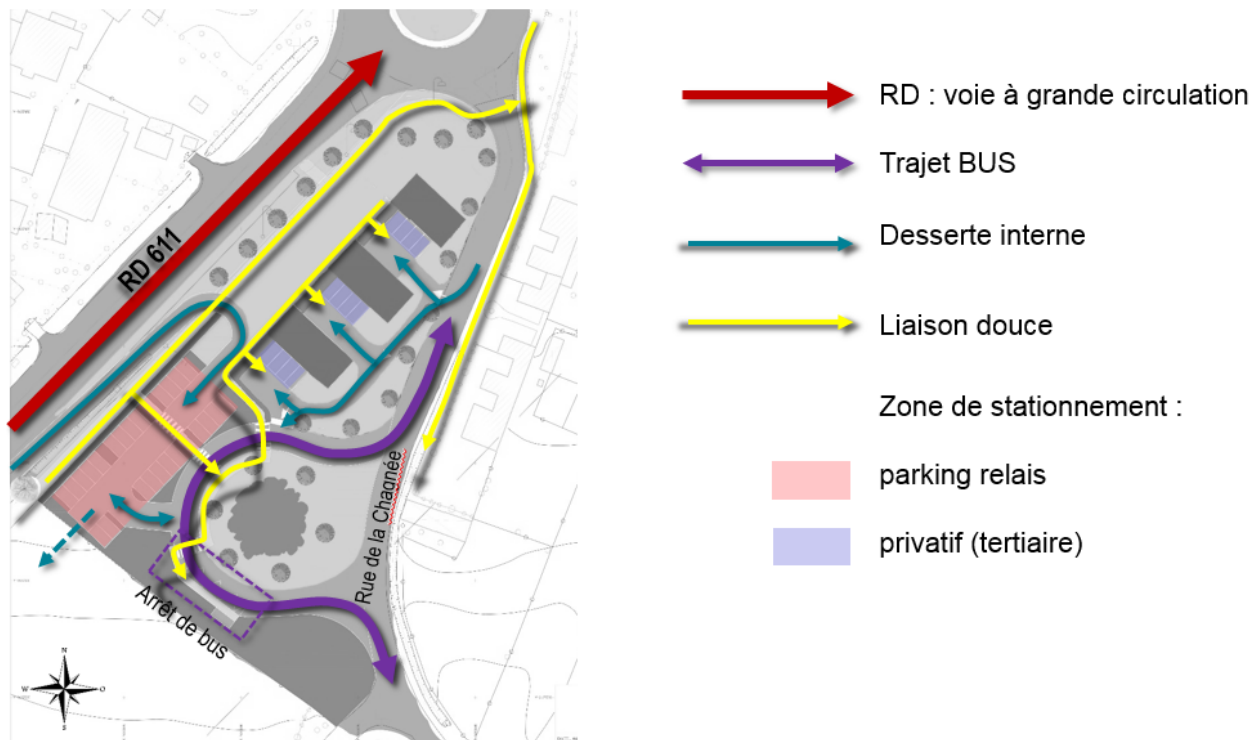
Exemples (à titre informatif non prescriptif) de prise en compte de cet objectif pouvant être mis en œuvre :

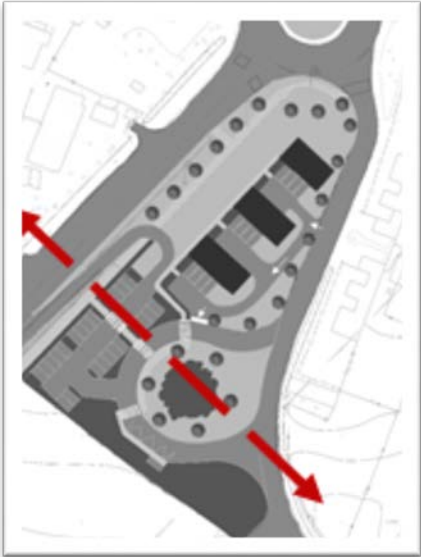
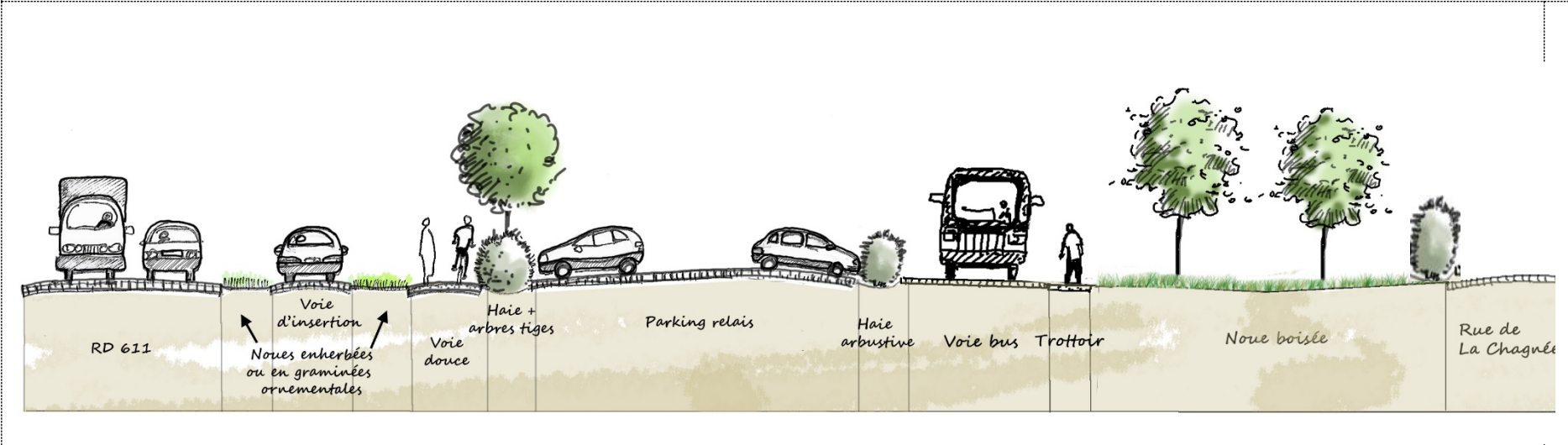
- **Performance énergétique :** *panneaux photovoltaïques intégrés à l'architecture du bâtiment, géothermie, ventilation naturelle, façades largement exposées au sud mais protégées en été (débords de toit, brises soleils, arbres feuillage caduc*
- **Gestion de l'eau :** *récupération et réutilisation des eaux pluviales,, toitures et espaces extérieurs végétalisés*
- **Matériaux :** *biosourcés, pérennes*
- **Fonctionnement :** *la thématique de la mutualisation des services et des espaces devra également être pensée : stationnements, gestion des déchets, des espaces de détente et de convivialité.*



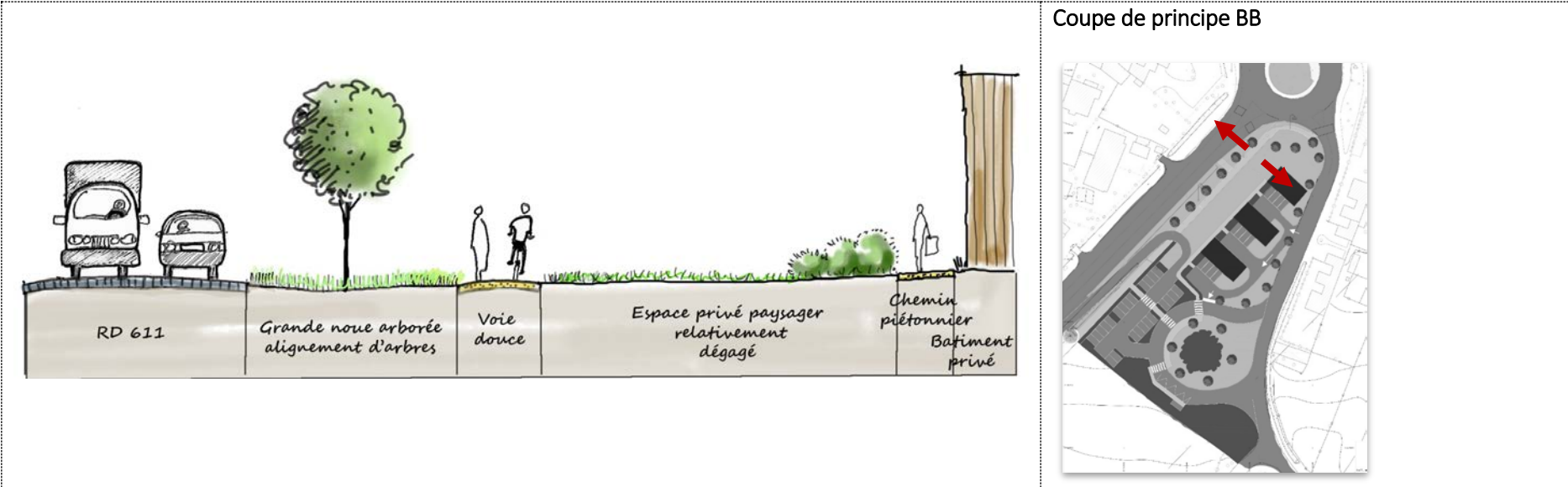
d) Les prescriptions liées à l'organisation des flux

Objectif : organiser les flux et assurer la bonne cohabitation des liaisons douces avec les déplacements routiers





Coupe de principe AA



e) Les prescriptions pour la préservation de l'environnement et des paysages

Les ambiances et les mobiliers urbains



Privilégier les matériaux naturels, en lien avec le Marais Poitevin



Les zones de stationnement et l'arrêt de bus



Intégrer les zones de stationnement dans un espace végétalisé et non l'inverse, favoriser les îlots de fraîcheur et la perméabilité des revêtements.



La palette végétale

Arbres le long de la RD 611



Prolongement de l'alignement de platanes

Arbres d'alignement



Orme « Lutèce »



Saule argenté



Erable de champêtre



Erable de Montpellier

Arbustes de haie bocagère du parking



Cerisier de Ste Lucie

Cornouiller mâle

Cornouiller sanguin

Aubépine

Fusain d'Europe



Camerisier

Nerprun cathartique

Saule pourpre 'var'

Viorne lantane

Troène commun

Arbres à rajouter à la liste précédente pour les boisements



Orme « Lutèce »

Erable de champêtre

Erable de Montpellier

Cormier

Merisier

Poirier commun



Chêne sessile

Saule fragile

Alisier torminal

Massifs des espaces privés : ambiance « humide »



Saule pourpre nain



Saule à feuille de romarin



Cornouillers à bois colorés



Achillées millefeuilles



Géranium

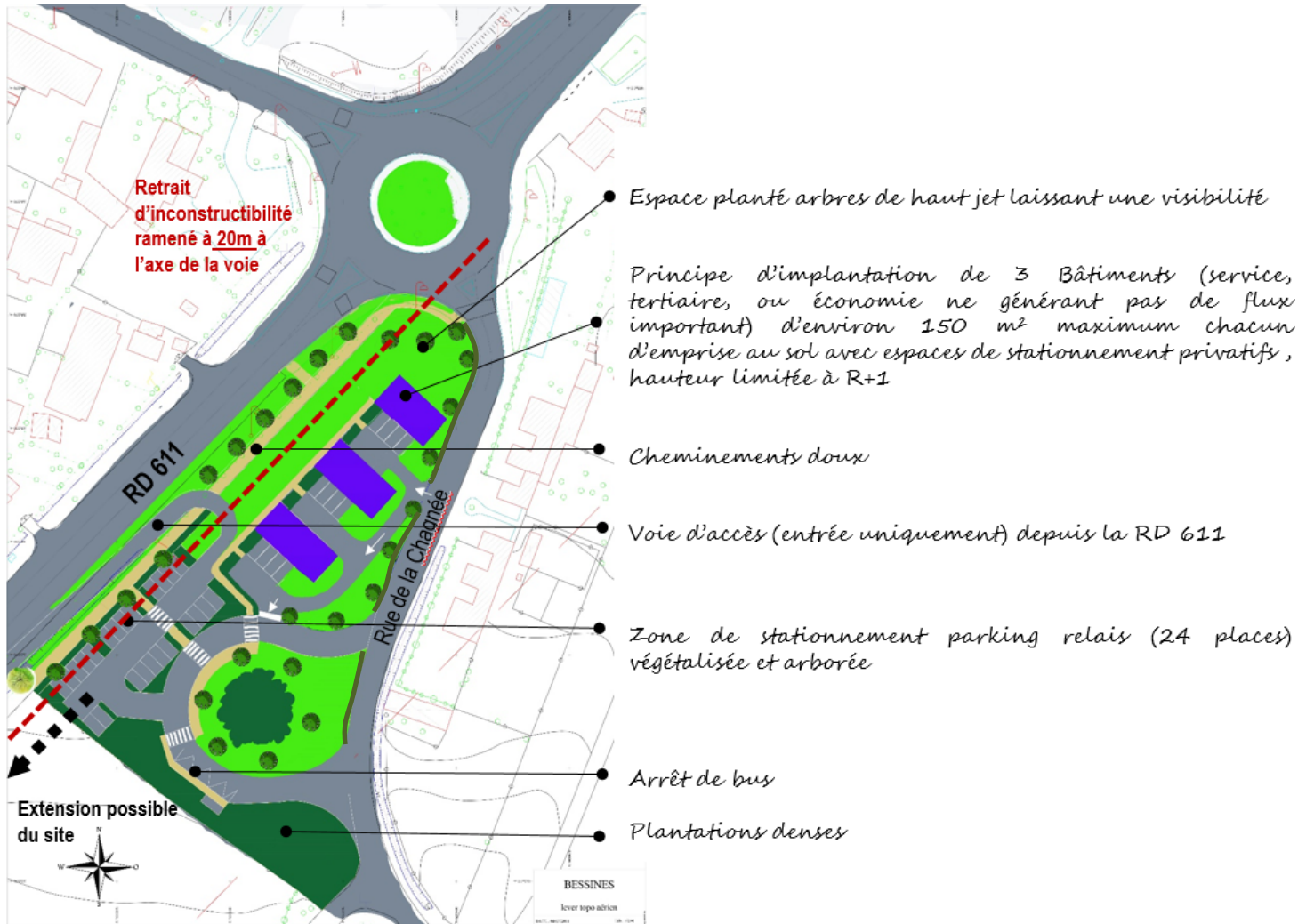


Reine des prés



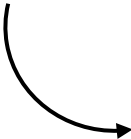
Graminées ornementales

f) Représentation indicative du projet d'aménagement du site (disposition à titre informatif non réglementaire)





Avant... après



3. Modifications du document d'urbanisme : le règlement et le zonage

Le zonage n'est pas à modifier.

Le règlement est modifié :

a) Modification de l'article 6

Texte avant révision

Texte avant révision	Texte après révision
<p>1) Les constructions doivent être implantées à un minimum de 5 mètres de l'alignement des voies existantes, à modifier ou à créer.</p> <p>2) Des implantations différentes sont toutefois autorisées dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lorsque le projet s'aligne sur les constructions implantées sur les parcelles voisines, - Lorsque la construction prolonge une construction existante en bon état, - Lorsque le projet concerne un bâtiment annexe sur une parcelle déjà occupée par un bâtiment principal, - Pour les ouvrages techniques et travaux exemptés du permis de construire nécessaires au fonctionnement des divers réseaux, lorsque cela est justifié par des impératifs techniques liés à la nature de la construction, - Dans le cas d'une opération groupée ou d'un lotissement. <p>3) En bordure des voies classées à grande circulation (RN 11), les constructions doivent respecter les marges de recul figurant sur les plans (pièce5).</p> <p>Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des réseaux de distribution des services publics pourront être implantées à des distances inférieures à celles mentionnées ci-dessus.</p> <p>Les extensions des constructions existantes pourront également être implantées à l'intérieur de la marge de recul si c'est dans le prolongement d'un bâtiment existant et sous réserve de ne poser aucun problème de sécurité.</p>	<p>1) Les constructions doivent être implantées à un minimum de 5 mètres de l'alignement des voies existantes, à modifier ou à créer, excepté dans l'OAP de dérogation à la loi Barnier où des règles différentes pourront être autorisées.</p> <p>Dans le cas de parcelles d'angle, les dispositions ne seront appréciées qu'au regard d'une seule voie. Dans ce cas, on prendra en compte le recul le plus important.</p> <p>2) Des implantations différentes sont toutefois autorisées dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lorsque le projet s'aligne sur les constructions implantées sur les parcelles voisines, - Lorsque la construction prolonge une construction existante en bon état, - Lorsque le projet concerne un bâtiment annexe sur une parcelle déjà occupée par un bâtiment principal, - Pour les ouvrages techniques et travaux exemptés du permis de construire nécessaires au fonctionnement des divers réseaux, lorsque cela est justifié par des impératifs techniques liés à la nature de la construction, - Dans le cas d'une opération groupée ou d'un lotissement. <p>3) En bordure des voies classées à grande circulation (RN 11), les constructions doivent respecter les marges de recul figurant sur les plans (pièce5), excepté dans l'OAP de dérogation à la loi Barnier où des règles différentes sont précisées.</p>

	<p>Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des réseaux de distribution des services publics pourront être implantées à des distances inférieures à celles mentionnées ci-dessus.</p> <p>Les extensions des constructions existantes pourront également être implantées à l'intérieur de la marge de recul si c'est dans le prolongement d'un bâtiment existant et sous réserve de ne poser aucun problème de sécurité.</p>
--	---

b) Modification de l'article 10

Texte avant révision	Texte après révision
<p>2) Règle principale</p> <p>La hauteur des constructions ne doit pas excéder 6 mètres à l'égout des toits.</p>	<p>2) Règle principale</p> <p>La hauteur des constructions ne doit pas excéder 6 mètres à l'égout des toits, excepté dans l'OAP de dérogation à la loi Barnier où la hauteur des constructions ne doit pas excéder 7,5 mètres à l'égout des toits</p>

c) Modification de l'article 12

Texte avant révision	Texte après révision
<p>Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, la superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule étant de 25 m², y compris les accès, il est exigé :</p> <p>1) Pour les constructions à usage d'habitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - deux places de stationnement par logement sur la parcelle, - dans les lotissements ou opérations sous forme de permis groupés, il doit être prévu, de plus, une aire de stationnement banalisée. <p>Pour les constructions nouvelles à usage d'habitation, il devra être réservé un espace non clos en limite de l'alignement, pour le stationnement de 2 véhicules par logement, lorsque cela ne nuit pas à la préservation de murs ou de haies existants.</p>	<p>Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, la superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule étant de 25 m², y compris les accès, il est exigé, excepté dans l'OAP de dérogation à la loi Barnier où des règles différentes sont précisées :</p> <p>1) Pour les constructions à usage d'habitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - deux places de stationnement par logement sur la parcelle, - dans les lotissements ou opérations sous forme de permis groupés, il doit être prévu, de plus, une aire de stationnement banalisée. <p>Pour les constructions nouvelles à usage d'habitation, il devra être réservé un espace non clos en limite de l'alignement, pour le stationnement de 2</p>

<p>2) Pour les constructions à usage de bureau, de commerce ou de production artisanale, y compris les bâtiments publics :</p> <ul style="list-style-type: none">- 1 place de stationnement par 25 m² de surface de plancher hors oeuvre nette de la construction.- L'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale, ne peut excéder une fois et demi la surface hors oeuvre nette des bâtiments affectés aux commerces. <p>3) Pour les équipements sportifs ou ceux accueillant du public, il doit être créé des aires de stationnement dont le nombre de places est à déterminer en fonction de la capacité d'accueil des installations.</p> <p>4) Pour les établissements de santé, 50 places de stationnement par 100 lits.</p> <p>5) Pour les dépôts, il doit être créé des aires de stationnement sur une surface identique à la SHON du bâtiment.</p> <p>6) Les constructions ou établissements non prévus ci-dessus sont soumis à la règle de ceux qui leur sont le plus directement assimilables dans la liste citée.</p>	<p>véhicules par logement, lorsque cela ne nuit pas à la préservation de murs ou de haies existants.</p> <p>2) Pour les constructions à usage de bureau, de commerce ou de production artisanale, y compris les bâtiments publics :</p> <ul style="list-style-type: none">- 1 place de stationnement par 25 m² de surface de plancher hors oeuvre nette de la construction.- L'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale, ne peut excéder une fois et demi la surface hors oeuvre nette des bâtiments affectés aux commerces. <p>3) Pour les équipements sportifs ou ceux accueillant du public, il doit être créé des aires de stationnement dont le nombre de places est à déterminer en fonction de la capacité d'accueil des installations.</p> <p>4) Pour les établissements de santé, 50 places de stationnement par 100 lits.</p> <p>5) Pour les dépôts, il doit être créé des aires de stationnement sur une surface identique à la SHON du bâtiment.</p> <p>6) Les constructions ou établissements non prévus ci-dessus sont soumis à la règle de ceux qui leur sont le plus directement assimilables dans la liste citée.</p>
--	---

VI. Évaluation environnementale

La commune de Bessines appartient au Parc Naturel Régional du Marais Poitevin, la frange Nord de son territoire faisant partie de la zone des marais mouillés, appelée aussi « Venise Verte ». Rappelons que ces marais constituent un espace d'intérêt écologique majeur, deuxième zone humide en France en superficie, derrière la Camargue.

