



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

<b>1. Préambule.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Diagnostic paysager .....</b>	<b>4</b>
2.1. L'Atlas des paysages de Poitou-Charentes .....	4
2.2. Analyse des séquences paysagères .....	5
<b>3. Diagnostic urbain .....</b>	<b>10</b>
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
<b>4. Enjeux et scénarios .....</b>	<b>21</b>
4.1. Les enjeux paysagers et urbains.....	21
4.2. Les scénarios d'aménagement .....	24
<b>5. Justificatifs et compatibilité de la solution retenue.....</b>	<b>33</b>
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.

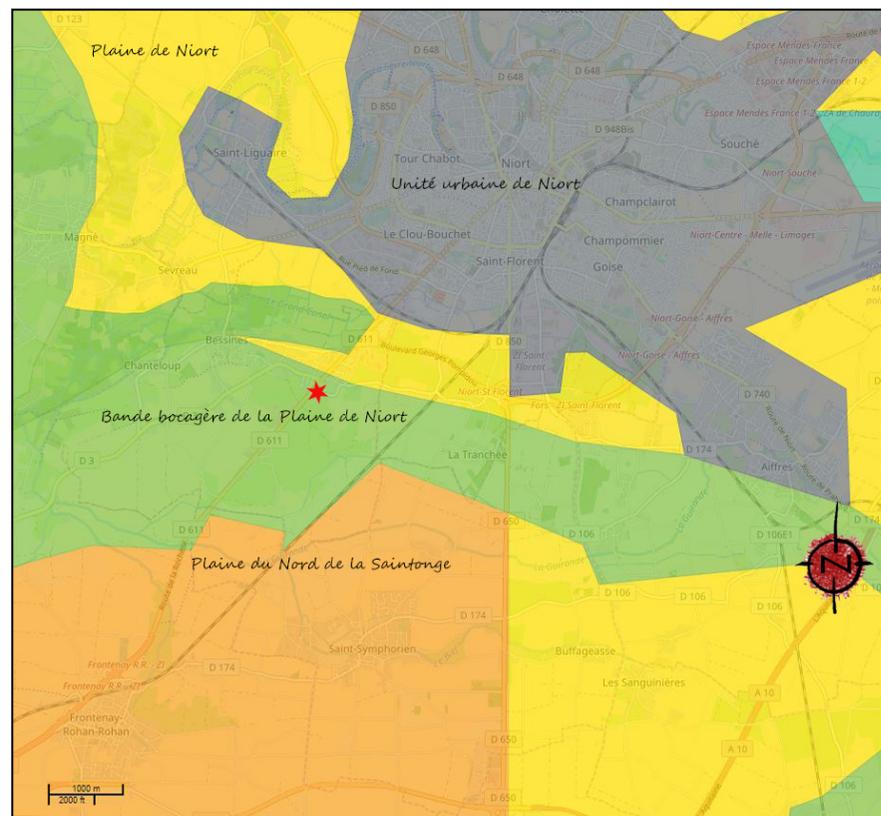


## 2. Diagnostic paysager

### 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.

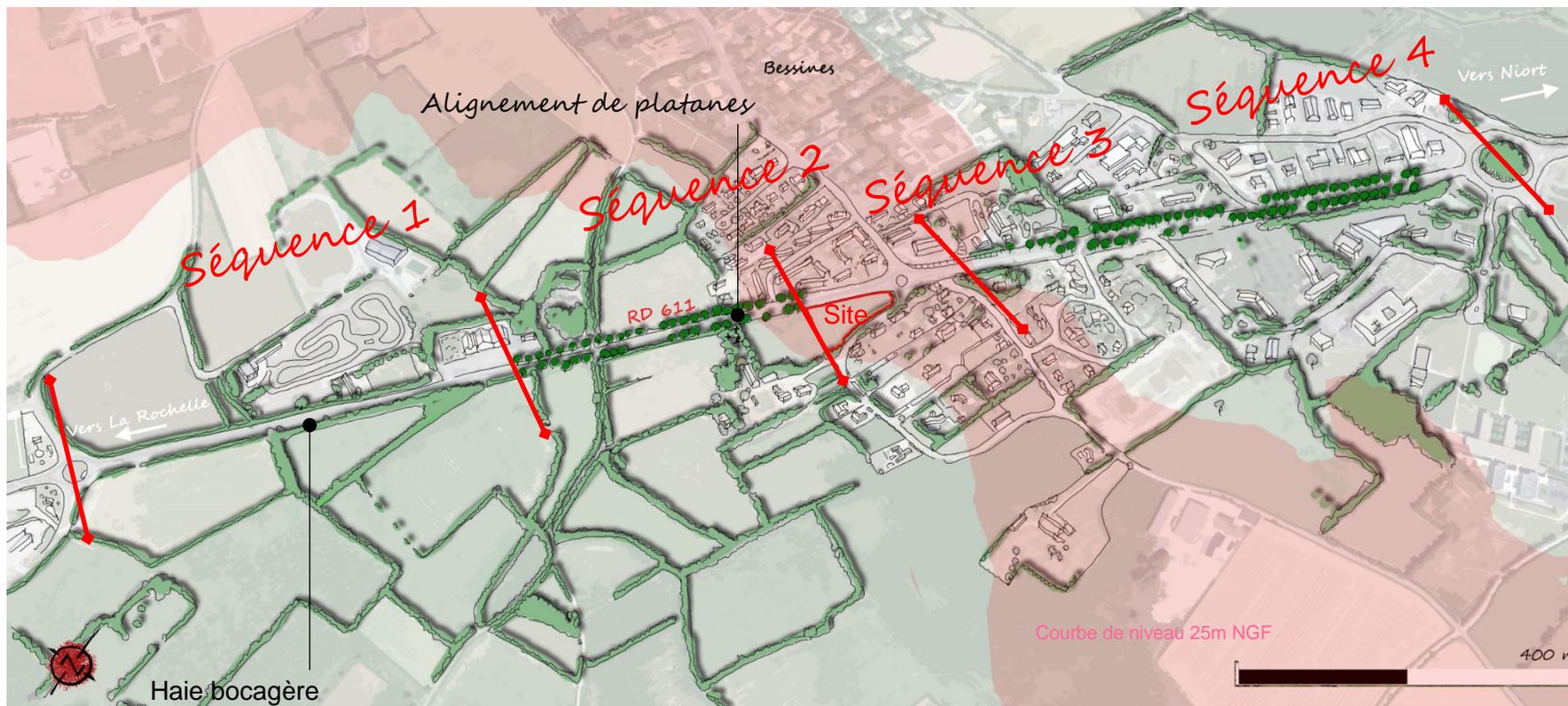