Ainsi, la commune comprend des espaces naturels de qualité reconnus au niveau national voire européen, qui figurent dans les inventaires du patrimoine naturel et bénéficient de mesures de protection.

Ils sont présentés dans les tableaux et la carte ci-après.

Type d'inventaire	Nom de la zone
ZNIEFF de type II modernisation (zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique)	Marais Poitevin (N° régional 08730000).
ZNIEFF de type I modernisation (zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique)	La Venise Verte (N° régional 8730609)
ZICO (zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux)	Marais Poitevin et Baie de l'Aiguillon
Type de protection	Nom de la zone
Réserve naturelle nationale ou régionale	-
Arrêté préfectoral de protection de biotope	Marais mouillé de la Venise Verte
Parc Naturel Régional	Marais Poitevin
Site classé	Marais mouillé poitevin
ZPS de la Directive Oiseaux (zone de protection spéciale)	Marais Poitevin (N° FR5410100)
SIC de la Directive Habitats (site d'intérêt communautaire)	Marais Poitevin (N° FR5400446)
Maîtrise foncière	Nom de la zone
Espace Naturel Sensible du Département	-
Espace acquis et/ou géré par le Conservatoire des Espaces Naturels	Périmètre d'intervention foncière du CEN sur le Marais de Bessines à l'Ouchette (communes de Bessines, Magné, Niort)

1. Les inventaires patrimoniaux et les protections règlementaires

Les ZNIEFF

Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont des zones dont l'intérêt biologique repose soit sur l'équilibre et la richesse de l'écosystème, soit sur la présence de plantes ou d'animaux rares et menacés.

Bien que n'ayant pas de portée réglementaire directe, les ZNIEFF ont le caractère d'un inventaire scientifique et constituent un élément d'expertise à prendre en compte dans le PLU. Elles abritent obligatoirement une ou des espèces dites « déterminantes » définies parmi les plus remarquables et les plus menacées du territoire régional, dont la présence justifie l'intérêt écologique de la zone.

Les ZNIEFF de type II correspondent à des grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, ou offrant des potentialités biologiques importantes.

Nom de la ZNIEFF	Pourcentage de la superficie communale	Principales caractéristiques
Marais Poitevin (n° rég. 873)	38 063 ha	Vaste complexe littoral et sublittoral sur alluvions fluvio-marines quaternaires et tourbes. Une des grandes zones humides du littoral atlantique de fort intérêt écosystémique et phytocoenotique. Vastes ensembles de prairies naturelles extensives. Très grande importance mammalogique (présence permanente de la Loutre et du Vison d'Europe), zone d'importance internationale pour les oiseaux d'eau. Grande richesse en amphibiens, poissons, insectes.

Les ZNIEFF de type I correspondent à des zones naturelles à très fort enjeu de préservation, liés à la présence d'habitats et/ou d'espèces rares.

Nom de la ZNIEFF	Pourcentage de la superficie de la commune	Principales caractéristiques
Venise Verte (n° rég. 540008028)	9,6 %	La Venise Verte du Marais Poitevin correspond aux marais mouillés qui revêtent un intérêt biologique majeur : plus de 80 espèces nicheuses à dominante sylvicole, présence d'un grand nombre d'espèces rares : Loutre d'Europe, Crossope aquatique, Pic cendré (très rare dans le Centre-Ouest), Râle des genêts, nombreux amphibiens, Aloses, Lamproies, Cuivré des marais, Rosalie alpine, plusieurs espèces végétales (<i>Epipactis palustris</i> , <i>Gallium boreale</i> , <i>Menyanthes trifoliata</i> ...)

La ZICO

Les Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) sont l’outil de référence de la France pour la mise en œuvre de ses engagements internationaux (Directive oiseaux 79/409) en matière de désignation en Zones de Protections Spéciales d’un ensemble de sites nécessitant des mesures de gestion ou (et) de protection des populations d’oiseaux.

Nom de la ZICO	Part de la superficie sur la commune de Bessines	Principales caractéristiques
Marais Poitevin et Baie de l'Aiguillon	0,84 %	Baie littorale, vasières et prés salés dans la partie maritime, cours d'eau, forêts alluviales, prairies humides, bocages, réseau de canaux à l'intérieur des terres. Deuxième zone humide de France mais considérablement altérée par le drainage, le remembrement et la mise en culture des prairies. Site majeur pour la reproduction des Ardéidés (Blongios nain, Bihoreau gris, Aigrette garzette, Héron pourpré...), rapaces (Milan noir, Busard des roseaux, Busard cendré, Hibou des marais...), limicoles (Marouette ponctuée, Râle des genêts, Echasse blanche...), Pic cendré, Pipit rousseline, Site d'importance internationale pour l'hivernage et la migration des oiseaux d'eau.

Le site classé du Marais Mouillé Poitevin

Le site classé désigne les sites naturels dont l’intérêt paysager, artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque exceptionnel justifie un suivi qualitatif sous la forme d’une autorisation préalable pour tous les travaux susceptibles de modifier l’état ou l’apparence du territoire protégé.

Le marais mouillé du Marais Poitevin a été désigné site classé le 9 mai 2003. Il s’agit d’un des plus grands sites classés de France, couvrant 18 553 hectares sur deux régions et trois départements.

Par ailleurs, le Ministère de l’Ecologie a attribué le 20 mai 2010 le label Grand Site de France au site classé pour la qualité de la préservation et de la gestion de l’espace. Le label « Grand Site de France » certifie notamment que le lieu classé respecte un ensemble de critères, en particulier les principes du développement durable.

Le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin

Le Parc Naturel Régional (PNR) est créé par des collectivités locales qui souhaitent mettre en place un projet de conservation de leur patrimoine naturel et culturel partagé sur un territoire cohérent (parfois en dehors des limites administratives classiques). La création d'un parc nécessite une labellisation par l'Etat et doit concerner un territoire remarquable, dont il est souhaitable de protéger la qualité paysagère et le patrimoine naturel, historique ou culturel. La Charte d'un parc naturel régional définit le programme de conservation, d'étude et de développement à mettre en œuvre sur le territoire, généralement sur une période de 12 ans.

Le Marais Poitevin a été requalifié en PNR par décret du 20 mai 2014. Son objectif est de poursuivre l'ambition d'un « marais préservé pour ses patrimoines biologique, paysager, bâti, culturel, d'un marais dynamique, pour des activités économiques, agricoles, touristiques, artisanales, industrielles.

Concernant l'unité géographique des « marais bocagers des systèmes doux et vallées humides » des marais mouillés, à laquelle appartient la commune de Bessines, les orientations de la charte sont les suivantes :

- gérer le Grand Site de France et en préserver les singularités paysagères,
- maintenir et développer les systèmes d'élevage, la sylviculture, et l'écotourisme,
- valoriser le patrimoine lié à l'eau,
- gérer les flux et l'accueil touristique,
- maintenir une architecture intégrée à l'esprit des lieux,
- entretenir les marais mouillés de la Sèvre et de ses affluents,
- valoriser la Sèvre en tant que corridor écologique,
- valoriser la Sèvre en tant qu'axe de navigation touristique jusqu'à la Rochelle via le canal de Marans,
- favoriser les déplacements doux au cœur du Grand Site et vers l'ensemble du Marais,
- gérer la ressource en eau pour garantir durablement la multifonctionnalité de la zone humide.

L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope « Marais mouillé de la Venise Verte »

Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB) ont pour objet de favoriser la conservation des habitats (biotopes) nécessaires à l'alimentation, la reproduction, le repos, et la survie d'espèces animales et/ou végétales protégées au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du Code de l'Environnement. L'arrêté fixe un certain nombre de réglementations relatives à la pratique des activités humaines dans le but de conserver les habitats des espèces protégées.

La commune de Bessines est concernée par l'APPB signé le 7 mai 1992, qui a pour objet de protéger le biotope constitué par le marais mouillé de la Venise Verte sur les communes de Amuré, Bessines, Coulon, Frontenay Rohan Rohan, Magné, Niort, Saint-Georges de Rex, Sansais, et le Vanneau Irleau, sur une superficie approximative de 2 600 hectares.

L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope - Arbres Têtards

Le préfet a signé, le 1^{er} Juillet 2013, un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope interdisant l'abattage, l'arrachage ou la coupe des arbres têtards dans 22 communes des Deux-Sèvres.

Cet arrêté vient en réponse aux dommages causés fin 2012 par une série d'abattage de ces arbres dans le Marais Poitevin. Il résulte d'une large consultation et n'encourage, non pas la répression, mais la protection de ces arbres qui représentent un intérêt biologique et paysager fort dans le Marais Poitevin.

Les communes concernées sont : Amuré, Arçais, Bessines, Coulon, Epannes, Frontenay-Rohan-Rohan, Granzay-Gript, Le Bourdet, Le Vanneau-Irleau, Magné, Mauzé-sur-le-Mignon, Niort, Priaires, Prin-Deyrançon, Prissé-la-Charrière, Saint-Georges-de-Rex, Saint-Hilaire-la-Pallud, Saint-Symphorien, Sansais, Thorigny-sur-Mignon, Usseau, Vallans.

L'arrêté interdit l'altération du biotope par dépôt de matériaux, rejet de substances toxiques, constructions (autres que celles nécessaires aux usages agricoles), rupture de la continuité hydraulique, assèchement, même temporaire, du réseau hydraulique... Par ailleurs sont interdits le défrichement des arbres traités en têtard, des bosquets humides, et des alignements d'arbres bordant le réseau hydraulique.

Les sites Natura 2000 (ZPS et SIC)

Le réseau Natura 2000 est destiné à assurer un tissu cohérent d'espaces protégés visant à maintenir la biodiversité des habitats naturels et des espèces sauvages sur le territoire européen. Il doit aussi contribuer à la mise en œuvre d'un développement durable conciliant les exigences écologiques des habitats et des espèces, avec les exigences économiques, sociales, et culturelles locales.

Un document de gestion, appelé Document d'Objectifs (DOCOB), est prévu pour chacun des sites. Il contient un diagnostic écologique et socio-économique du site, et propose des actions concrètes de gestion pour maintenir la biodiversité de la zone.

Une obligation générale de préservation des écosystèmes dans les documents d'urbanisme est posée tant par le Code de l'Urbanisme (art. L. 121-1), que par le Code de l'Environnement (art. L. 122-1).

La commune de Bessines est concernée par une Zone de Protection Spéciale (site Natura 2000 au titre de la Directive « Oiseaux ») et un Site d'Intérêt Communautaire (site Natura 2000 au titre de la Directive « Habitats »), qui concernent la zone de marais mouillés au Nord du territoire, et dont les périmètres sont confondus sur leur plus grande partie sur la commune de Bessines.

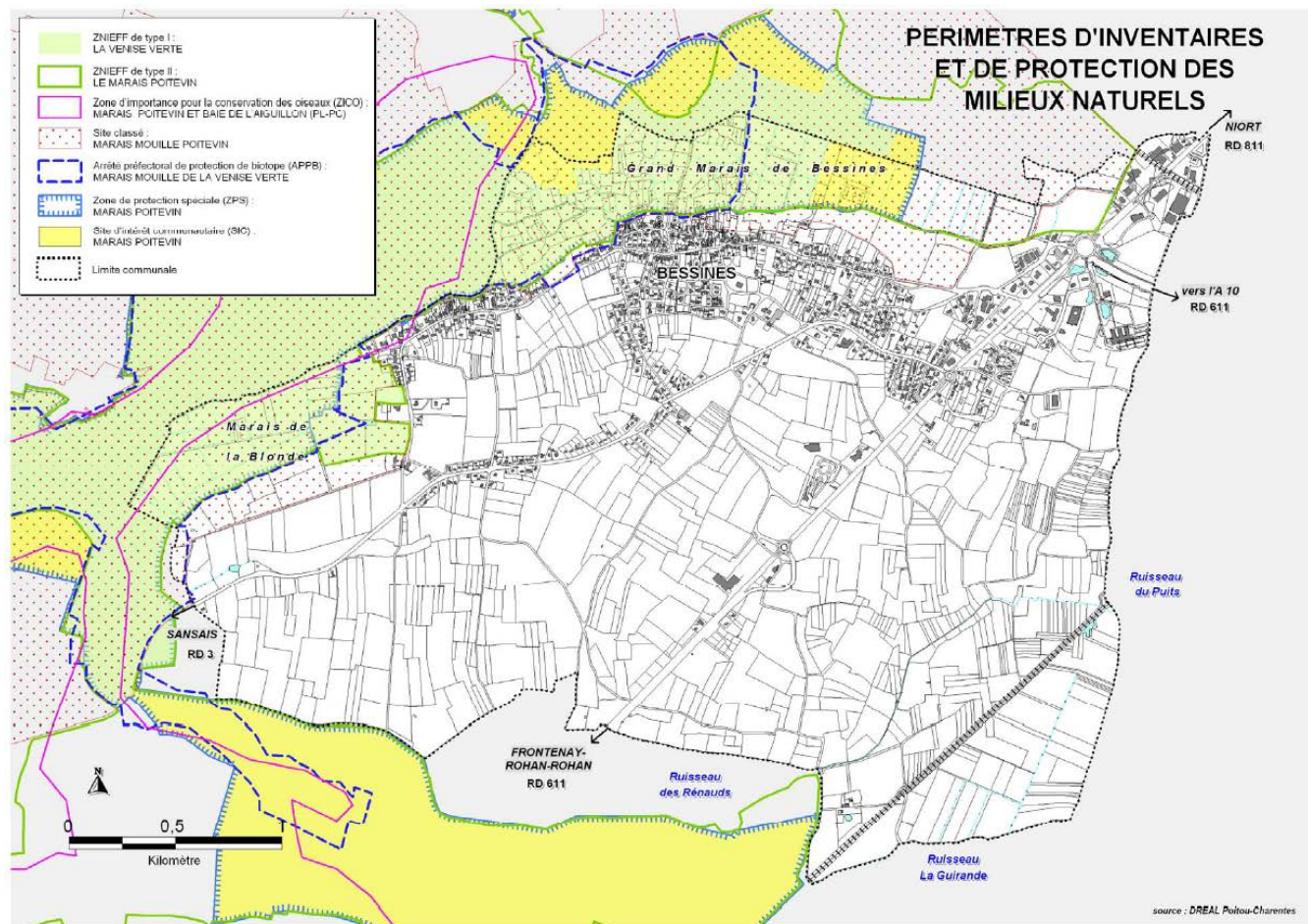
Nom de la zone	Part de la superficie sur la commune de Bessines	Principales caractéristiques
ZPS Marais Poitevin (FR5410100)	9,83 %	Site d'intérêt majeur pour la conservation des oiseaux d'eau : plus de 20 000 oiseaux d'eau dénombrés chaque année en période hivernale et en halte migratoire. 60 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire (annexe I de la Directive « Oiseaux »). Le Document d'Objectifs (DOCOB) du site est approuvé.
SIC Marais Poitevin (FR5400446)	9,83 %	Très vaste ensemble de marais (aujourd'hui morcelé par l'agriculture intensive) intégrant une grande diversité de milieux. Site abritant plusieurs espèces et habitats d'intérêt communautaire dont certains prioritaires (Roselières turficoles à marisque, Vison d'Europe, Rosalie alpine). Le Document d'Objectifs (DOCOB) du site est approuvé.

Le Périmètre d'intervention foncière du Conservatoire des Espaces Naturels

Le Conservatoire Régional d'Espaces Naturels de Poitou-Charentes (CEN) a initié une démarche de préservation et de gestion des marais de Bessines à l'Ouchette en lien avec les communes, les propriétaires, et les exploitants agricoles. Elle consiste à utiliser la maîtrise foncière comme moyen de protection à long terme des milieux naturels et du paysage de marais bocager.

Les acquisitions, rigoureusement amiables, ne peuvent être conclues sans l'accord des propriétaires et des exploitants agricoles. Ces derniers peuvent alors devenir locataires du CEN, moyennant un cahier des charges définissant certaines pratiques agro-environnementales. Le Conservatoire prend à sa charge les éventuels travaux de restauration et d'aménagement des espaces (curage, débroussaillage, clôtures, émondage des frênes...).

Le périmètre concerné par cette démarche couvre 280 hectares répartis sur les communes de Bessines, Magné et Niort. L'objectif d'acquisition à terme est de 46 hectares.



Incidence

Le site d'étude n'est concerné par aucun inventaire patrimonial et aucune protection réglementaire.

2. Les zones humides

Sur la commune de Bessines, les inventaires de terrain ont été réalisés en plusieurs périodes :

- Octobre / Novembre / Décembre 2012 (période particulièrement pluvieuse avec des sols engorgés en eau) : inventaire de terrain réalisé sur la base de la carte de pré-inventaire. Compte tenu de la spécificité des sols de la commune et de la difficulté à interpréter les sondages pédologiques, il a été décidé d'effectuer un passage sur le terrain (le 17 décembre 2012), sur le secteur de L'Ebaupin, avec un pédologue de l'université de Poitiers, Laurent CANER, pour permettre d'aider le bureau d'étude dans sa mission.
- Décembre 2014 : inventaire de terrain complémentaire réalisé :
 - Sur les zones non prospectées, pour vérification et pour apporter une argumentation par comparaison aux zones humides identifiées.
 - Sur les zones potentiellement urbanisables, y compris les "dents creuses" urbaines.
- Décembre 2015 : inventaire de terrain complémentaire réalisé sur les secteurs identifiés lors de la réunion la réunion de restitution du 10 décembre 2015.

La surface importante de zones humides identifiée sur la commune s'explique par la nature argileuse des sols, conjuguée à une faible topographie, voire la constitution de "cuvettes" à certains endroits (de part et d'autre de la RD 611). Toutes les zones humides identifiées sur la commune présentaient, au moment de l'inventaire, un fort engorgement en eau, ceci d'autant plus qu'il a été réalisé durant des périodes fortement pluvieuses (octobre / novembre 2012 et décembre 2014). Les zones humides peuvent en conséquence correspondre à des parcelles de cultures.

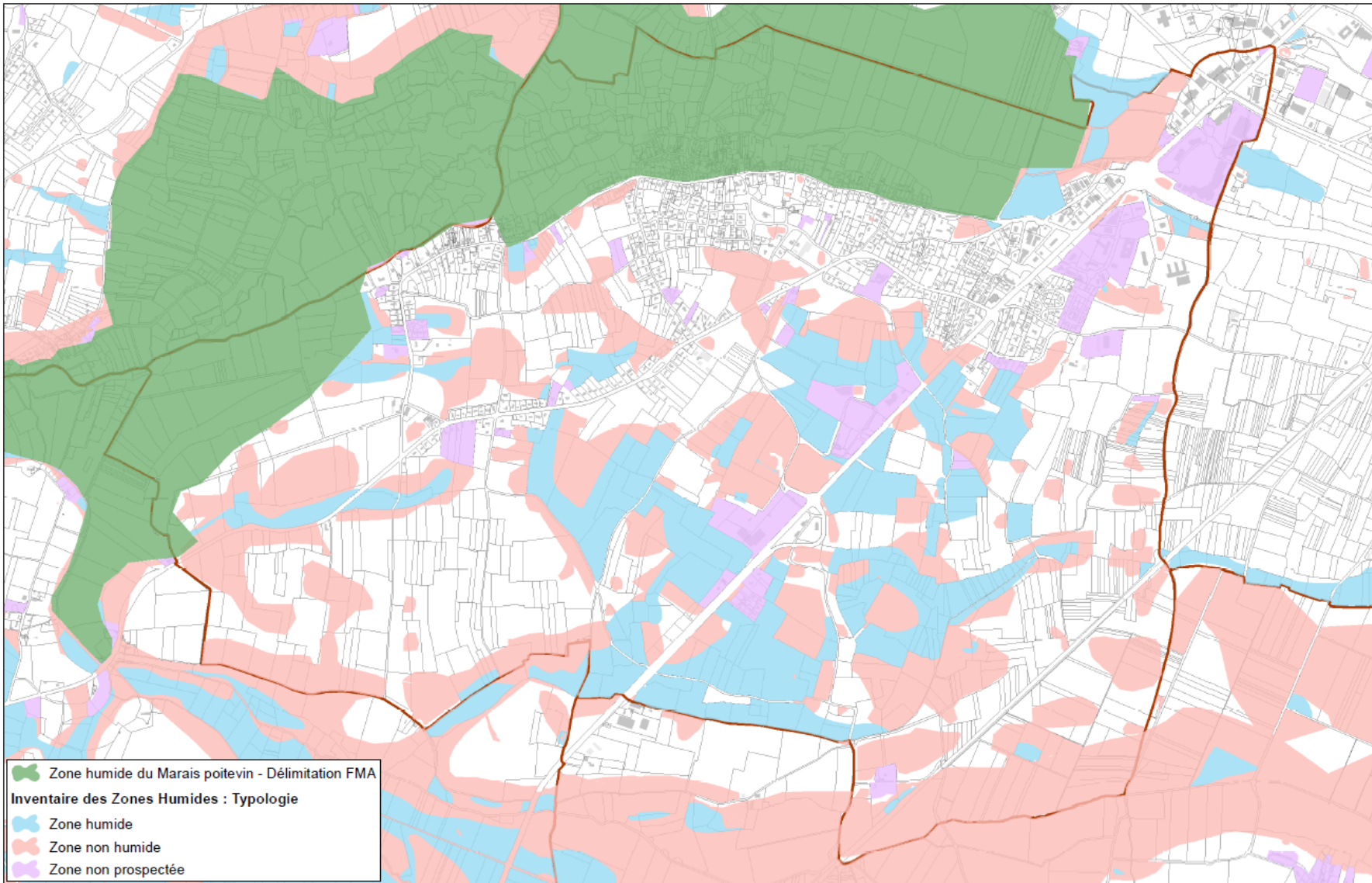
En dehors des zones humides, les sols peuvent présenter des traces d'hydromorphie. De nombreux secteurs se révèlent aussi être inondables, mais sans pour autant être humides. Ainsi la cartographie ci-contre fait ressortir, en plus des zones humides :

- Les zones non humides, avec un sol hydromorphe. Ces zones données à titre indicatif, prolongent les zones humides de la commune et représentent une superficie importante. Ces zones hydromorphes ne sont identifiées que là où des sondages pédologiques ont été réalisés.
- Les zones non humides, mais inondables se localisent en continuité de la Zone humide du Marais Poitevin, au Nord et de La Guirande et du ruisseau des Rénauds, au Sud (données Etat soit AZI, soit études).
- Les zones non humides, inondables et avec un sol hydromorphe sont plus ponctuelles et se localisent également à proximité de la Guirande et du Marais Poitevin.

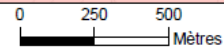
Il ressort de la carte de l'inventaire, que la commune de Bessines présente, au regard de la réglementation sur les zones humides (arrêté du 24 juin 2008 modifié le 1^{er} octobre 2009), une surface importante de zones humides (163 hectares), en dehors de la zone humide du Marais Poitevin, ce qui représente environ 20% de la surface prospectée.

La surface totale de zones humides sur la commune, y compris la zone humide du Marais Poitevin, est en conséquence de 333 hectares, ce qui représente 29% du territoire communal.

PLUiD - Inventaire des Zones Humides - Bessines



Réalisation : CA du Niortais - Aménagement du Territoire - Service observatoire et stratégie territoriale
Source : Forum Marais Atlantique, IIBSN, CAN BE (NCA, HydroConcept, DCI) Fond de plan : Cadastre © DGFIP



28/01/2020

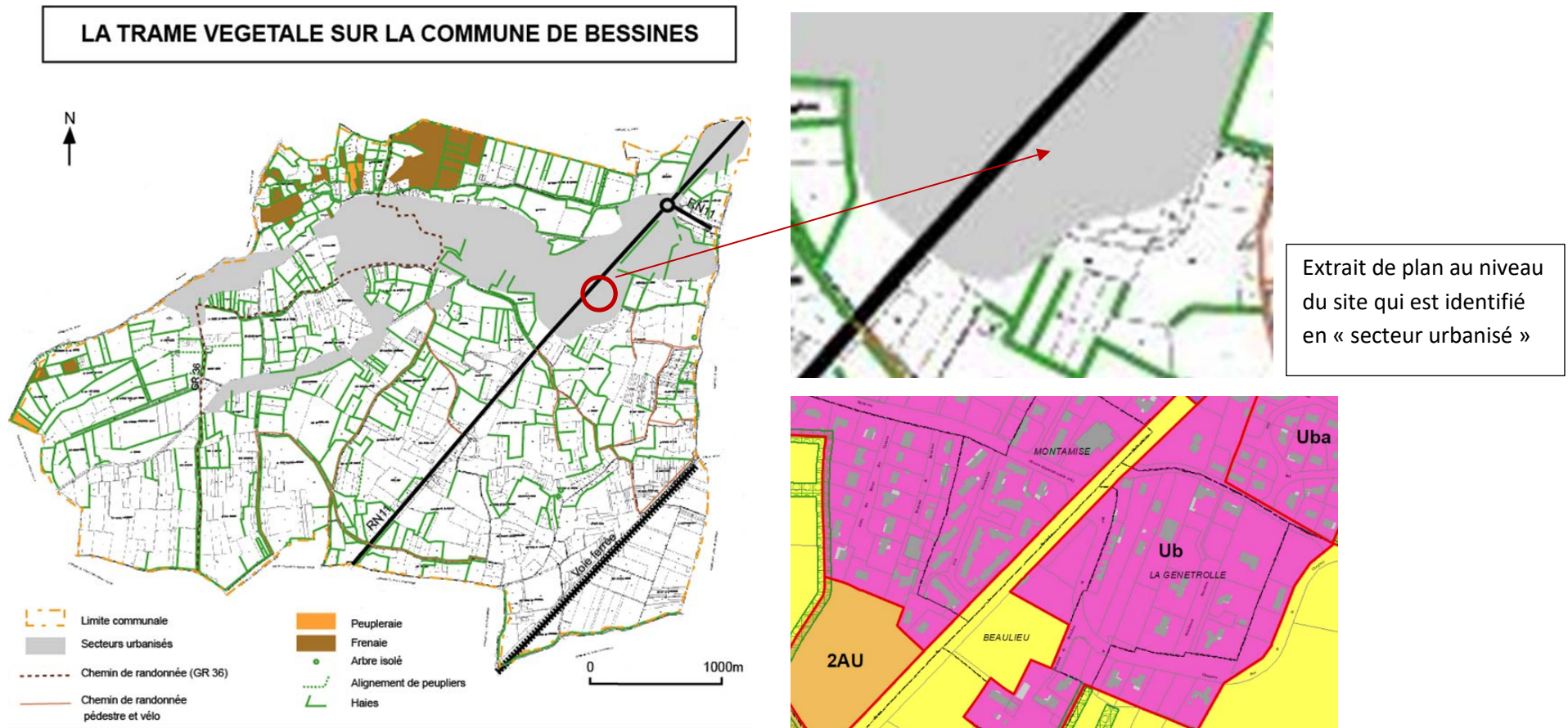


Incidence

Le site d'étude n'est concerné par aucun inventaire de zone humide.

3. La Trame Verte et Bleue communale

Le Plan Local d'Urbanisme ne dispose pas d'identification spécifique de la Trame Verte et Bleue. Toutefois, une trame végétale est décrite. Elle identifie sur le site des haies, au Sud et à l'Est du site. Certaines haies sont protégées au titre des EBC sur le plan de zonage, mais aucune ne l'est sur le site objet de la Révision allégée.





Présence végétale sur le site concerné, faisant l'objet d'une préservation dans le cadre de l'OAP.

Incidence

Le site d'étude est concerné par la présence d'une haie de cornouillers récemment plantée ainsi qu'un petit espace arboré en partie Sud Est de la parcelle AN 218. Ces deux éléments sont préservés par le biais des prescriptions de l'OAP, de plus d'autres plantations sont exigées dans le cadre de l'aménagement futur qui permettront de reconstituer une trame verte mise à mal ces dernières décennies.

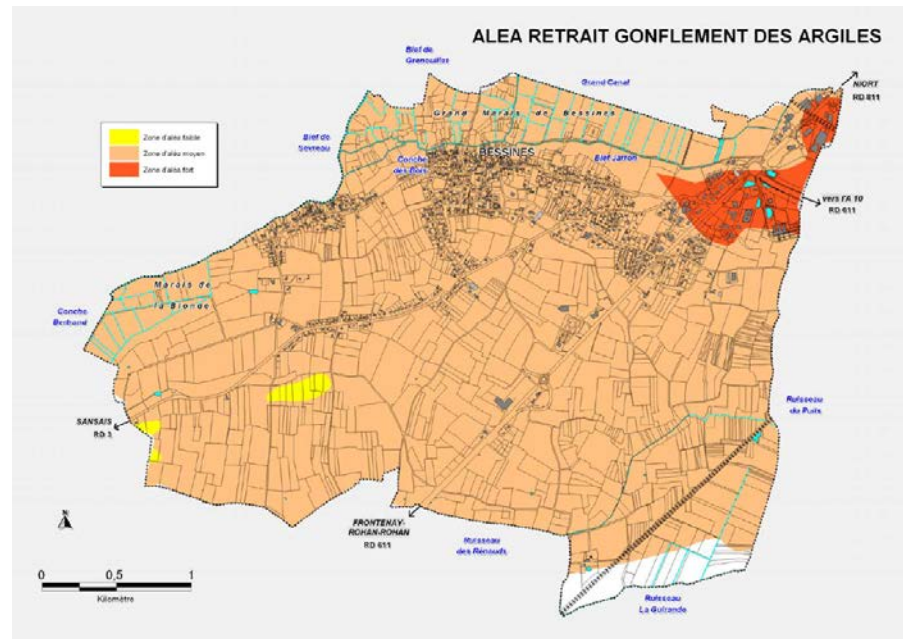
Par ailleurs, l'OAP prévoit des revêtements de stationnement réduisant au mieux l'imperméabilité du sol.

Le risque mouvements différentiels de terrain par retrait gonflement des argiles

Le phénomène de retrait-gonflement de certaines formations argileuses est lié à la variation de volume des matériaux argileux en fonction de leur teneur en eau. Lorsque les minéraux argileux absorbent des molécules d’eau, on observe un gonflement plus ou moins réversible. En revanche, en période sèche, sous l’effet de l’évaporation, on observe un retrait des argiles qui se manifeste par des tassements et des fissures.

	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/05/1989	31/12/1990	12/08/1991	30/08/1991
	01/01/1991	31/10/1996	28/05/1997	01/06/1997
	01/11/1996	31/08/1998	21/01/1999	05/02/1999
	01/07/2003	30/09/2003	25/08/2004	26/08/2004
	01/07/2005	30/09/2005	20/02/2008	22/02/2008
	01/04/2011	30/06/2011	11/07/2012	17/07/2012

Arrêtés de catastrophe naturelle liés à des phénomènes de retrait-gonflement des argiles (Source : www.prim.net)



Le site d’étude est concerné par ce risque.

Les séismes

Un séisme est une vibration du sol transmise aux bâtiments, causée par une fracture brutale des roches en profondeur créant des failles dans le sol et parfois en surface. Il peut se traduire à la surface par la dégradation ou la ruine des bâtiments, des décalages de la surface du sol de part et d’autre des failles, mais peut également provoquer des phénomènes annexes tels que les glissements de terrain, des chutes de blocs et une liquéfaction des sols meubles imbibés d’eau.

La commune de Bessines a été classée en zone de sismicité modérée (zone 3).

2. Les risques technologiques

Le risque industriel

Bessines ne possède aucun établissement industriel de type Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E.) relevant du régime de l'autorisation ou de l'enregistrement

Le risque lié au Transport de Matières Dangereuses

Le risque TMD est lié à un accident pouvant survenir lors du transport de matières dangereuses (soufre, hydrocarbures, ammonitrates, gaz liquides,...) sur les axes routiers, ferroviaires, ou par canalisation de matières dangereuses. Les principaux risques sont :

- l'explosion occasionnée par un choc d'étincelle, par le mélange de plusieurs produits, ou par l'échauffement de produits volatils ou comprimés,
- l'incendie à la suite d'un choc contre un obstacle (avec production d'étincelles), d'un échauffement anormal d'un organe du véhicule, de l'inflammation accidentelle d'une fuite,
- la dispersion dans l'air d'un nuage toxique, la pollution de l'atmosphère, de l'eau ou du sol par des produits dangereux.

Bessines ne figure pas parmi les communes à risque majeur TMD dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs des Deux-Sèvres. Néanmoins, la commune est traversée par la RD 611 qui supporte un trafic poids lourds, transportant des matières dangereuses entre Poitiers et La Rochelle. La ligne ferroviaire Poitiers-La Rochelle parcourt également le territoire et assure le transit de marchandises dangereuses.

La commune n'est pas traversée par des canalisations de transport de gaz mais est desservie par le réseau de distribution de gaz de Gaz de France.

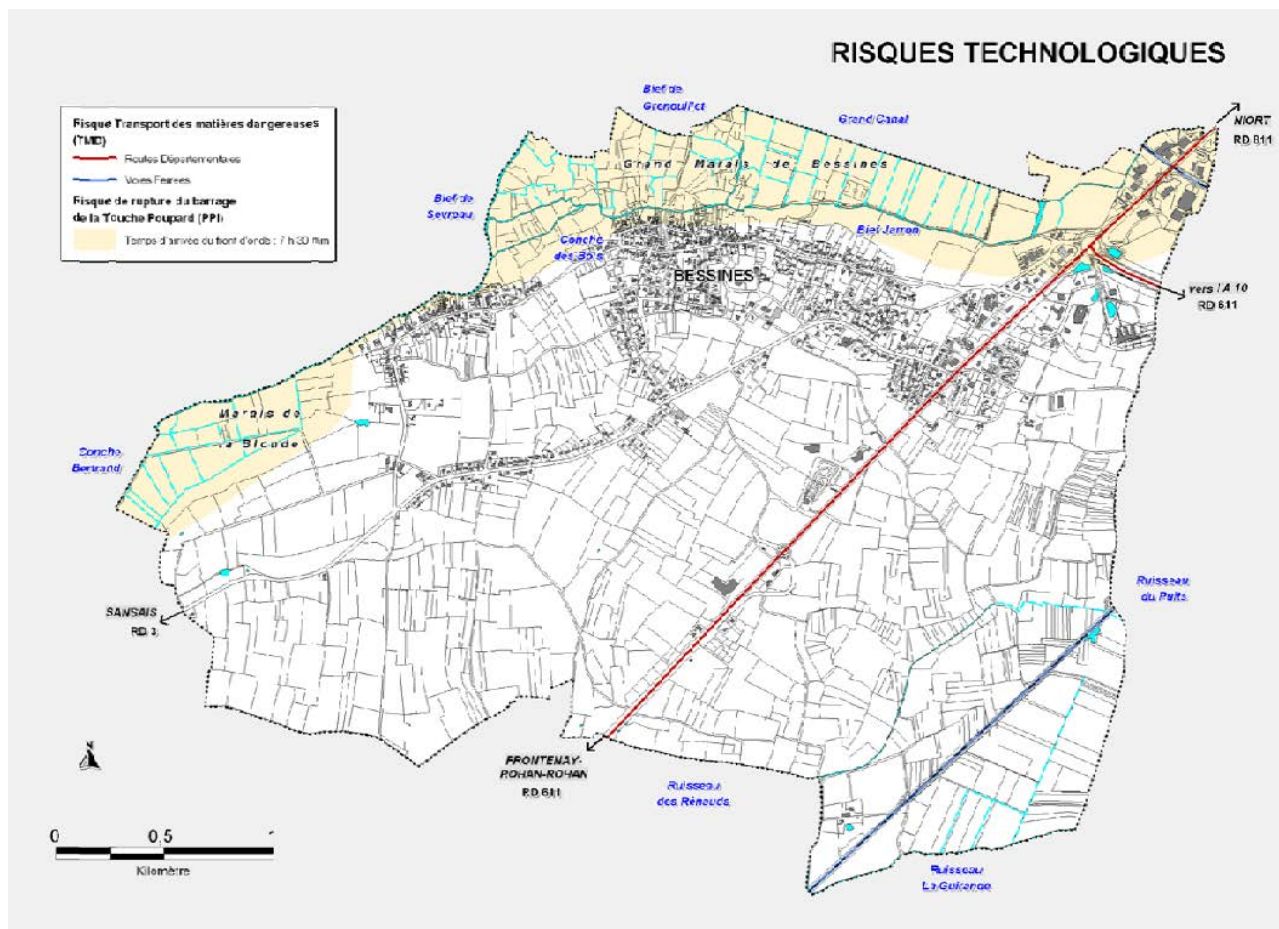
Le site d'étude est concerné par ce risque.

Le risque rupture de barrage

Le risque rupture de barrage est imprévu et extrêmement faible. La probabilité est d'environ 1/16000^{ème} par an au niveau mondial. La situation de rupture paraît plutôt liée à une évolution plus ou moins rapide d'une dégradation de l'ouvrage, susceptible d'être détectée par la surveillance et l'auscultation. Une rupture sur deux se produit au moment du premier remplissage, le risque étant moins élevé pour les ouvrages en béton que pour les ouvrages en remblais.

Le barrage de la Touche Poupard situé sur les communes de Clavé et St Georges de Noigné en amont du département des Deux-Sèvres est un grand barrage, d'une hauteur de 36 m et d'une capacité de stockage de 15 millions de m³. Construit en 1994 sur la rivière Chambon, affluent de la Sèvre Niortaise, il permet de stocker l'eau en hiver pour l'utiliser en été. Il est utilisé pour l'alimentation en eau potable, l'irrigation et le soutien d'étiage de la Sèvre Niortaise en période estivale. La présence de cet ouvrage en amont de la commune expose Bessines au risque de submersion en cas de rupture du barrage.

Le barrage de la Touche Poupard a fait l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI). Ce plan d'urgence spécifique précise les mesures destinées à donner l'alerte aux autorités et aux populations, ainsi que l'organisation des secours et la mise en place du plan d'évacuation. Le temps d'arrivée du front d'onde en cas de rupture sur la commune de Bessines a été estimé à plus de 8 heures.



Le site d'étude n'est pas concerné par ce risque.

VIII. Comparatif des surfaces des zones avant et après Révision allégée

Les zones du Plan Local d'Urbanisme ne sont pas modifiées.

IX. Justification de la Révision allégée

La présente Révision allégée a pour seul objet la réduction d'une marge de recul le long de la RD 611 pour les parcelles AN 216, 217, 218 et 171, conformément aux articles L. 111-6 et L. 111-8 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 111-1-4).

Conformément aux dispositions de l'article L. 153-31 et suivants du Code de l'Urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme peut faire l'objet d'une Révision allégée sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables lorsque :

1. La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
2. La révision a uniquement pour objet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
3. La révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté ;
4. La révision est de nature à induire de graves risques de nuisance.

Ainsi, conformément au Code de l'Urbanisme, la Révision allégée ne remet pas en cause l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

En effet, il ne convient à aucun moment de revenir sur les objectifs et partis pris d'aménagement du Plan Local d'Urbanisme, mais tout au contraire de faciliter leur mise en œuvre.