Source : © Conservatoire d'Espaces Naturels de Poitou-Charentes - Aubel, Bigot, Collin, Defrance - OUTSIDE, 1999.

## 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

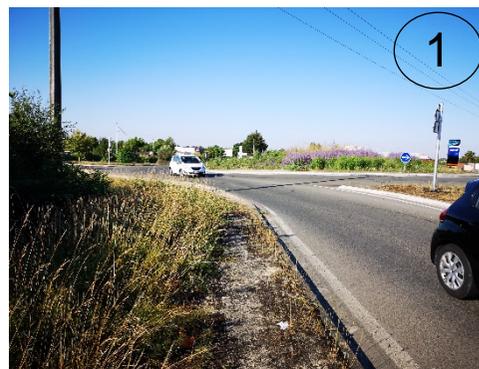
## Séquence 1 : du giratoire de « La Camargue à Gamn Vert

### Description :

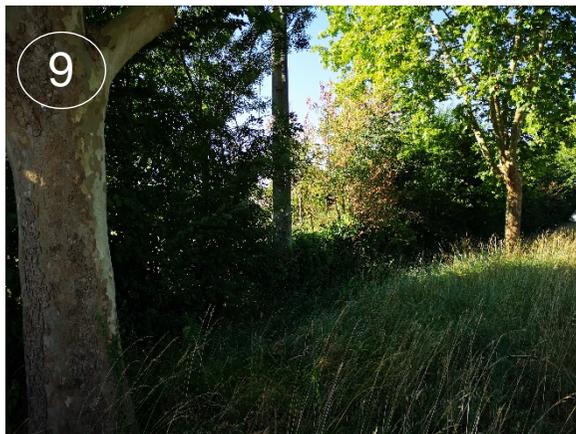
Le giratoire en face du restaurant « La Camargue » (photo n°1) annonce dans le paysage l'entrée de l'agglomération dans un contexte paysager de haies en bordure de la RD 611 (photo n°2). Des ouvertures visuelles laissent entrevoir le paysage bocager (photo n° 2) ou les activités comme le circuit de karting (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 racines afin de ne pas fragiliser les arbres.