Pour rappel, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune de Bessines a pour objectif :

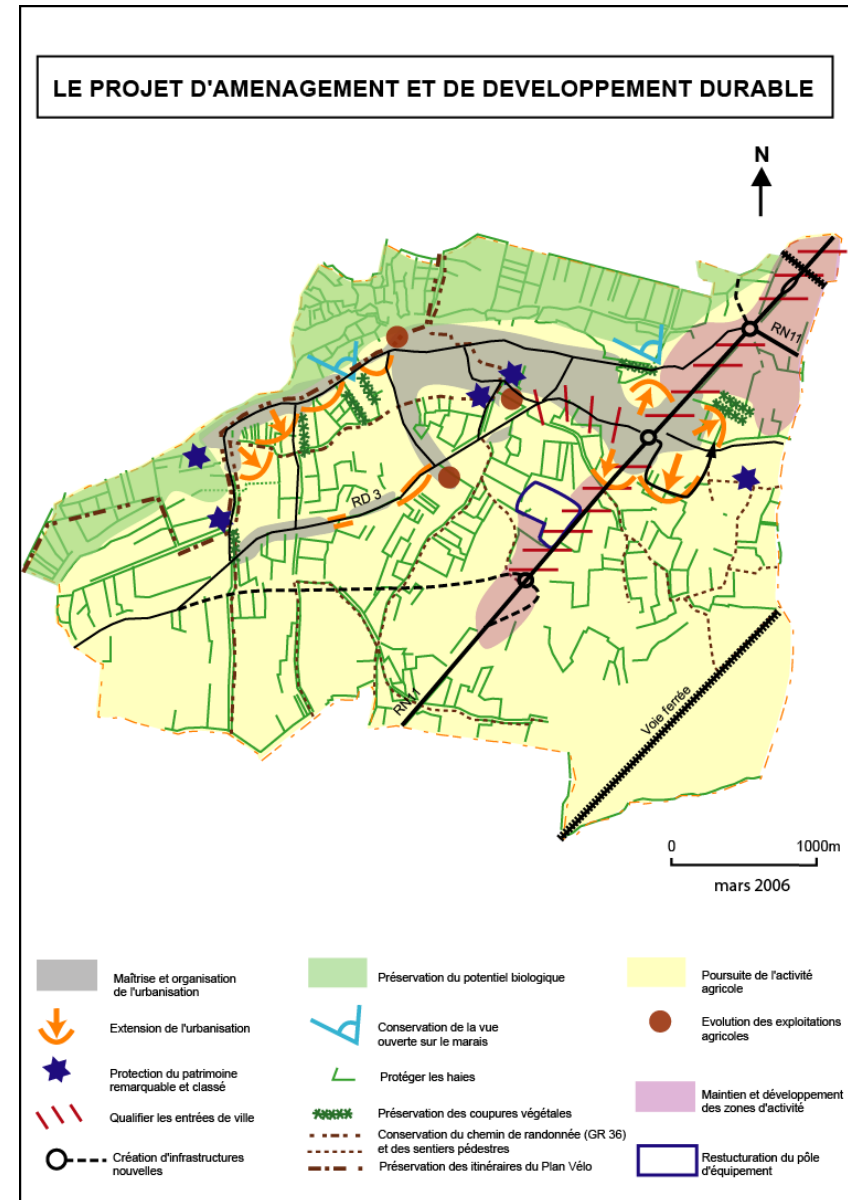
- la maîtrise et l'organisation de l'urbanisation
- la préservation du patrimoine
- la gestion économe des ressources et la prise en compte de l'environnement

Ainsi, le projet de Révision allégée permet de conforter et de renforcer le PADD sur les points suivants :

- Le développement urbain s'effectue au détriment d'espaces présentant peu d'intérêt pour l'activité agricole.
- Ce développement s'effectue de façon modérée en préservant les espaces naturels et/ou agricoles des marais au Nord du territoire communal.
- La qualité des paysages d'entrée de ville est un enjeu d'échelle intercommunale auquel la commune adhère. Les orientations d'aménagement intègrent cette dimension dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.
- Le parti d'urbanisme retenu dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable vise à rentabiliser les investissements réalisés en matière d'assainissement notamment et à réduire les coûts d'extension des réseaux d'alimentation en eau potable et électricité.
- Le développement modéré de l'urbanisation est économe de l'espace et réserve des possibilités d'extension sur le long terme en fonction des évolutions démographiques et économiques à l'échelle communale et intercommunale. La maîtrise de la croissance est adaptée à la taille des équipements de la commune et permet d'étaler les besoins dans le temps.
- La création d'emplois locaux et la création de liaisons piétonnes entre les quartiers nouveaux et l'urbanisation existante participent à la volonté de maîtriser les déplacements.

De même, dans le rapport de présentation, partie justification du PADD, il est indiqué :

- Par ailleurs, le carrefour envisagé sur la RN 11 pour le raccordement de la déviation de la RD 3 est porteur d'un pôle économique en liaison avec le site du Gros Buisson....



Le projet de Révision allégée est compatible avec le SCoT approuvé le 10 février 2020 dans le sens où il intègre les prescriptions ou recommandations suivantes :

DOO du SCoT		Projet
P2	<p>Les projets d'équipements structurants (enseignement, culture, santé, sports et loisirs...) viseront une gestion économe de l'espace, de l'énergie et le respect des principes suivants (sauf justification, comme incompatibilité entre site et vocation) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - privilégier l'implantation dans les enveloppes urbaines des communes d'équilibre et du cœur d'agglomération - rechercher une meilleure accessibilité aux services et aux équipements pour tous les publics - promouvoir un aménagement du territoire visant l'optimisation du foncier, la mutualisation des espaces extérieurs (dont l'offre de stationnement), la qualité architecturale, l'intégration paysagère et l'offre énergétique durable des bâtiments (bâtiments à faible consommation et / ou producteurs d'énergie renouvelable) et la présence du végétal <p>Pour des projets d'équipements de proximité et quelle que soit leur nature, il s'agira de privilégier une localisation dans les cœurs de bourg - centre-ville : le principe d'extension urbaine devant se justifier.</p>	Pas concerné
P4	Un coefficient de biotope sera appliqué dans les zones urbaines (U) et à urbaniser (AU) dédiées à l'habitat et à l'économie des documents d'urbanisme. Il pourra être différencié selon les secteurs et la vocation de la zone.	Pas utilisé mais des éléments paysagers conservés et ajoutés
P5	Les documents d'urbanisme devront reprendre et préciser à leur échelle les composantes de la Trame Verte et Bleue (TVB) identifiées à l'échelle du SCoT. Les fonctionnalités écologiques de la TVB devront être protégées et celles qui sont dégradées, remises en bon état écologique.	Compatible
	Les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques feront l'objet d'une protection dans les documents d'urbanisme par la mobilisation de différents outils réglementaires (Code Forestier, zonage A ou N, Espace Boisé Classé (EBC), protection d'éléments de paysage au titre de l'article L. 151-23 du Code de l'Urbanisme...) en complément des protections déjà existantes de type site classé.	Pas concerné
	Tout projet d'équipement, d'aménagement ou d'infrastructure devra être évité dans les zones classées "réservoirs de biodiversité". Si l'évitement n'est pas possible, l'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs ou la réalisation du projet devra être justifiée par la collectivité. Elle devra démontrer que le projet d'urbanisation / aménagement ne remet pas en cause la fonctionnalité écologique du réservoir à travers une analyse démontrant soit l'absence d'incidence, soit l'existence d'incidences limitées compensées. Les mesures compensatoires devront être mises en œuvre à proximité immédiate du réservoir afin de restaurer la fonctionnalité dégradée.	Pas concerné

	<p>Concernant les projets d'aménagement impactant les corridors écologiques, la mise en œuvre de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » sera la règle, conformément à l'article L. 110-1 du Code de l'Environnement. La compensation devra être opérée localement, afin de maintenir la fonctionnalité de la continuité fragmentée. Lorsqu'un corridor traverse un espace urbain, sa fonctionnalité sera garantie par la perméabilité du tissu urbain. Des dispositions seront à prendre pour assurer la perméabilité des clôtures, la réduction des emprises au sol des constructions, le traitement perméable des espaces non bâtis...</p> <p>Pour favoriser la nature dans les espaces urbanisés et les ceintures vertes, les projets de développement (habitat, économie...) garantiront la préservation et le renforcement de la TVB par la valorisation et le renforcement de tous les éléments de la biodiversité en zone urbaine dans les aménagements.</p>	Pas concerné
p9	<p>Lors des opérations d'aménagement urbain, le linéaire de haies, quand il est détérioré, devra être renforcé, reconstitué ou compensé. Il ne s'agira pas ici, de s'inscrire dans un processus uniquement comptable de sujets, mais bien d'apporter une réponse par rapport aux effets attendus sur la biodiversité, la préservation des milieux et des continuités écologiques et la qualité paysagère.</p>	Compatible
P14	<p>Des règles et des critères de performance énergétique pour la réduction des gaz à effet de serre seront intégrés dans les projets d'aménagement (renouvellement urbain, constructions neuves en densification ou zones à urbaniser) pour : - engager significativement le territoire au sein d'une trajectoire "bas carbone" dont l'objectif est de - 30% à horizon 2030 conformément au PCAET (pour rappel en 2015, la charge carbone par habitant est de 7,5 tonnes eq. CO2) ; - limiter significativement les consommations énergétiques des projets nouveaux et des programmes de réhabilitation du bâti existant au-delà de la RT en vigueur - développer les sources d'énergies renouvelables et de récupération d'énergie en recherchant systématiquement à réduire, ou atteindre le « 0 charge carbone » Les opérations d'aménagement seront conditionnées à la mise en œuvre des prescriptions suivantes : - inciter au développement d'une architecture bioclimatique des nouvelles opérations (implantation, isolation thermique, protection solaire, matériaux, végétalisation), accompagné du développement des modes de chauffage économe en énergie et à faible ou absence de charge « carbone » - se connecter aux réseaux de mobilité et aux cheminements doux existants, ou en créer le cas échéant - densifier les projets autour des pôles intermodaux (parking relais, aires de covoiturage, gares et haltes ferroviaires...) - assurer le traitement intégré des eaux pluviales - limiter l'imperméabilisation des sols, par exemple en mettant en place un coefficient de biotope - intégrer la TVB dans les projets (maintien, remise en état de corridor, nature en ville...) - réduire la consommation d'énergie notamment liée à l'éclairage public et aux enseignes lumineuses et numériques ainsi que limiter la pollution lumineuse dans les opérations d'aménagements ("trame noire") permettant des économies d'énergie et un impact limité sur la faune et la flore</p>	Compatible
R7	<p>Les opérations d'aménagements veilleront à promouvoir et favoriser les ressources produites à proximité géographique (rayon d'environ 150 km) et l'utilisation de matériaux recyclés (matériaux issus de la déconstruction). L'orientation "neutralité carbone" doit s'inscrire dans l'ensemble des réflexions et choix d'aménagement pour limiter et réduire les impacts. Il conviendra de justifier l'équilibre des choix dans un compromis pragmatique développement/stratégie "bas carbone".</p>	Pas concerné
P19	<p>Les ouvertures à l'urbanisation seront déterminées en cohérence avec la capacité des systèmes épuratoires (réseaux d'eaux usées, individuels, semi-collectifs, collectifs...) et d'adduction en eau potable. Le calendrier des ouvertures à l'urbanisation sera adapté en fonction des capacités épuratoires de la zone concernée</p>	Compatible
P21	<p>Les documents d'urbanisme locaux devront s'assurer, pour tout projet d'extension de l'urbanisation, de la capacité des milieux récepteurs à supporter les rejets liés au développement futur, au regard de l'état du milieu et du respect de l'objectif d'atteinte du bon état pour les masses d'eau.</p>	Compatible

P23	Les porteurs de projet devront par ailleurs proposer des mesures particulières de traitement des eaux pluviales lorsque celles-ci génèrent des pollutions qui affectent les milieux naturels (eau, sol) et devront préciser les zones où des mesures sont à prendre pour limiter l'imperméabilisation des sols. La limitation de l'imperméabilisation pourra être obtenue en favorisant le développement urbain sur des surfaces déjà imperméabilisées ou en favorisant la désimperméabilisation de surfaces déjà aménagées.	Compatible
P39	La préservation des espaces Naturels, Agricoles, et Forestiers (NAF) sera assurée en tenant compte : - pour le foncier agricole : de la localisation des sièges d'exploitation en activité et des projets d'extension, de délocalisation des entreprises actuellement dans les bourgs, des terres exploitées à proximité immédiate des sièges d'exploitation et des chemins d'accès - pour les espaces naturels : des zonages réglementaires, de protection et d'inventaire (réserves naturelles nationales et régionales, arrêtés de protection de biotope, sites Natura 2000, ZNIEFF, inventaire des zones humides...)	Compatible
P41	Les opérations d'urbanisation seront intégrées dans leur environnement sans créer de discontinuités morphologiques et en respectant les éléments naturels (cours d'eau, patrimoine végétal, chemins...) ou urbains dans lesquelles elles s'insèrent.	Compatible
P42	En limite des zones Agricole et Naturelle, une zone tampon avec les constructions doit être prévue. Dans la mesure où la topographie le permet, une haie et / ou des plantations arbustives composées d'essences locales seront ainsi plantées sur une partie de cette largeur. Cette zone tampon devra être partie intégrante de la zone U ou AU des documents d'urbanisme locaux. Les modalités précises de création de la zone tampon et de sa gestion pourront être précisées dans le cadre d'OAP spécifiques.	Compatible
P43	Les documents d'urbanisme promouvoir, notamment dans leur règlement et leurs OAP, des formes d'habitat et des constructions tertiaires peu consommatrices d'espaces (prospect, maisons jumelées, petits collectifs, construction à l'alignement des voies publiques ou privées, stationnement...).	Compatible
P92	Les documents d'urbanisme inscriront des Emplacements Réservés ou des périmètres d'intérêt général nécessaires à la réalisation des projets de développement des infrastructures, en particulier sur des itinéraires de contournement ou de sites pour des parkings relais ou de covoiturage. Les réflexions seront poursuivies sur l'état capacitaire du réseau et son développement pour la rocade Sud ainsi que sur la faisabilité d'une infrastructure de desserte pour le secteur Nord. Le SCoT reconnaît l'utilité des axes routiers vers Melle et Parthenay ; axes d'intérêt régional identifiés par le projet de SRADDET Nouvelle Aquitaine.	Compatible
P93	Les documents d'urbanisme accompagneront la poursuite de la résorption des points noirs de sécurité routière et entraves aux déplacements doux en identifiant au besoin les ensembles fonciers à maîtriser.	Compatible
P94	Lors de toute nouvelle opération d'aménagement, les documents d'urbanisme inciteront à la mutualisation des espaces dédiés au stationnement afin de limiter l'impact des projets sur les terres arables et les espaces naturels, agricoles et forestiers.	Compatible
P96	Au sein des enveloppes urbaines existantes, l'intensification du développement urbain à proximité des points d'arrêts desservis par une offre structurante en transport collectif sera favorisée.	Compatible

<p>P97</p>	<p>Avant toute création de nouvelles zones d'habitat, il sera nécessaire de : - s'assurer de la desserte en transports existante et / ou des possibilités futures de dessertes principalement pour le transport scolaire et les déplacements domicile - travail. Dans le cœur d'agglomération et les communes d'équilibre, la desserte routière ou ferroviaire devra permettre l'accès des habitants au cœur d'agglomération pour leurs déplacements domicile - travail dans de bonnes conditions. - prendre en compte l'éloignement de l'arrêt de bus le plus proche et / ou de s'assurer de l'opportunité et de la faisabilité d'en créer un nouveau accessible et sécurisé avant même d'ouvrir un secteur à l'urbanisation, ce pour le cœur d'agglomération et les communes d'équilibre.</p>	<p>Compatible</p>
<p>P101</p>	<p>Les documents d'urbanisme permettront la création de parkings relais et d'aires de covoiturage / multimodale ; répartis sur tout le territoire, pour une cohérence d'ensemble : - les parkings relais seront aménagés de sorte à être facilement identifiables, en lien avec des navettes ou lignes de transport collectif et reliées à l'offre de mobilité douce à travers le schéma cyclable communautaire - les aires de covoiturage / multimodale seront aménagées de sorte à être situées « au plus près » d'une gare ou d'une ligne de transport collectif et / ou situées sur les interconnexions des principaux axes routiers ou ferroviaires vecteurs de nombreux déplacements</p>	<p>Compatible</p>
<p>P103</p>	<p>Le prélèvement annuel de terres naturelles, agricoles et forestières au profit d'une nouvelle urbanisation s'inscrit dans l'objectif de réduction de consommation d'espaces a minima de 30% (PADD). Cette consommation ne pourra pas excéder 870 hectares (toute destination confondue) à l'échelle du SCoT, soit 43,5 hectares en moyenne annuelle. Afin d'atteindre, ces objectifs de réduction de consommation d'espaces, le développement urbain se fera :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en priorité par la mobilisation du potentiel en enveloppe urbaine (renouvellement urbain, comblement des dents creuses, mobilisation des logements vacants) - en complément en extension urbaine des entités principales - exceptionnellement dans les villages, à l'intérieur de l'enveloppe urbaine - en ne permettant pas l'extension des hameaux et de l'habitat isolé - en conditionnant la construction résidentielle à des objectifs de densité et à la réalisation d'ilots de fraîcheur (parc, espaces verts, jardins...) - en limitant significativement l'extension des zones d'activités économiques et en priorisant le développement au sein des zones existantes - en interdisant la création de nouvelles zones commerciales <p>Les documents d'urbanisme respecteront le compte foncier global (cf. figure 14 du DOO) attribué aux différentes composantes de l'organisation territoriale, sans fongibilité des postes habitat, équipements et économie et le précisera sur sa période de référence. La prise en compte de la consommation foncière entre en considération à partir de l'approbation du SCoT.</p>	<p>Compatible</p>
<p>P107</p>	<p>Les documents d'urbanisme rechercheront l'opportunité d'urbanisation des dents creuses, la densification des enveloppes urbaines existantes, la réutilisation des friches urbaines et logements vacants préalablement à tout choix d'extension des enveloppes urbaines, quelle que soit leur destination.</p>	<p>Compatible</p>

P108	Lorsque l'extension des enveloppes urbaines sera nécessaire, dans le cadre des limites de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers fixée par le DOO, elle devra faire l'objet d'une programmation justifiée, basée sur des critères, au regard de l'évolution des besoins. Les critères seront notamment les suivants : - une étude des potentialités de densification de l'enveloppe urbaine existante en secteurs équipés et desservis est réalisée - Niort Agglo aura démontré qu'elle met en œuvre les actions nécessaires à l'utilisation de ses potentiels identifiés dans l'enveloppe urbaine existante, et précisera les éventuelles difficultés rencontrées dans la mise en œuvre (potentialités en zone urbaine non mobilisables en raison de contraintes qui peuvent être liées à l'absence de maîtrise foncière, la rétention foncière des propriétaires, l'équilibre économique de l'opération difficile à atteindre en raison du coût du foncier...) - la prise en compte de la présence d'activités agricoles et la bonne adéquation entre projet urbain et pérennité de l'exploitation Les documents d'urbanisme locaux devront avoir une exigence importante : - dans la localisation de leurs extensions urbaines, - leur qualité architecturale, paysagère et environnementale, - les transitions à opérer entre les bourgs existants et les espaces agricoles et naturels limitrophes. Des coupures vertes devront y être maintenues pour éviter l'étalement urbain.	Compatible
-------------	---	------------



Communauté d'Agglomération du Niortais
Commune de Bessines

Révision allégée n°2 du Plan Local d'Urbanisme

Annexe du rapport de présentation
Étude de dérogation Loi Barnier

1. Préambule.....	2
2. Diagnostic paysager	4
2.1. L'Atlas des paysages de Poitou-Charentes	4
2.2. Analyse des séquences paysagères	5
3. Diagnostic urbain	10
3.1. Le développement urbain	10
3.2. La forme urbaine en place.....	11
3.3. La dynamique du quartier : les fonctions	12
3.4. La dynamique du quartier : circulation automobile	13
3.5. La dynamique du quartier : circulations alternatives	14
3.6. La dynamique du quartier : zoom sur les déplacements routiers aux abords du site	15
3.7. Les contraintes règlementaires	16
3.8. Les contraintes règlementaires : zoom sur la parcelle	17
3.9. L'état du foncier	18
3.10. Synthèse de l'état des lieux du site objet de l'étude	19
3.11. Les occupations pressenties.....	20
4. Enjeux et scénarios	21
4.1. Les enjeux paysagers et urbains.....	21
4.2. Les scénarios d'aménagement	24
5. Justificatifs et compatibilité de la solution retenue.....	33
5.1. La prévention des nuisances	33
5.2. La prise en compte de la sécurité.....	35
5.3. La prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.....	36

1. Préambule

La présente étude a pour objet la réduction d'une marge de recul le long de la RD 611 pour les parcelles AN 216, 217, 218 et 171 situées dans la Commune de Bessines (79), conformément aux articles L. 111-6 et L. 111-8 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 111-1-4). Cette révision préfigure l'ajout dans la partie réglementaire du PLU, d'une pièce (Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le site faisant l'objet de la réduction de la marge de recul) reprenant les dispositions qui ressortent de cette étude « Loi Barnier » afin qu'elles revêtent un caractère réglementaire.

Contexte réglementaire

Rappel des dispositions réglementaires du Code de l'urbanisme :

L. 111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

L. 111-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

L. 111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

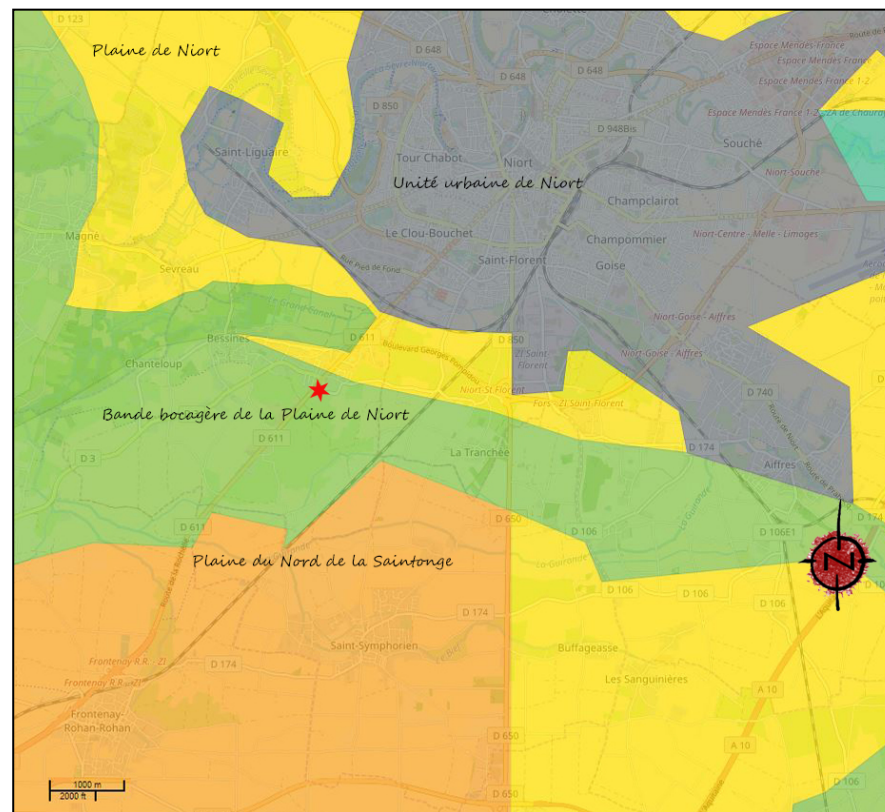
Ce document tient lieu de justification permettant de déroger à la règle de l'inconstructibilité dans la bande des 75 mètres ou 100 mètres de part et d'autre des voies classées à grande circulation.

2. Diagnostic paysager

2.1. L'Atlas des paysages de Poitou-Charentes

Les entités paysagères décrites dans l'atlas des paysages est un outil d'inventaire des paysages datant de 1999. Depuis 19 ans, l'urbanisation a modifié le paysage sur les espaces périurbains. Les entités décrites sont les suivantes :

- Paysage urbain de Niort -Bessines. La limite urbaine était dessinée en 1999 au niveau de la voie ferrée ; aujourd'hui elle se situe plutôt au niveau du carrefour giratoire de Montamisé (étoile rouge). Le paysage est plus ou moins fermé par le bâti.
- La Plaine de Niort. Le paysage de plaine se caractérise par un espace visuel dégagé et à dominante horizontale. Du fait, de l'urbanisation, la bande jaune sur la carte ci-contre a fait basculer l'entité paysagère vers la première.
- Bande bocagère de la Plaine de Niort. Cette unité se situe principalement sur une ligne de crête et se compose d'un maillage bocager relativement lâche, entrecoupé de prairies et de grandes cultures. Sur le site d'étude, l'unité paysagère est présente entre le giratoire de Montamisé et Charconnay. Cette unité fait la transition avec la Plaine Nord de Saintonge.

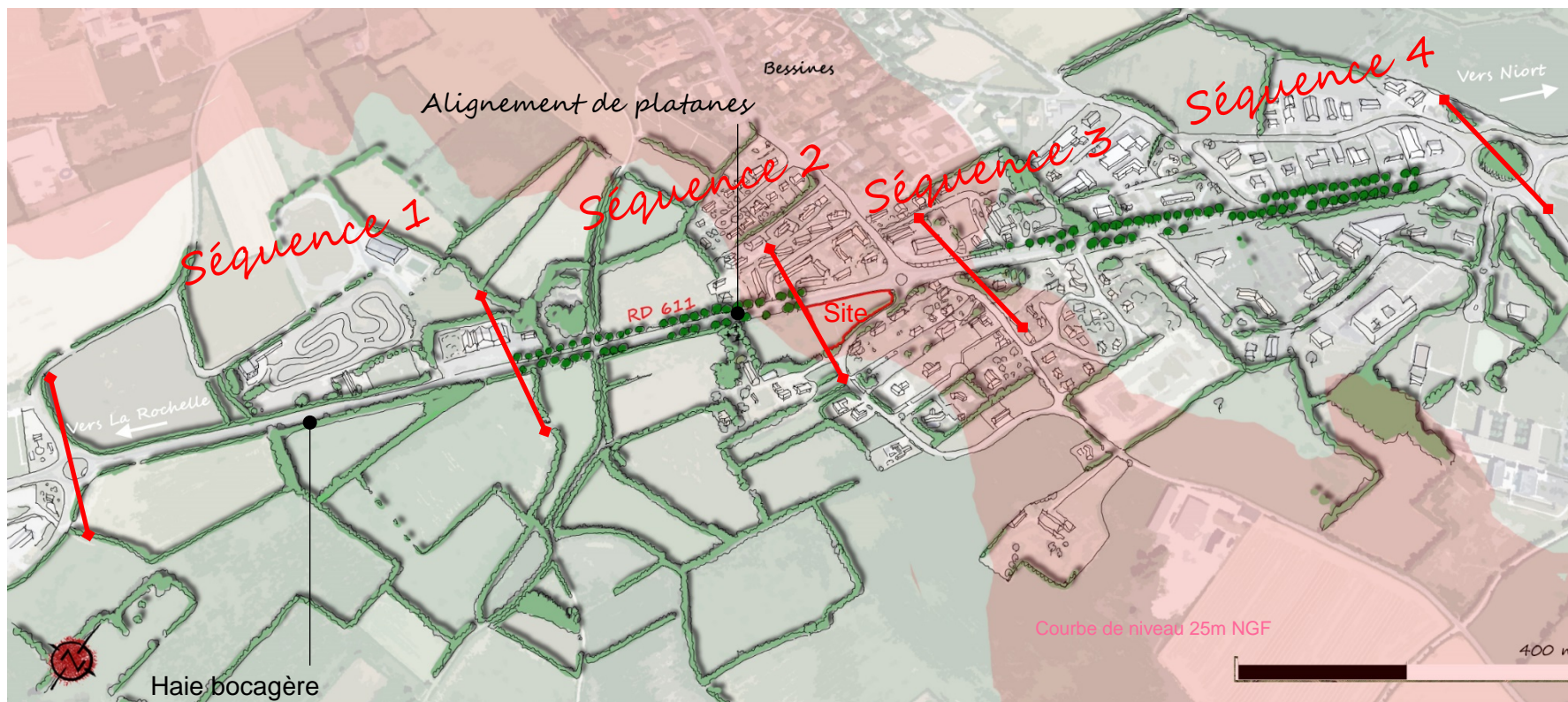


Source : © Conservatoire d'Espaces Naturels de Poitou-Charentes - Aubel, Bigot, Collin, Defrance - OUTSIDE, 1999.

2.2. Analyse des séquences paysagères

L'entrée de l'agglomération se décompose en 4 séquences paysagères :

- **Séquence n° 1** : Entre le giratoire de « La Camargue » et GAMM VERT, le paysage est composé de haies bocagères à maillage de taille moyenne à large entourant des parcelles de prairies ou de cultures et en interstice, au Nord, des bâtiments d'activités économiques (Hôtel, karting, jardinerie),
- **Séquence n° 2** : De GAMM VERT au giratoire de Montamisé, le double alignement de platanes forme un tunnel végétal structurant annonçant la ville,
- **Séquence n° 3** : Le giratoire de Montamisé marque l'entrée et le passage dans l'agglomération en point haut. Le franchissement topographique de la ligne de partage est bien marqué,
- **Séquence n° 4** : La descente arborée vers Niort est le prolongement de l'alignement de platanes précédent. Le tunnel végétal borde des zones d'activités de nature différente chaque côté jusqu'au grand giratoire de l'Ebaupin.



Croquis en vue cavalière sur le site

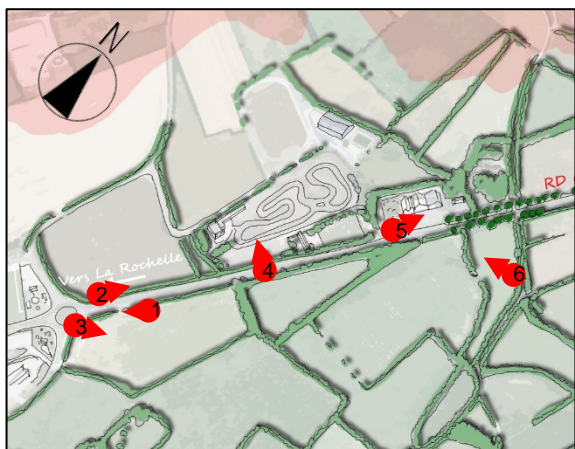
Séquence 1 : du giratoire de « La Camargue à Gamn Vert

Description :

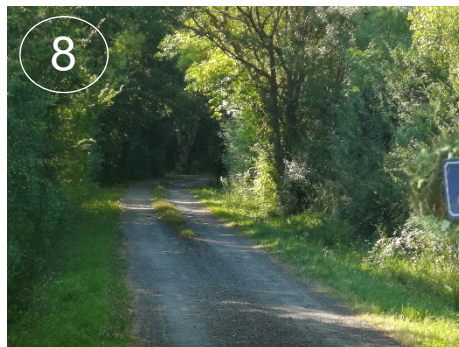
Le giratoire en face du restaurant « La Camargue » (photo n°1) annonce dans le paysage l'entrée de l'agglomération dans un contexte paysager de haies en bordure de la RD 611 (photo n°2). Des ouvertures visuelles laissent entrevoir le paysage bocager (photo n° 2) ou les activités comme le circuit de karting (photo n°4) ou le magasin GAMM VERT (photo n°5) qui marque le début de la séquence paysagère n°2.

A l'intérieur du paysage bocager, les vues sont fermées par les haies et l'observateur est plongé dans une ambiance paysagère rurale différente à quelques pas de la RD 611 (photo n° 6).

Analyse : cette séquence linéaire annonce l'entrée de ville dans un paysage entre campagne et ville où l'observateur a une impression d'essaimage de micro zones d'activités sans cohérence. Le réseau de haies structure le paysage et les intègrent partiellement.



Séquence 2 : Alignement de platanes avant « Montamisé »



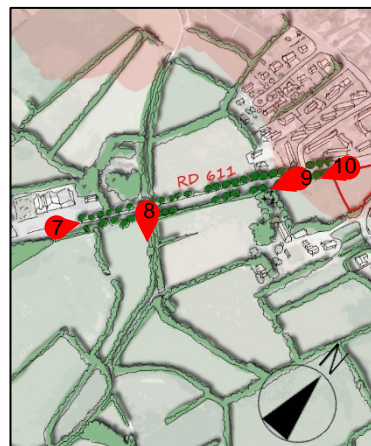
Description :

Le double alignement de platanes marque la porte de l'agglomération en formant un tunnel végétal (photo n°7) relativement routier avec des accotements enherbés et parfois des glissières métalliques (photo n°10). L'effet de tunnel est renforcé par les haies de limite de propriété.

La montée vers le point haut de Montamisé est perceptible au niveau du point focal de la route.

Les accotements sont larges mais rien n'est prévu pour les piétons et les cyclistes, notamment pour rejoindre le Gamn Vert. Par endroit des trouées traduisent le passage d'un réseau aérien (photo n°9) ou d'un chemin comme le Chemin Quérée lui aussi verdoyant (photo n° 8).

Analyse : Cette séquence offre une alternance paysagère avec des platanes remarquables, qu'il est essentiel de pérenniser. Les emprises au sol permettraient un aménagement de liaison douce de qualité afin de marquer la transition avec le milieu urbain. Cependant, tout aménagement ne doit pas induire la destruction ou l'altération de grosses des racines afin de ne pas fragiliser les arbres.



Séquence 3 : Montamisé

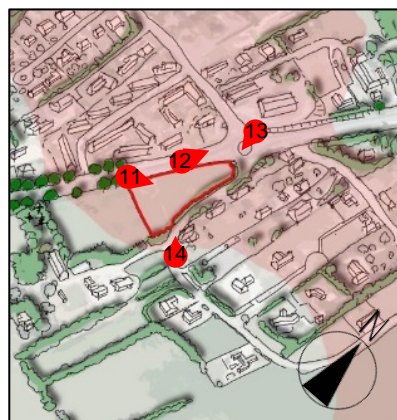
Description :

Après le tunnel végétal, le paysage s'ouvre sur la parcelle en prairie du côté Est (photo n°11) et sur un îlot de commerces avec la SATRAC à l'Ouest (photo n° 12). Côté Est, une haie arbustive crée un rideau végétal d'arrière-plan le long de la rue de la Chagnée (photo n° 14) intégrant plus ou moins le bâti résidentiel. L'accès actuel de la parcelle se fait dans le virage de cette rue.

Les accotements de la RD 611 sont plutôt dégradés et n'offrent pas une image valorisante d'entrée de ville (photo n°12). De même, l'aménagement du giratoire n'apporte pas une image valorisante et identitaire de l'agglomération. Bessines est une porte du Marais Poitevin et cela ne transparait pas.

En venant de Niort (photo n° 13), le site apparaît de manière centrale ; tout d'abord via un petit massif arboré au niveau du giratoire et puis le regard glisse vers la prairie actuelle.

Analyse : La parcelle de prairie est particulièrement visible et joue un rôle central dans la perception du paysage d'entrée de ville. Son potentiel de visibilité est un atout pour une future utilisation. La qualité d'aménagement en limite de la RD 611 et de l'architecture sera très importante non seulement pour le futur projet mais aussi pour l'aspect de l'entrée de ville qui actuellement un peu décousue.



Séquence 4 : La descente arborée vers Niort

Description :

Le double alignement de platanes se prolonge dans la descente de la crête vers Niort (photo n° 15) avec des alternances d'ouvertures et de fermetures sur le Parc d'Activités de la Porte du Marais (du côté Est, photo n° 16, du côté Ouest, photo n° 17).

Vers le grand giratoire de l'EBAUPIN, l'alignement de platanes s'interrompt rendant visible sans filtre les bâtiments d'activités des « Charmes » (photo n° 18). Du côté opposé, une bande arborée humide crée un écran visuel opaque ; ensuite le paysage s'ouvre avec une végétation intégrant totalement la zone d'activités.

Analyse :

La perception du paysage est proche de la séquence 2 avec un double alignement de platanes qui est la colonne vertébrale du paysage avec aussi un déficit d'aménagement ou de mise en valeur des accotements qui restent routiers et peu favorables aux circulations douces alors que le Chemin Communal du Troisième Millénaire passe à proximité. La RD 611 est un obstacle pour les piétons de manière transversal (talus, pas de passages piétonniers) et longitudinal (pas de trottoirs ou d'allées). Du côté Ouest, aucun filtre végétal ne permet d'intégrer les bâtiments contrairement au côté opposé.



3. Diagnostic urbain

3.1. Le développement urbain



Diagnostic :

- Un site agricole devenu délaissé de voirie suite à la construction du rond-point

Enjeu :

- Redonner à la parcelle une nouvelle identité dans l'ensemble urbain élargi

3.2. La forme urbaine en place



Diagnostic :

- Une forme urbaine hétérogène, non structurée, issue d'une urbanisation au coup par coup et de fonctions urbaines très variées (habitat, bureau, commerce, économie...)

*Bâti organisé
peu dense
maxi R+1*

*Bâti diffus non
mitoyen,
majorité RdC*

*Bâti de gros gabarit, structuré
autour d'un plan d'ensemble
peu dense et arboré*

Enjeu :

- Opportunité du site : « recoudre » les différents espaces entre eux grâce à un point d'ancrage, rotule fonctionnelle et marquage paysager de l'entrée de ville

3.3. La dynamique du quartier : les fonctions



*Attractivité des ronds-points
pour les services et le commerce*

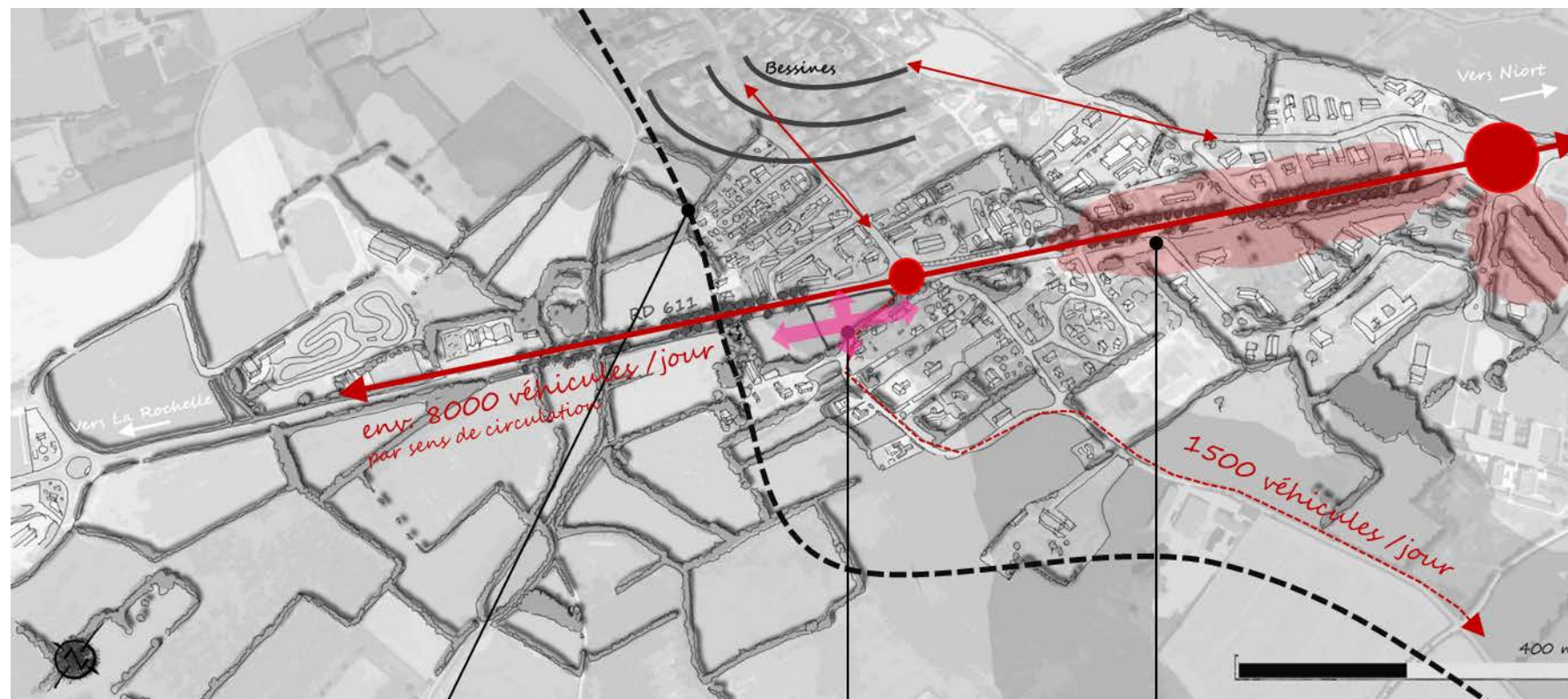
Diagnostic :

- Un étalement urbain à vocation économique et tertiaire le long de la RD 611 qui s'amplifie et renforce le sentiment d'urbanisation non maîtrisée
- Changements de destination ou destructions d'anciennes fermes

Enjeux :

- Structurer et rendre plus lisible l'offre économique et tertiaire
- Valoriser et intégrer les zones d'habitat sans les masquer afin de renforcer le ressenti d'entrée de zone urbaine et d'inciter à une conduite adaptée