## Séquence 3 : Montamisé

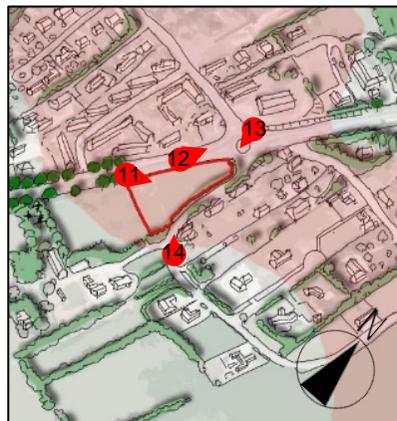
### Description :

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*

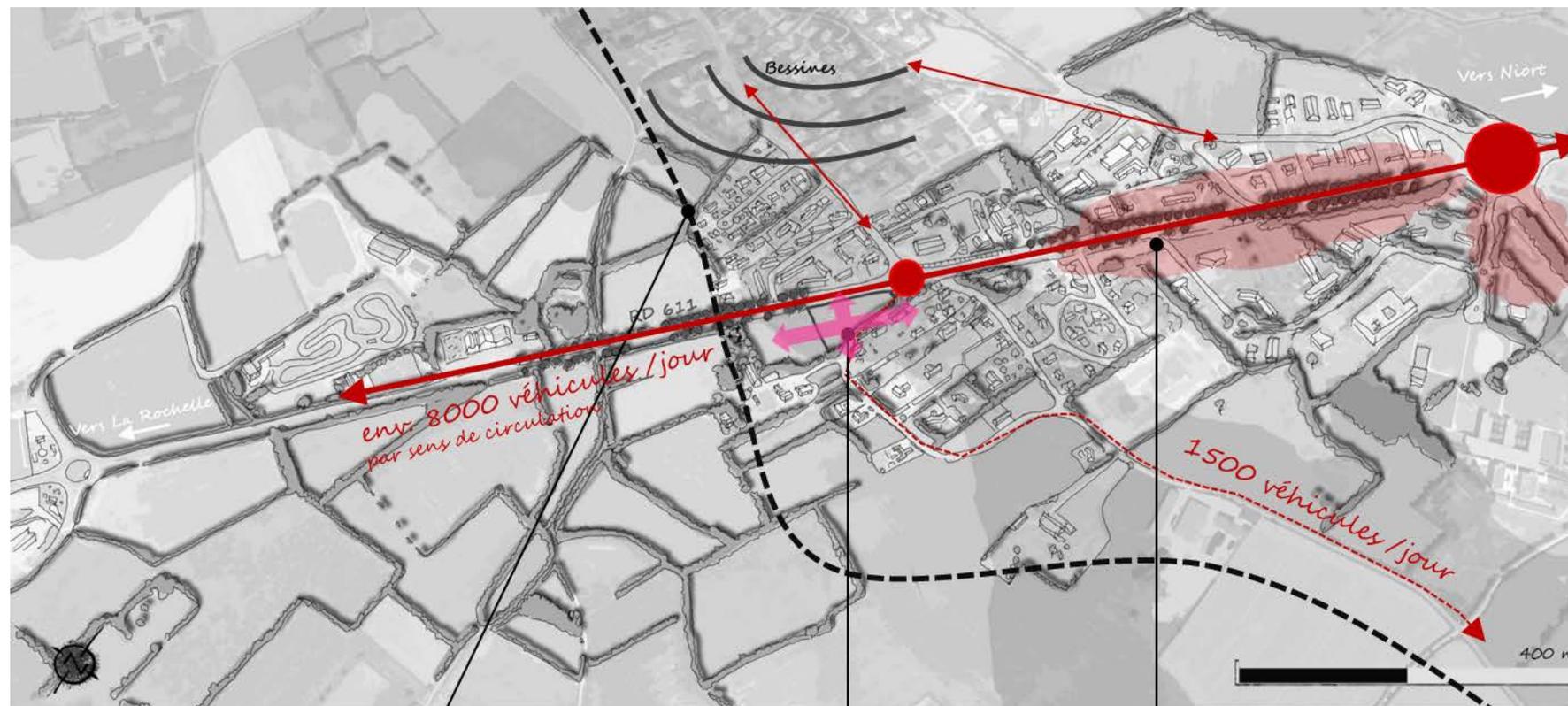
#### Diagnostic :