3.4. La dynamique du quartier : circulation automobile



Entrée de zone
urbaine niortaise

Espace stratégique
potentiel de
redistribution des flux

Problèmes de flux aux
heures de pointe

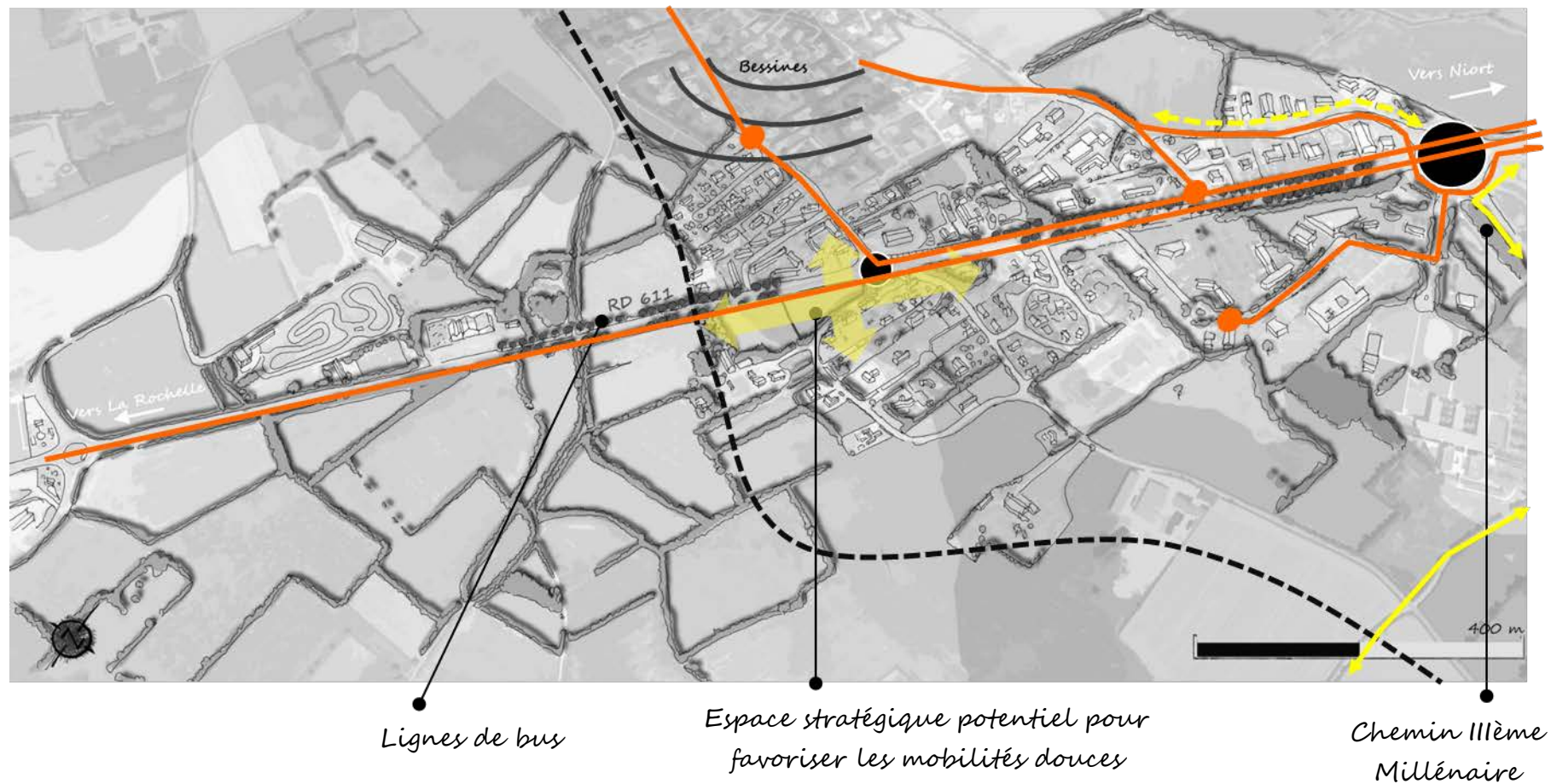
Diagnostic :

- Stratégies d'évitement du flux routier en période de pointe générant des déplacements non contrôlés sur des voies peu adaptées (La Chagnée)
- Gestion des gros gabarits impliquant une largeur de voie nécessairement conséquente sur la RD 611

Enjeux :

- Organiser les déplacements routiers selon leurs types, faciliter les déplacements des gros gabarits tout en créant une ambiance de type boulevard urbain
- Marquer la double porte d'entrée commune de Bessines et zone urbaine niortaise ou cœur d'agglomération

3.5. La dynamique du quartier : circulations alternatives



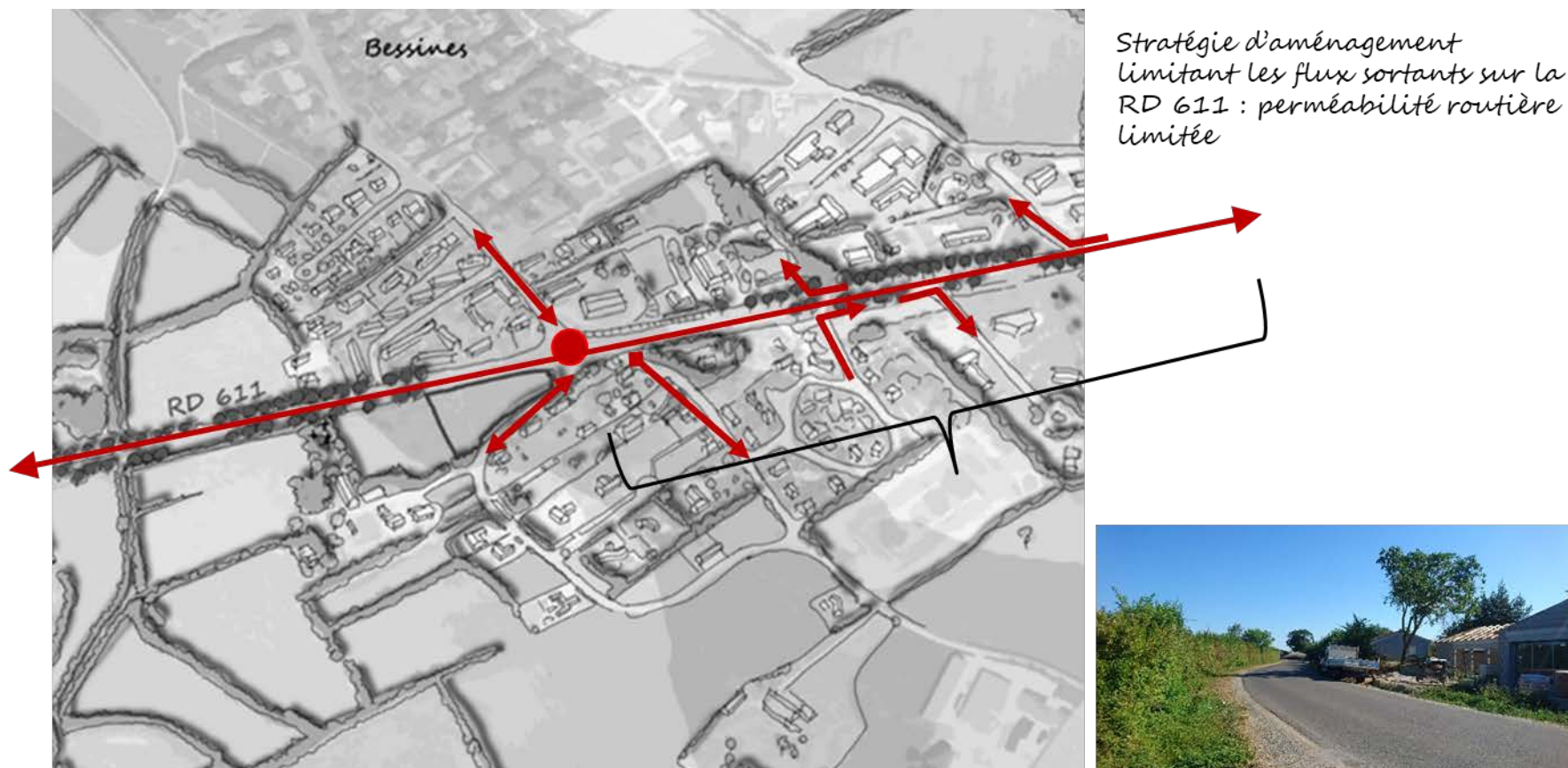
Diagnostic :

- Peu d'incitation à circuler à pieds ou en vélo : aménagements inexistant (étude schéma cyclable ?)
- Passage du bus de ville sur certaines voies
- Pas d'aire de covoiturage à proximité

Enjeu :

- Mieux inciter aux déplacements doux et à l'utilisation des transports en commun : implantation des arrêts à revoir en fonction du futur projet si parking relais

3.6. La dynamique du quartier : zoom sur les déplacements routiers aux abords du site



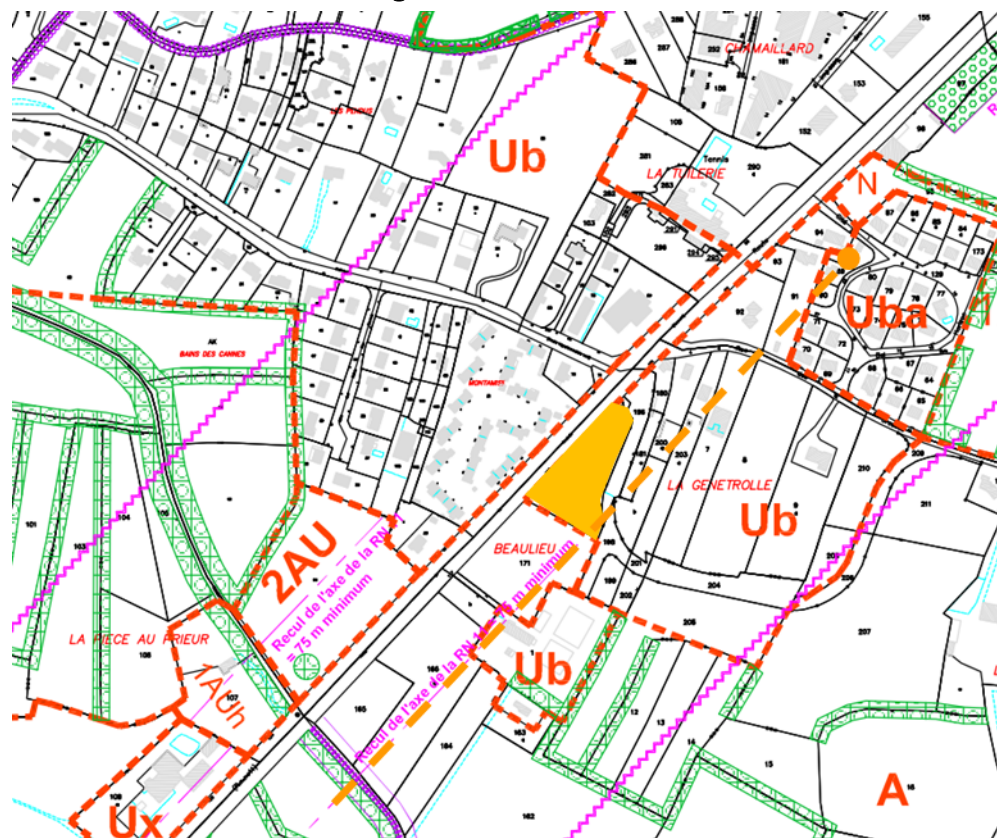
Diagnostic :

- Difficulté de gestion des accès aux activités économiques et tertiaires qui ont dû être repensées au vu du trafic grandissant de la RD 611, difficile lisibilité des règles de circulation qui lui sont liées
- Accentuation de l'effet « barrière » de la voie et dégradation visuelle de ses abords

Enjeux :

- Aménagements des accotements permettant de restructurer et clarifier la localisation et le fonctionnement des accès
- Marquer l'accès au site

3.7. Les contraintes réglementaires



LEGENDE

U	Nom de zone
---	Limite de zone ou de secteur
	Emplacement réservé
ER1	N° de l'emplacement réservé
	Espaces boisés, arbres isolés, haies, plantations d'alignement classés à protéger ou à créer (article L 130.1 du code de l'urbanisme).
	Espaces verts à protéger (article L123-1-7ème du code de l'urbanisme)
	Élément bâti remarquable à protéger (voir dispositions générales du règlement)
	Couloir d'isolation acoustique de x m de part et d'autre des voles bruyantes
---	Application de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme (bande inconstructible mesurée à partir de l'axe de la RN 11 et de sa déviation - distances indiquées sur le plan)
	Chemin inscrit au Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée pédestre(PDIPR)
	Chemin de grande randonnée (GR 36)
	Plan Vélo du Marais Poitevin

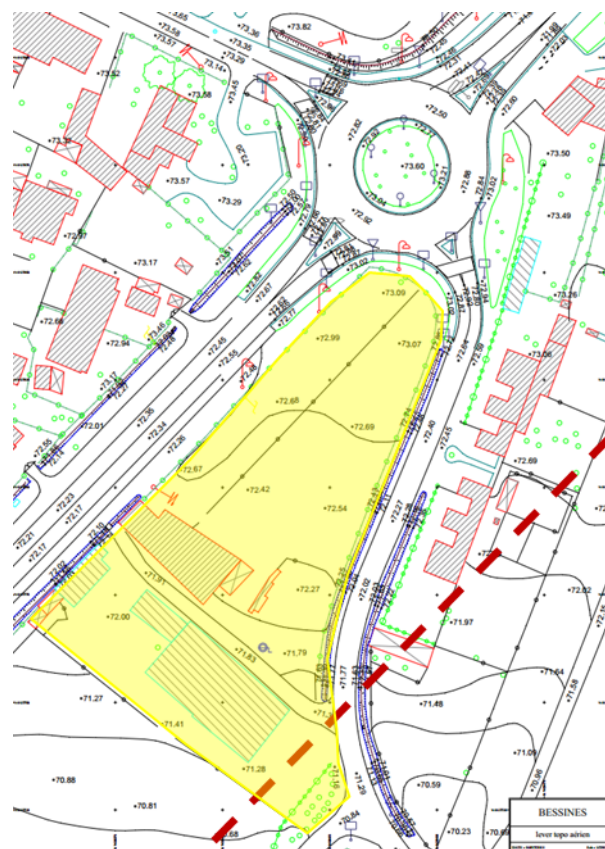
Diagnostic :

- Parcelle grevée d'un recul d'inconstructibilité de 75 m par rapport à l'axe de la RN, objet de la présente étude
- Espace concerné zoné en Ub actuellement

Enjeu :

- Le PLUi est en cours d'élaboration à l'échelle de l'agglomération, ces éléments sont donc voués à évoluer. La présente étude permettra de donner des orientations sur ce secteur stratégique

3.8. Les contraintes règlementaires : zoom sur la parcelle



Diagnostic :

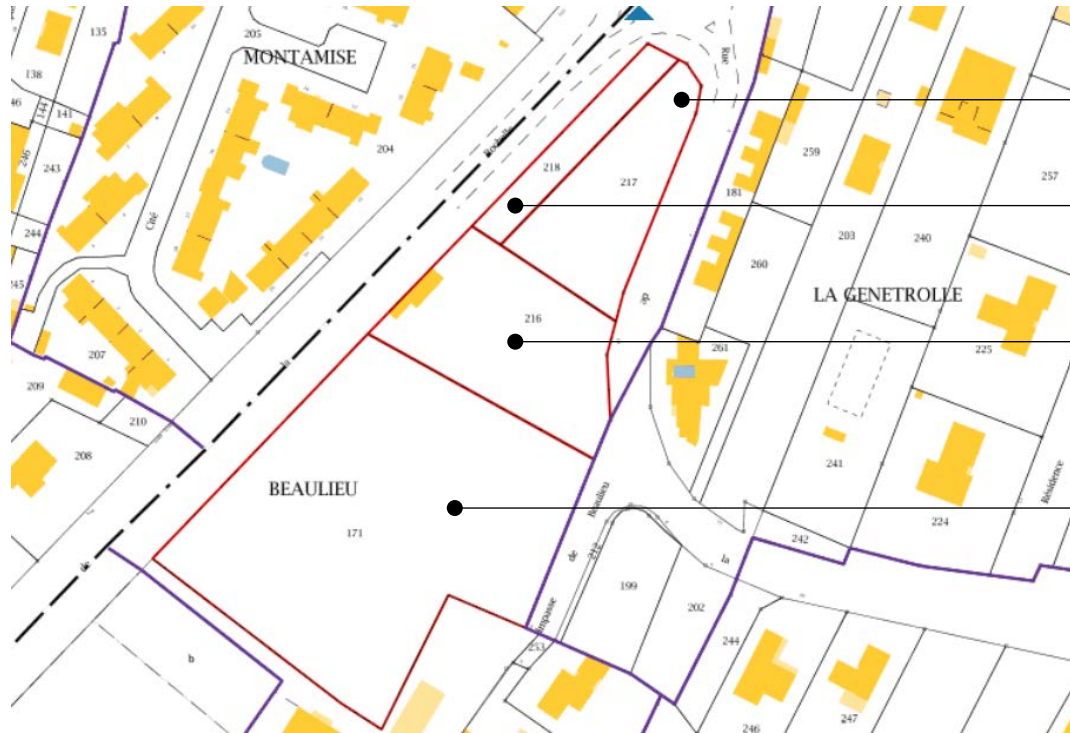
- Le recul d'inconstructibilité de 75 m rend l'ensemble du secteur cible inconstructible

Enjeux/questionnements :

- La réduction du recul doit-elle être envisagée à l'échelle de la parcelle ou uniquement sur un périmètre élargi ?
- Quelle modification de périmètre ? Conserver une **distance minimale** d'inconstructibilité ? Sachant que la parcelle est très visible du fait de la topographie plate



3.9. L'état du foncier



Références de la parcelle 000 AN 217	
Référence cadastrale de la parcelle	000 AN 217
Contenance cadastrale	1 892 mètres carrés
Adresse	10 RUE DE LA CHAGNEE 79000 BESSINES
Références de la parcelle 000 AN 216	
Référence cadastrale de la parcelle	000 AN 216
Contenance cadastrale	2 664 mètres carrés
Adresse	10 RUE DE LA CHAGNEE 79000 BESSINES
Références de la parcelle 000 AN 218	
Référence cadastrale de la parcelle	000 AN 218
Contenance cadastrale	750 mètres carrés
Adresse	10 RUE DE LA CHAGNEE 79000 BESSINES
Références de la parcelle 000 AN 171	
Référence cadastrale de la parcelle	000 AN 171
Contenance cadastrale	7 998 mètres carrés
Adresse	RTE DE LA ROCHELLE 79000 BESSINES

Diagnostic :

- Un parcellaire peu découpé permettant d'avoir une réflexion globale : importance de fonctionner sur une opération d'ensemble

Enjeux/questionnements :

- Définir l'emprise de projet au regard des besoins : l'incorporation de la parcelle 171 à la réflexion est-elle nécessaire (terrain cultivé actuellement) ?



3.10. Synthèse de l'état des lieux du site objet de l'étude



3.11. Les occupations pressenties



- Aire de covoiturage ? Quels besoins/gabarit ?
- Parking relais (20/30 places ?) en lien avec une plateforme multimodale ?
- Arrêt de bus
- Accès et parking vélos (20 points de stationnement sécurisés déjà existants sur la CAN)
- Offre tertiaire, prestations de services ,ne générant pas de flux de clientèle trop importants

Laisser à ces équipements la possibilité de s'étendre

Diagnostic :

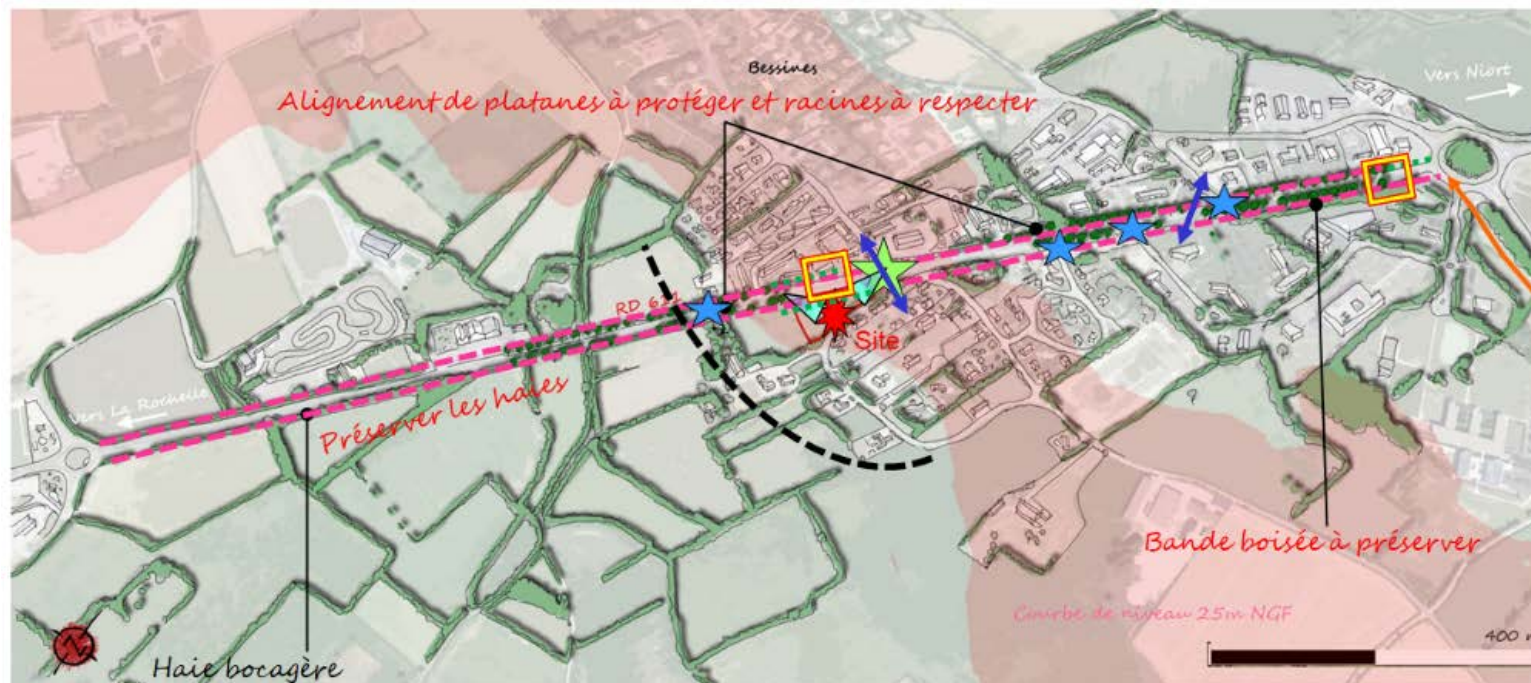
- Bonne visibilité par rapport à l'entrée de ville, ce qui représente un atout pour de potentiels porteurs de projet économiques
- Emplacement stratégique pour l'organisation des transports et déplacements urbains, zone de relais et d'intermodalité potentielle