- 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

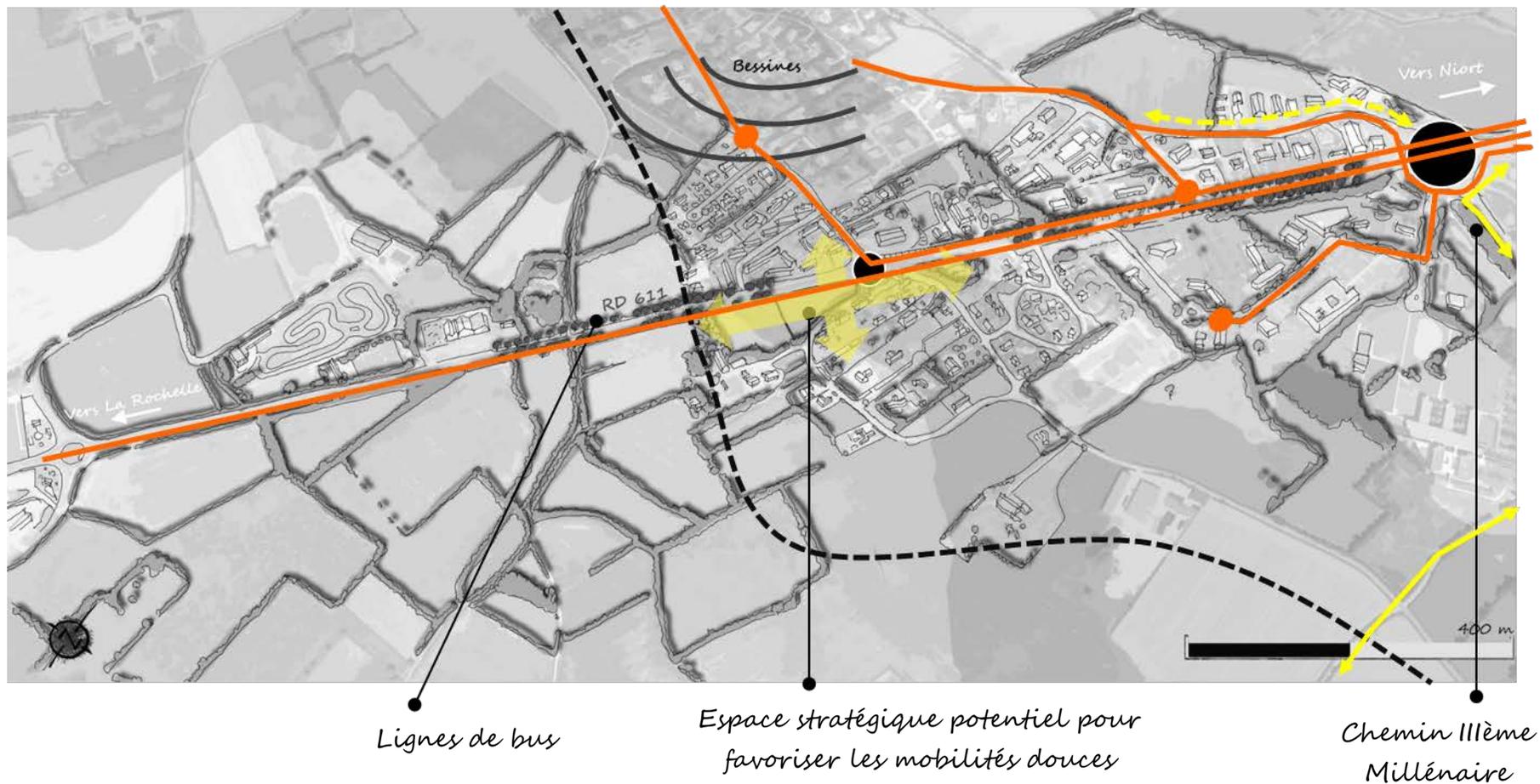
#### Diagnostic :