Enjeux :

- Ne pas fragiliser l'offre commerciale adjacente (zone de la Mude)
- Limiter les impacts sur les flux engendrés (apport minimal d'usagers)
- Exploiter la vitrine urbaine en créant un signal d'entrée valorisant
- Proposer une offre de service (publique ou privée) mettant en avant la dynamique de l'agglomération niortaise au sein d'un écrin paysager préservé











4. Enjeux et scénarios

4.1. Les enjeux paysagers et urbains



Croquis en vue cavalière sur le site : enjeux paysagers et urbains

Schéma des enjeux paysagers:

-  Parcelle attractive visuellement et stratégique d'un point de vue de l'organisation des mobilités et de la gestion des flux
-  Point de vue sur la parcelle
-  Giratoire à réaménager du point de vue paysager et des mobilités
-  Carrefours secondaires à marquer pour rompre la linéarité et accompagner l'ambiance urbaine progressive
-  Profiter de l'aménagement de nouveaux arrêts de bus pour appuyer l'ambiance urbaine
-  Voie douce à créer
-  Filtre végétal (prolongement de l'alignement de platanes)
-  Traversée piétonne pour rompre la linéarité de la rue et faciliter le dialogue entre les deux quartiers
-  Chemin communal du III^{ème} millénaire à relier
-  Forme urbaine à restructurer, à accompagner paysagèrement

Faire un lien avec l'étude des entrées de ville PNR :

C/ ENJEUX

Séquence 1 depuis Charconnay jusqu'aux abords du giratoire de Montamisé

1 - Mutualiser les accès

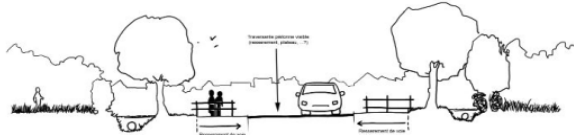
- Signalétique groupée
- Accès unique façade
- Réduire visuellement l'accès

2 - Affirmer les effets de seuil d'entrée d'agglomération

- Paliers: Camargue, Montamisé, Ebaupin
- Gabarit de la voie adapté
- Habillage végétal
- Maitrise de la signalétique

3 - Marquer les continuités douces

- Rue des oiseaux depuis Bessines (anticiper la coupure du projet de contournement éventuel)
- Resserrement de voies pour marquer et sécuriser la présence piétonne

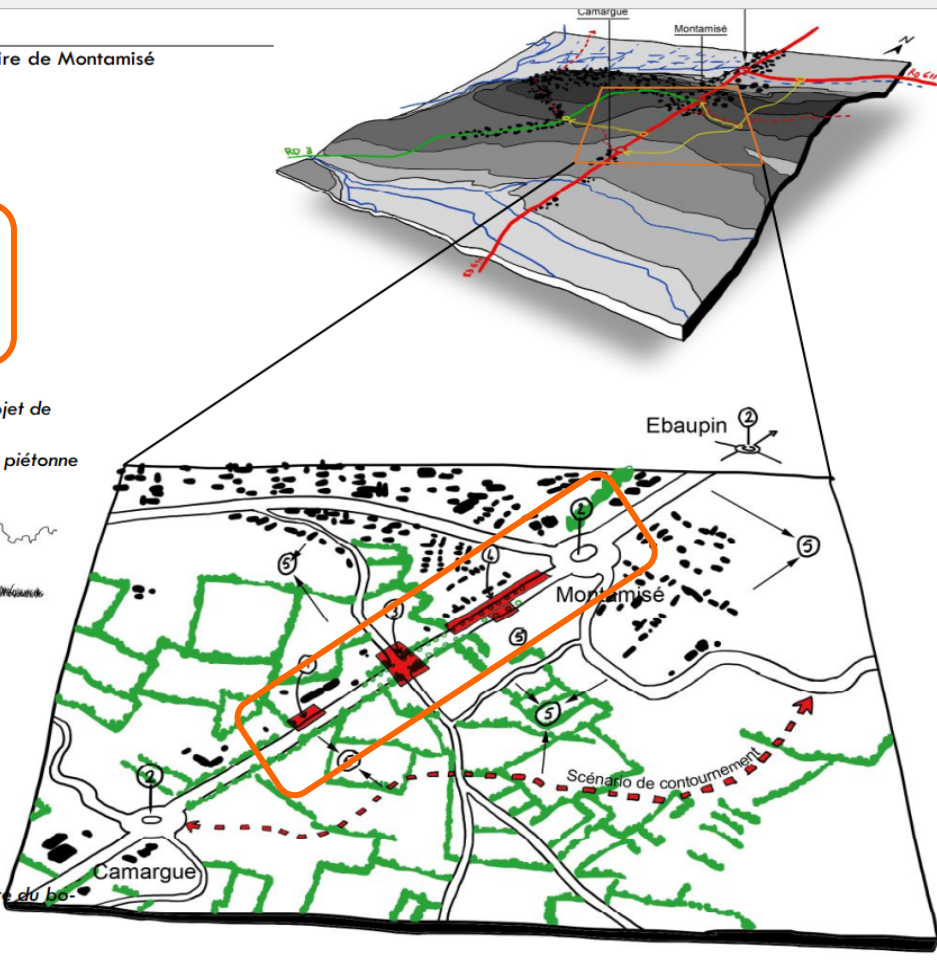


4 - Façade d'habitat

- Sécurité des accès (contre allée? Mutualiser?)
- Anticiper les besoins de traversées de voies douces
- Resserrement de voie pour sécuriser

5 - Maitrise de l'étalement urbain

- Optimiser les réseaux et infrastructures
- Préserver les ouvertures sur le paysage agricole
- Maintenir et entretenir des couloirs écologiques (forêt linéaire du bocage)
- Insérer les infrastructures dans le maillage bocager existant



Objectifs et questionnements :

- Quelle prise en compte de l'étude sur la question des traversées piétonnes (envisageables par le CD79 si le trafic est réduit grâce au shunt)
- Le rond-point de Montamisé devient un espace de traversée piétonne préférentielle et le marquage de l'entrée de la zone urbaine
- Préserver des ouvertures visuelles sur les paysages en second rang ?

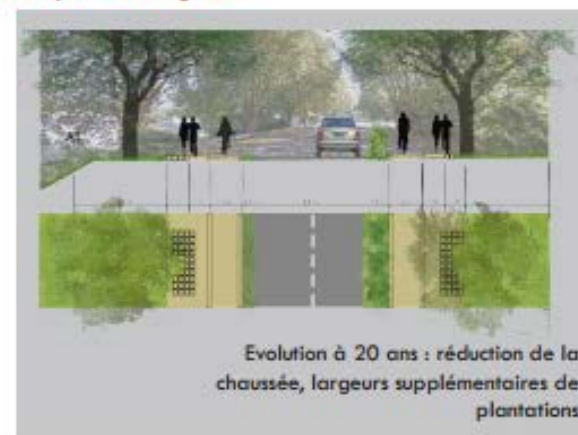


Coupes de principe :

Variante A1:

- mise en place d'une voie piétonne de part et d'autre
- Adaptations en pavés au droit des arbres existants.
- mise en place d'une voie cyclable 1.50 m bordée de part et d'autre du boulevard

Solution privilégiée par le conseil départemental au regard des critères pérennité et gestion.

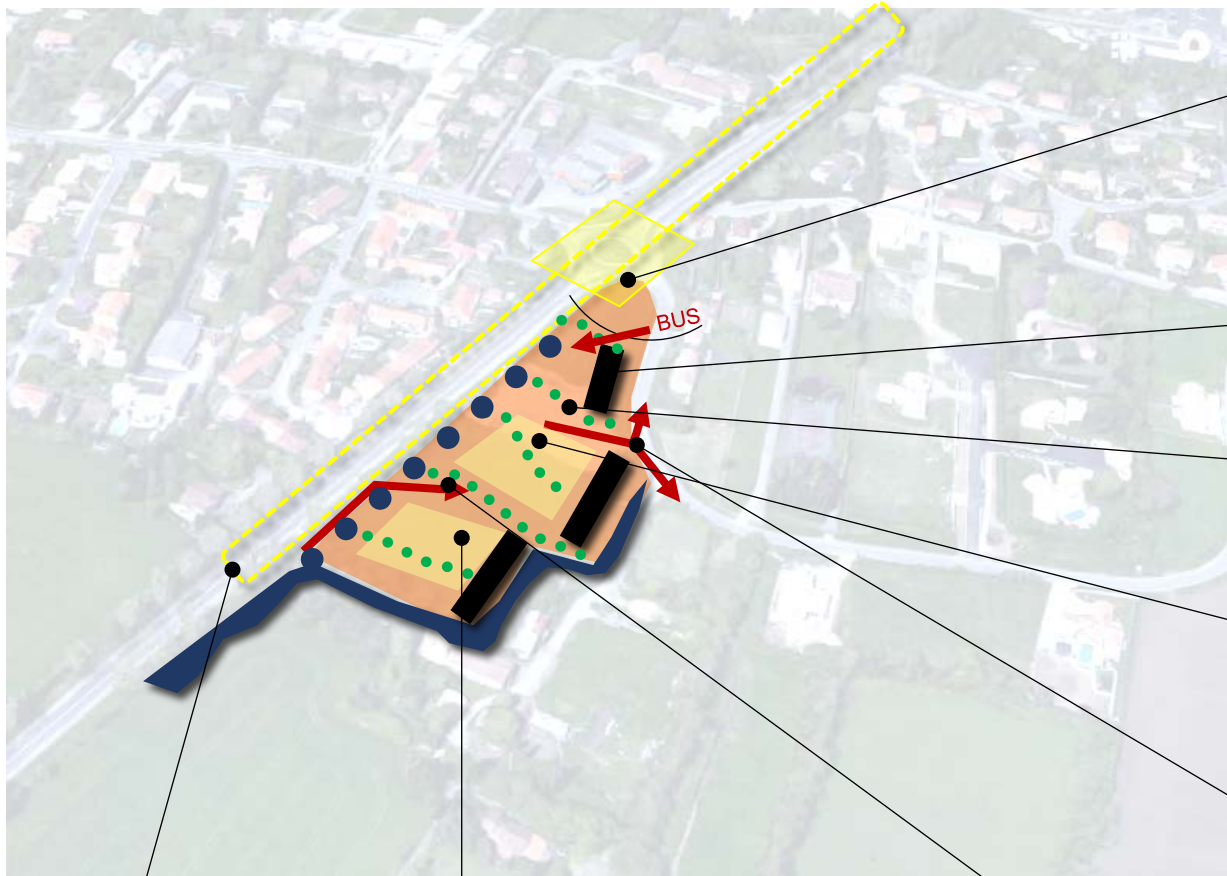


Objectifs et questionnements :

- La restructuration de la voie envisagée favorisant les circulations alternatives à la voiture est en cohérence - voire nécessaire - avec le programme envisagé sur le site
- La voie pourra t'elle accommoder les différents types de déplacement de façon sécurisée (proximité des véhicules avec la voie cyclable)?
- Grosse incertitude liée à un futur shunt, qui serait pourtant nécessaire afin de pouvoir mettre en place les aménagements doux
- Possibilité de proposer un circuit alternatif pour les vélos (via chemin IIIème millénaire par exemple)?

4.2. Les scénarios d'aménagement

Scénario 1 : une vitrine de l'agglomération ancrée dans la trame paysagère



Périmètre d'intervention pour la gestion nécessaire des circulations douces en lien avec le projet

Périmètre élargi du projet, uniquement dans l'optique d'un besoin avéré lié à l'intérêt général (zone A Urbaniser à prévoir au PLUi en conséquence)

Conserver une ouverture visuelle et renforcer la visibilité sur le rond-point, englober cet espace à la zone de traversée

Front bâti en fond de parcelle pour créer une ouverture visuelle

Imbrication paysagère en accompagnement des vues sur le site et le bâti

Stationnement mutualisé (parc relais, services tertiaire, ...)

Sorties uniquement rue de La Chagnée, aménagée pour décourager les tentatives de transit par le site pour éviter les ralentissements

Organisation de la circulation en prévoyant un accès rentrant à partir de la RD 611

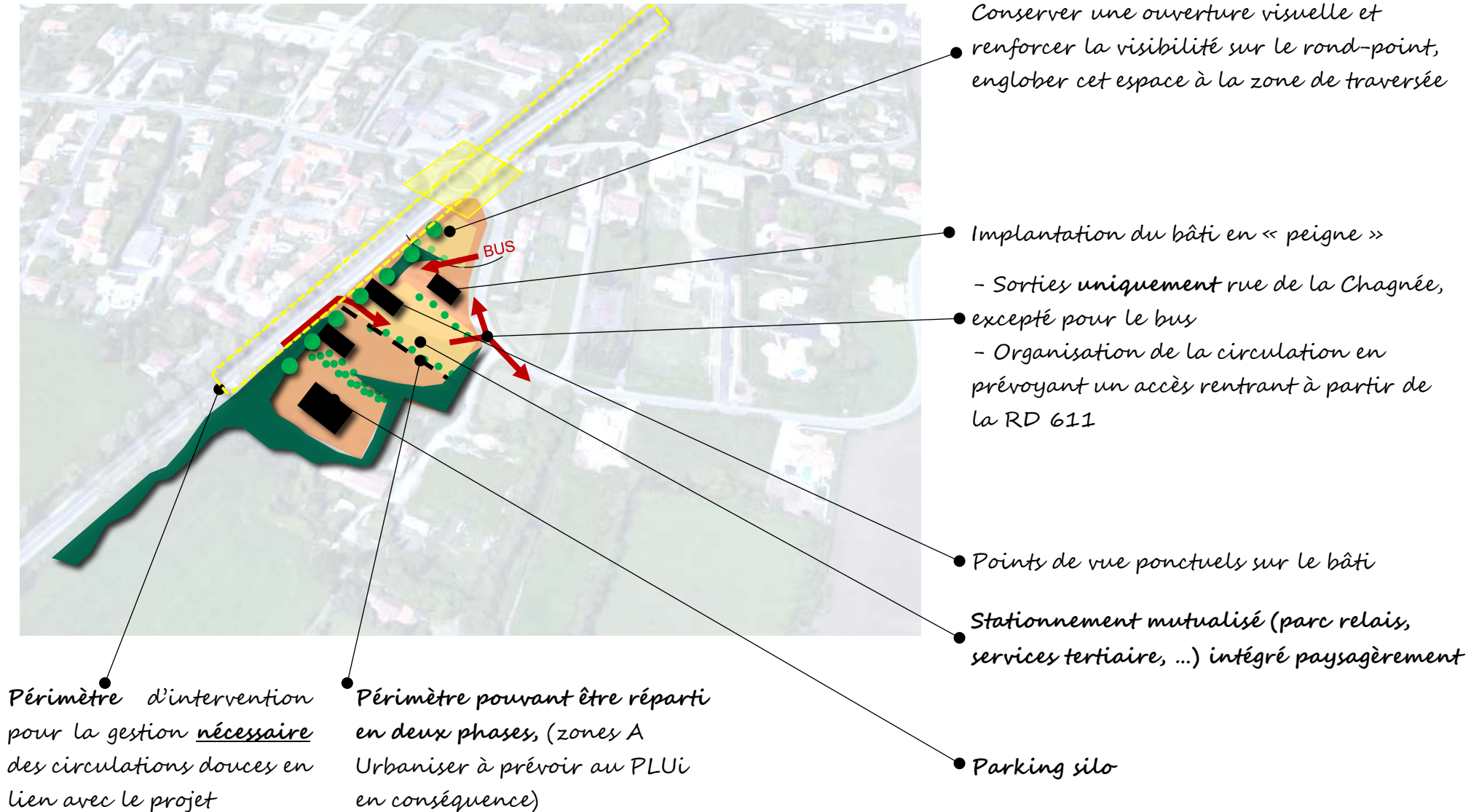
Atouts:

- Emprise importante permettant de créer un véritable signal d'entrée et d'intégrer une trame paysagère au sein du projet

Inconvénients :

- Traitement des zones de stationnement à soigner tout particulièrement car risque d'ambiance minérale et routière

Scénario 2 : un « parc » multimodal et de services niché dans un poumon vert



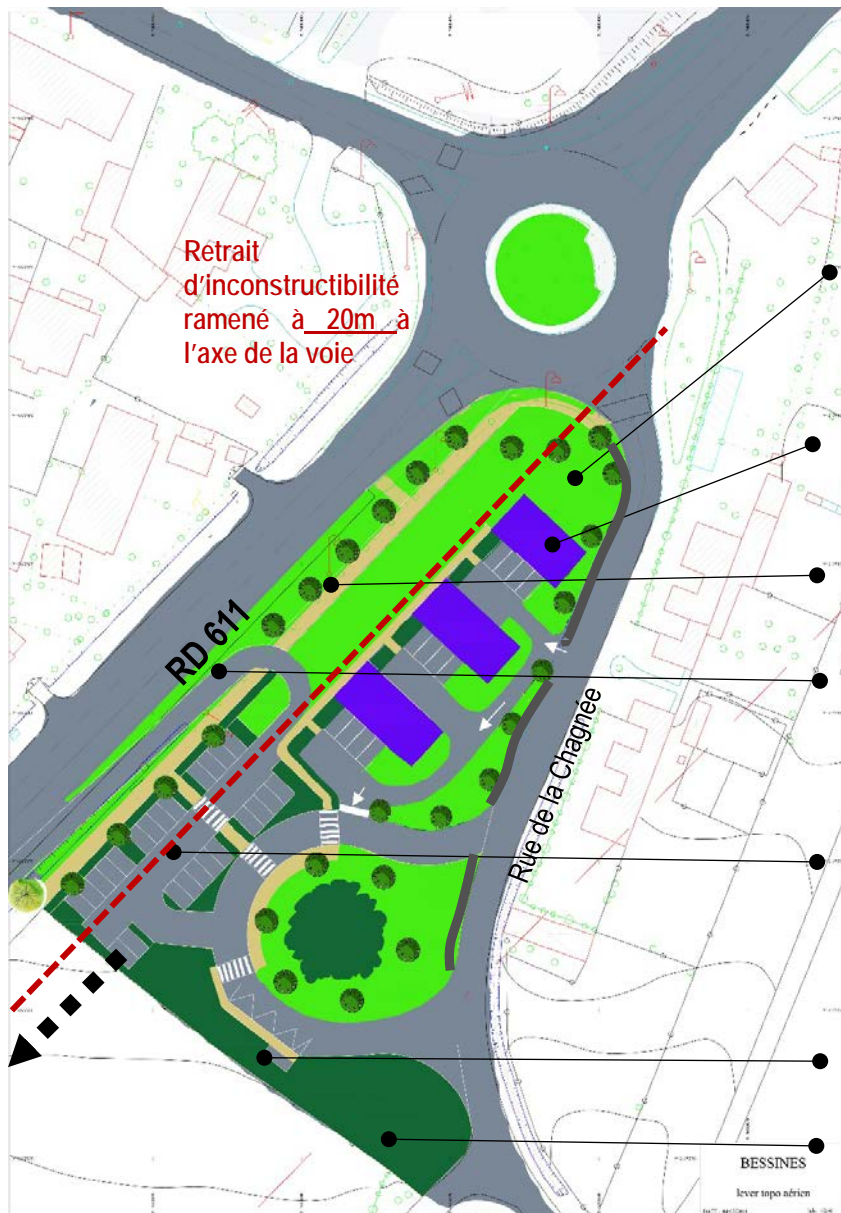
Atouts:

- Entrée progressive dans l'ambiance urbaine
- Optimisation de l'espace et intégration paysagère et environnementale
- Aucun accès créé sur la RD 611

Inconvénients :

- Accès moins visibles et intuitifs
- Site plus caché
- Coûts plus importants (silo)

Esquisse et prescriptions : proposition retenue



Espace planté arbres de haut jet laissant une visibilité

Principe d'implantation de 3 Bâtiments (service, tertiaire, ou économie ne générant pas de flux important) d'environ 150 m² maximum chacun d'emprise au sol avec espaces de stationnement privés, hauteur limitée à R+1