- 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



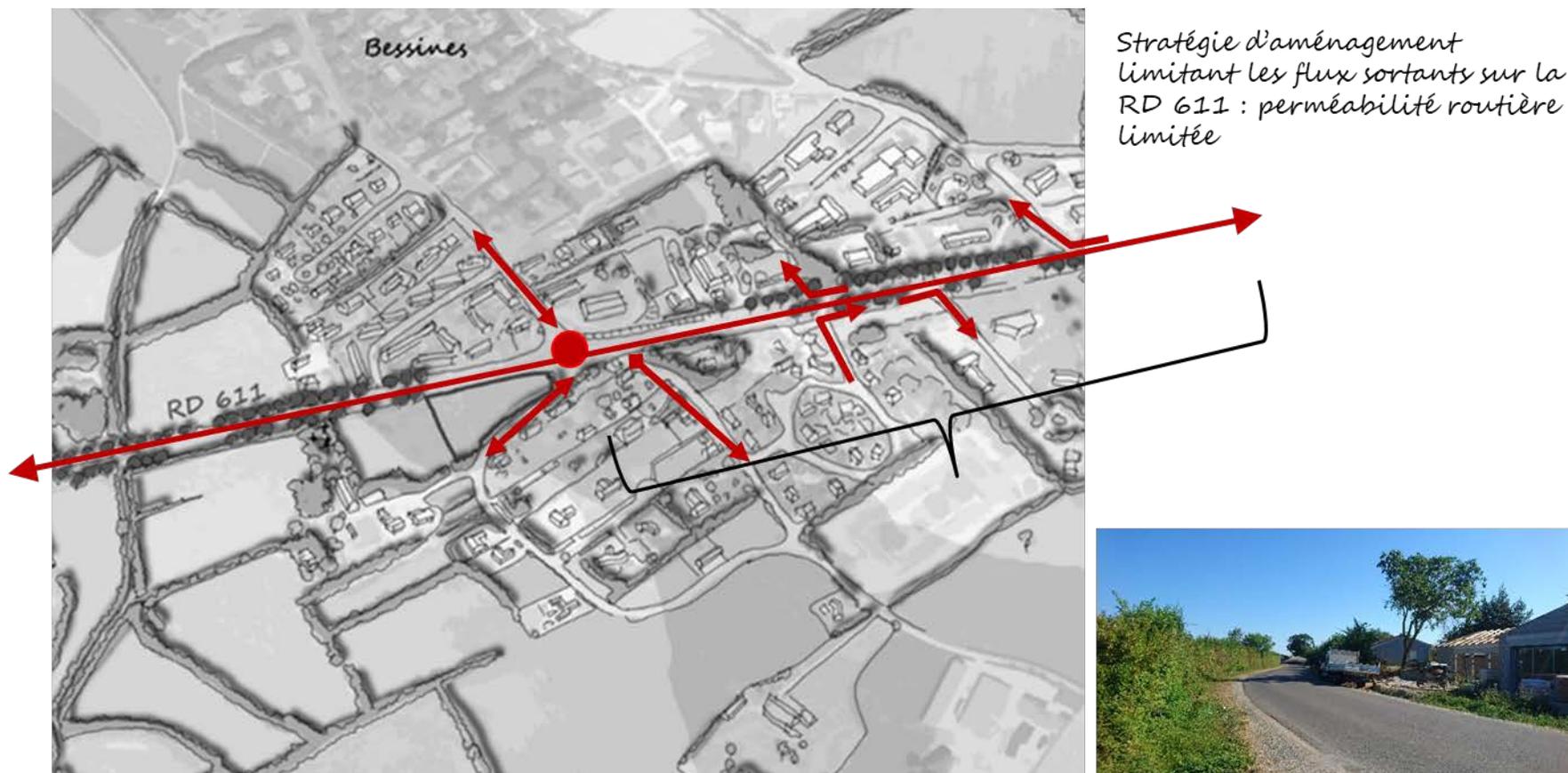
#### Diagnostic :