Cheminements doux

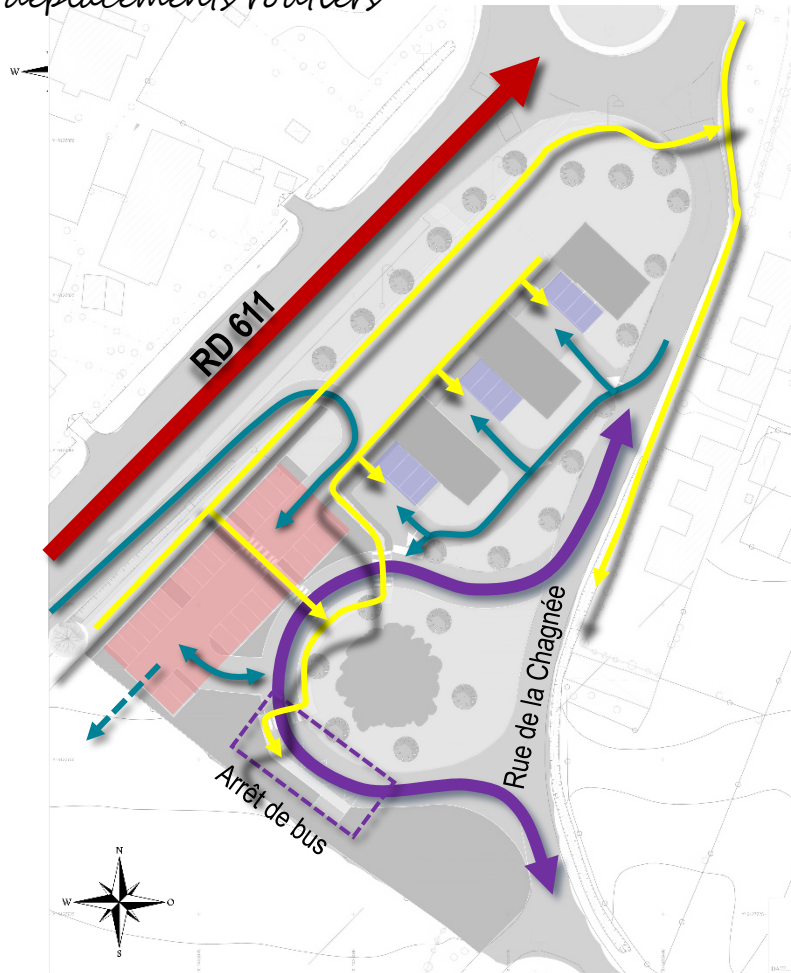
Voie d'accès (entrée uniquement) depuis la RD 611

Zone de stationnement parking relais (24 places environ) végétalisée et arborée

Arrêt de bus

Plantations denses

Objectif : organiser les flux et assurer la bonne cohabitation des liaisons douces avec les déplacements routiers



 RD : voie à grande circulation

 Trajet BUS

 Desserte interne

 Liaison douce

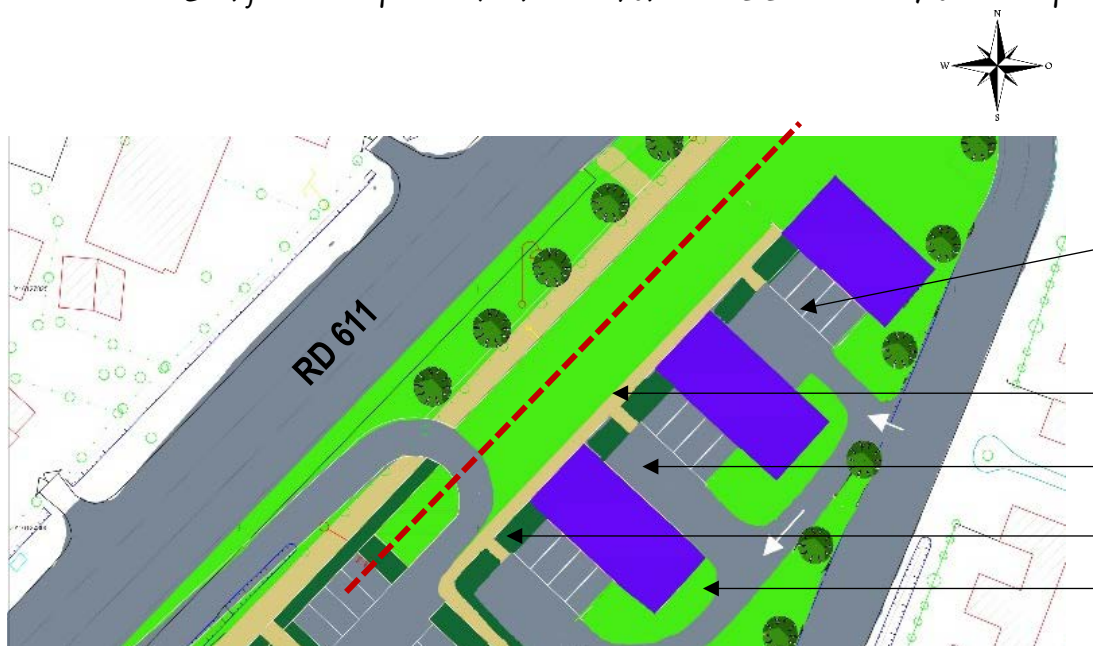
Zone de stationnement :

 parking relais

 privatif (tertiaire)

Objectif : organiser l'espace en permettant la construction de trois bâtiments intégrés dans un cadre paysager :

- Hauteur du bâti R+1 maximum
- Surface de plancher : environ 300 m² maximum par bâtiment



Assurer une zone de stationnement spécifique à chaque bâtiment répondant aux dispositions réglementaires du PLU, un traitement au sol de couleur clair (enrobé clair...) sera privilégié

Desservir les bâtiments par une voie ainsi que par une cheminement piéton végétalisé

Prévoir sur le pourtour des immeuble un écran paysager (plantations en pied d'immeuble par exemple)

Simulations d'implantation et impact visuel sur la RD 611



Avant... après





5. Justificatifs et compatibilité de la solution retenue

5.1. La prévention des nuisances

En préalable, il est nécessaire de rappeler que le site est classé en zone Ub dans le PLU de la Commune de Bessines.

Les règles de cette zone interdisent :

« Toute construction susceptible de créer ou de subir des nuisances incompatibles avec le voisinage d'habitations. Sont en particulier interdites les constructions ne présentant pas toutes les garanties pour la défense contre les risques :

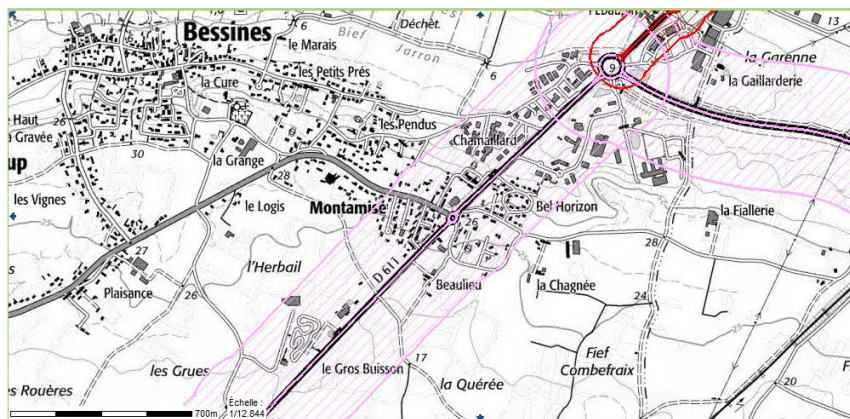
- d'altération de la nappe phréatique,
- de nuisances sonores,
- de nuisances olfactives,
- de pollution des sols et de l'air, notamment par rejet de poussières ou d'éléments toxiques. »

Source : article Ub 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Il est donc peu probable qu'une quelconque activité susceptible d'engendrer des nuisances puisse s'implanter sur ce site.

Sonores :

La RD 611 est actuellement classée en voie à grande circulation de type 2, engendrant un secteur de nuisance sonore de 250 m de part et d'autre de la voie.



Source : Conseil Départemental 79



Le site dans son ensemble est donc impacté par ces mesures et une isolation acoustique renforcée est nécessaire. Le classement sonore n'est ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais il implique de suivre les règles de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter. Les bâtiments concernés ne sont cependant que les constructions nouvelles désignées ci-après : bâtiments d'habitation, établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Les destinations autorisées sur ce site seront restreintes aux seules activités tertiaires. L'habitat n'étant donc pas envisageable, aucune personne supplémentaire ne sera donc affectée par des nuisances sonores liées à la circulation de la RD 611 dans son logement.

Les bâtiments tertiaires quant à eux devront malgré tout être en conformité avec les règles classiques applicables pour les locaux de travail.

Une campagne de mesures acoustiques s'est déroulée du 10 au 19 décembre 2013 par le département des Deux Sèvres, dans le cadre de la réalisation du « *PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT POUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES DES DEUX-SÈVRES* ». Elle a révélé que sur le secteur (point fixe de mesure acoustique localisé un peu plus au Sud du site en question, après les transports DELAS) un niveau en période Lden (*Indicateur de niveau sonore européen signifiant Level Day-Evening-Night*) de 63.5 dB(A) était constaté.

Il est admis qu'une zone est considérée comme bruyante à partir de 68 dB(A).

Le projet engendrera une circulation routière d'un gabarit similaire à celui existant actuellement, mais elle sera organisée différemment. En effet, l'objectif du projet à venir est d'une part, de structurer les mobilités afin de diminuer la circulation entrante dans l'agglomération niortaise en aménageant un parking relais, d'autre part de prévoir la construction d'un petit site destiné à de l'activité tertiaire, n'engendrant que très peu de circulation supplémentaire à celle existant actuellement.

La circulation des bus pour lesquels un arrêt spécifique sera prévu pourrait engendrer une circulation complémentaire et bruyante.

Olfactives :

Le projet ne prévoit pas d'activité induisant de nuisances olfactives et n'est pas localisé à proximité d'activité potentiellement nuisante.

Lumineuses :

Le site sera à l'origine d'émissions lumineuses qui devront être limitées : les zones de stationnement ne seront plus éclairées lorsque les activités de la zone seront en pause, des détecteurs de mouvement et un éclairage approprié

Qualité de l'eau :

La gestion des eaux pluviales se fera dans le respect de la Loi sur l'eau, des exigences particulières sont également émises dans l'orientation d'aménagement et de programmation en matière de gestion des pollutions des eaux générées, tout particulièrement par le parc de stationnement.

Qualité de l'air :

Cette thématique est en lien direct avec celle de la circulation, évoquée plus haut. Le trafic routier n'étant pas amplifié par le projet mais plutôt réorganisé, la qualité de l'air ne sera pas plus impactée qu'actuellement, une baisse des pollutions devrait même être constatée sur la partie Nord-Est de la RD 611 après le site du projet grâce au passage d'une mobilité routière vers une mobilité douce ou en transport collectif.

5.2. La prise en compte de la sécurité

Les relevés les plus récents en matière de circulation sur la RD 611 mettent en évidence des flux très contrastés selon les horaires et les jours de circulation. Sans surprise, il ressort que ce sont les heures d'embauche et de débauche qui sont les plus impactées par un flux important. La vitesse constatée, quant à elle, est inversement proportionnée à celle du nombre de véhicule, et ce sont les cycles les moins circulés qui sont ceux où les infractions sont les plus importantes.

Le projet tel qu'il est attendu sur le site d'étude ne peut qu'améliorer cette situation : le parking relai destiné à limiter la circulation automobile vers l'agglomération réduira de fait le nombre de véhicules et donc les potentielles interactions de ceux si entre eux, mais également avec les piétons et cyclistes. Pour ces derniers, l'aménagement du site devra d'ailleurs faciliter des déplacements sécurisés en assurant la continuité des liaisons douces.

Lieu de pose				
Ville ou route :	Rd 611			
Rue ou PR :	Pr 46+715			
De :	LA ROCHELLE			
Vers :	NIORT			
Poste sens 1 :	Poste sens 2 :			
Département :	79	Section :	611	Indice : 46
Dates				
De pose :	mer. 04/03/2015			
Début d'analyse :	jeu. 05/03/2015	Fin d'analyse :	mer. 11/03/2015	
Résultats				
	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Total Campagne	50 280	4 924	49 127	3 948
Trafic moyen/jour	7 183	703	7 018	564
Vitesse moyenne	84 Km/h	79 Km/h	82 Km/h	80 Km/h
V85	94 Km/h	88 Km/h	92 Km/h	89 Km/h
V15	73 Km/h	70 Km/h	72 Km/h	71 Km/h

5.3. La prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le projet à venir, qu'il soit, en partie Sud, plutôt lié à un aménagement d'espace public de type site multimodal et parking relais, ou plus au Nord, lié à la construction de bâtiments destinés à recevoir une activité tertiaire, devra présenter une qualité urbaine, architecturale et paysagère lui assurant une bonne insertion dans son environnement, mais également permettant de dynamiser cette entrée de ville et de donner une image valorisante de l'agglomération.

Le lien avec le paysage environnant, la culture locale et l'identité liée au marais Poitevin ressortira nettement. Les exigences en la matière (matériaux, végétaux, accompagnement urbain) sont énoncées dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.

L'objectif est de réutiliser et réinterpréter les motifs paysagers et architecturaux du site du Marais Poitevin, tout en promouvant l'aménagement et l'architecture contemporaine bioclimatique.

Votants : 74

Convocation du Conseil d'Agglomération :

le 6 décembre 2019

Affichage du Compte-rendu Sommaire :

le 17 décembre 2019

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

Séance du lundi 16 décembre 2019

AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE – PRESCRIPTION DE LA REVISION ALLEGEE N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BESSINES

Titulaires présents :

Jérôme BALOGE, Jeanine BARBOTIN, Alain BAUDIN, Anne BAUDOUIN, Thierry BEAUFILS, Elisabeth BEAUVAIS, Jacques BILLY, Yamina BOUDAHMANI, Jean BOULAIS, Christian BREMAUD, Dany BREMAUD, Jacques BROSSARD, Sophie BROSSARD, Jean-Luc CLISSON, Didier DAVID, Sylvie DEBOEUF, Stéphanie DELGUTTE, Thierry DEVAUTOUR, Romain DUPEYROU, Gérard EPOULET, Robert GOUSSEAU, Michel HALGAN, Véronique HENIN-FERRER, Christine HYPEAU, Florent JARRIAULT, Agnès JARRY, Dominique JEUFFRAULT, Bruno JUGE, Guillaume JUIN, Lucien-Jean LAHOUSSE, Alain LECOINTE, Alain LIAIGRE, Elisabeth MAILLARD, Elmano MARTINS, Philippe MAUFFREY, Josiane METAYER, Dany MICHAUD, Marie-Paule MILLASSEAU, Serge MORIN, Jacques MORISSET, Rose-Marie NIETO, René PACAULT, Michel PAILLEY, Eric PERSAIS, Alain PIVETEAU, Claire RICHECOEUR, Sylvette RIMBAUD, Claude ROULLEAU, Jean-François SALANON, Cécilia SAN MARTIN ZBINDEN, Florent SIMMONET, Michel SIMON, Dominique SIX, Jacques TAPIN, Marc THEBAULT, Patrick THOMAS, Yvonne VACKER, Michel VEDIE, Patrice VIAUD

Titulaires absents ayant donné pouvoir :

Jean-Michel BEAUDIC à Elisabeth MAILLARD, Marie-Christelle BOUCHERY à Patrice VIAUD, Christelle CHASSAGNE à Romain DUPEYROU, Charles-Antoine CHAVIER à Jacques BROSSARD, Fabrice DESCAMPS à Christine HYPEAU, Jean-Martial FREDON à Bruno JUGE, Marie-Chantal GARENNE à Marie-Paule MILLASSEAU, Anne-Lydie HOLTZ à Marc THEBAULT, Monique JOHNSON à Alain PIVETEAU, Gérard LABORDERIE à Michel SIMON, Simon LAPLACE à Florent SIMMONET, Jacqueline LEFEBVRE à Dominique JEUFFRAULT, Michel PANIER à Jérôme BALOGE, Stéphane PIERRON à Anne BAUDOUIN

Titulaires absents suppléés :

Daniel BAUDOUIN par Anne-Marie PROUST

Titulaires absents :

Carole BRUNETEAU, Jean-Romée CHARBONNEAU, Luc DELAGARDE, Pascal DUFORSTEL, Jean-Claude FRADIN, Isabelle GODEAU, Rabah LAICHOURE, Sophia MARC, Marcel MOINARD, Adrien PROUST, Nathalie SEGUIN, Céline VALEZE

Titulaires absents excusés :

Jean-Michel BEAUDIC, Marie-Christelle BOUCHERY, Christelle CHASSAGNE, Alain CHAUFFIER, Charles-Antoine CHAVIER, Fabrice DESCAMPS, Jean-Martial FREDON, Marie-Chantal GARENNE, Anne-Lydie HOLTZ, Monique JOHNSON, Gérard LABORDERIE, Simon LAPLACE, Jacqueline LEFEBVRE, Jean-Pierre MIGAULT, Michel PANIER, Stéphane PIERRON

Président de séance : Jérôme BALOGE

Secrétaire de séance : Yamina BOUDAHMANI

Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20191216-C53-12-2019-DE
Date de télétransmission : 20/12/2019
Date de réception préfecture : 20/12/2019

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS

CONSEIL D'AGGLOMERATION DU 16 DECEMBRE 2019

AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE – PRESCRIPTION DE LA REVISION ALLEGEE N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BESSINES

Monsieur **Jacques BILLY**, Vice-Président Délégué, expose,

Après examen par la Conférence des Maires,

Sur proposition du Président,

Vu le Code de l'Urbanisme ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu les statuts de la Communauté d'Agglomération du Niortais annexés à l'arrêté préfectoral du 8 février 2019 ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Bessines approuvé le 27 février 2007, révisé le 20 décembre 2007 (révision simplifiée n°1), modifié le 11 décembre 2008 (modification n°1), révisé le 3 avril 2013 (révision simplifiée n°2), modifié le 9 juillet 2015 (modification simplifiée n°1) ;

Vu la demande de la commune de Bessines en date du 6 décembre 2019 sollicitant la Communauté d'Agglomération du Niortais pour réviser son Plan Local d'Urbanisme ;

La présente Révision allégée a pour seul objet la réduction d'une marge de recul le long de la RD 611 pour les parcelles AN 216, 217, 218 et 171, conformément aux articles L.111-6 et L.111-8 du Code de l'Urbanisme (anciennement L.111-1-4). Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sera mise en place.

Conformément aux dispositions des articles L.153-31 et suivants du Code de l'Urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme peut faire l'objet d'une Révision allégée « sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables lorsque :

- 1° La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- 2° La révision a uniquement pour objet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
- 3° La révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté ;
- 4° La révision est de nature à induire de graves risques de nuisance. »

Ainsi, conformément au Code de l'Urbanisme, la Révision allégée ne remettra pas en cause l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. En effet, il ne convient à aucun moment de revenir sur les objectifs et partis pris d'aménagement du Plan Local d'Urbanisme, mais tout au contraire de faciliter leur mise en œuvre.

Le dossier sera notifié, préalablement à l'enquête publique, à la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale, à la Préfecture des Deux-Sèvres, au Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine, au Conseil

Accusé de réception en préfecture
079-200041317-20191216-C53-12-2019-DE
Date de télétransmission : 20/12/2019
Date de réception préfecture : 20/12/2019

Département des Deux-Sèvres, au Parc Naturel Régional Marais Poitevin ainsi qu'aux chambres consulaires départementales.

Objectifs poursuivis

Les objectifs poursuivis par cette procédure sont d'adapter le Plan Local d'Urbanisme pour répondre aux besoins de la commune et de ses porteurs de projet.

Modalités de concertation avec la population

Un registre d'observations sera mis à la disposition du public en Mairie de Bessines (Place de la Mairie) et au siège de la Communauté d'Agglomération du Niortais (140, rue des Equarts – Niort) jusqu'à l'arrêt du projet de Révision allégée afin de tenir compte des avis du public.

L'enquête publique prendra ensuite le relai de la concertation.

Il est demandé au Conseil d'Agglomération de bien vouloir :

- Prescrire la procédure de Révision allégée n°2 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Bessines,
- Autoriser le Président ou le Vice-Président Délégué à réaliser les mesures nécessaires à l'exécution de la délibération.

Le conseil adopte à l'unanimité cette délibération.

Pour : 74
Contre : 0
Abstention : 0
Non participé : 0

Jacques BILLY

Vice-Président Délégué

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20191216-C53-12-2019-DE Date de télétransmission : 20/12/2019 Date de réception préfecture : 20/12/2019
--