- 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



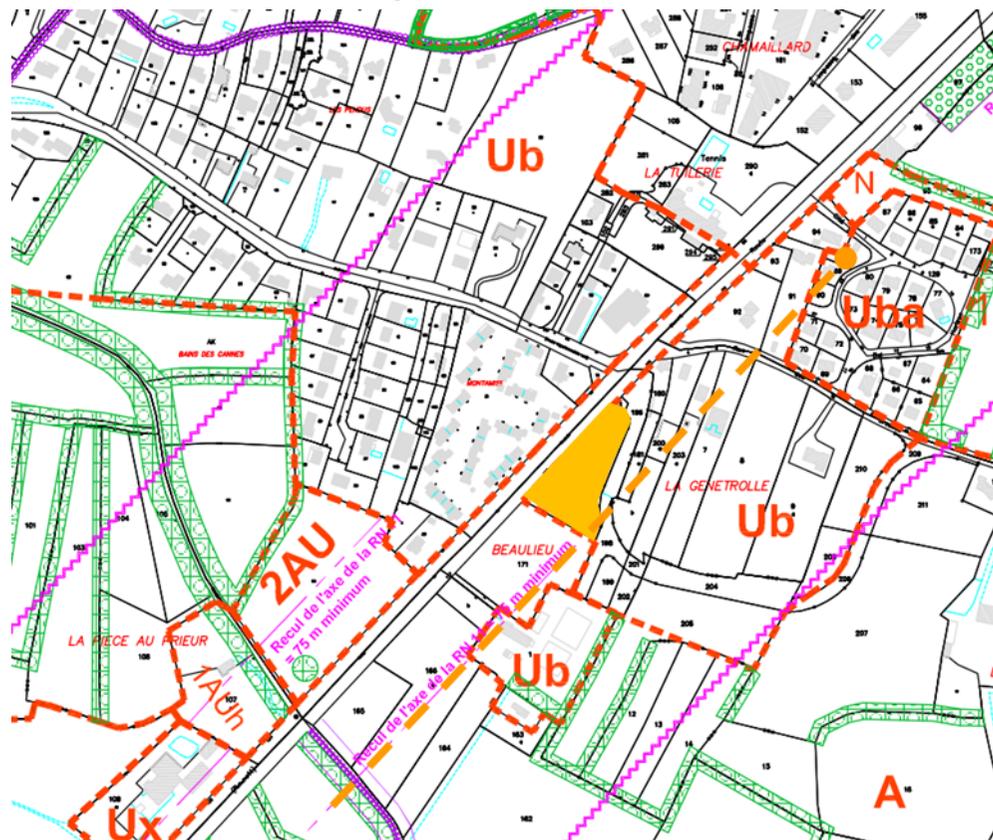
#### Diagnostic :

- 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 règlementaires



### LEGENDE

<b>U</b>	Nom de zone
--- (orange pointillé)	Limite de zone ou de secteur
[Carreaux bleus]	Emplacement réservé
(ER1)	N° de l'emplacement réservé
[Motif vert]	Espaces boisés, arbres isolés, haies, plantations d'alignement classés à protéger ou à créer (article L 130.1 du code de l'urbanisme).
[Motif vert]	Espaces verts à protéger (article L123-1-7ème du code de l'urbanisme)
[Étoile bleue]	Élément bâti remarquable à protéger (voir dispositions générales du règlement)
--- (rose zigzag)	Couloir d'isolation acoustique de x m de part et d'autre des voles bruyantes
--- (rose tirets)	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)
--- (violet points)	Chemin inscrit au Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée pédestre(PDIPR)
••••• (violet)	Chemin de grande randonnée (GR 36)
--- (violet points)	Plan Vélo du Marais Poitevin

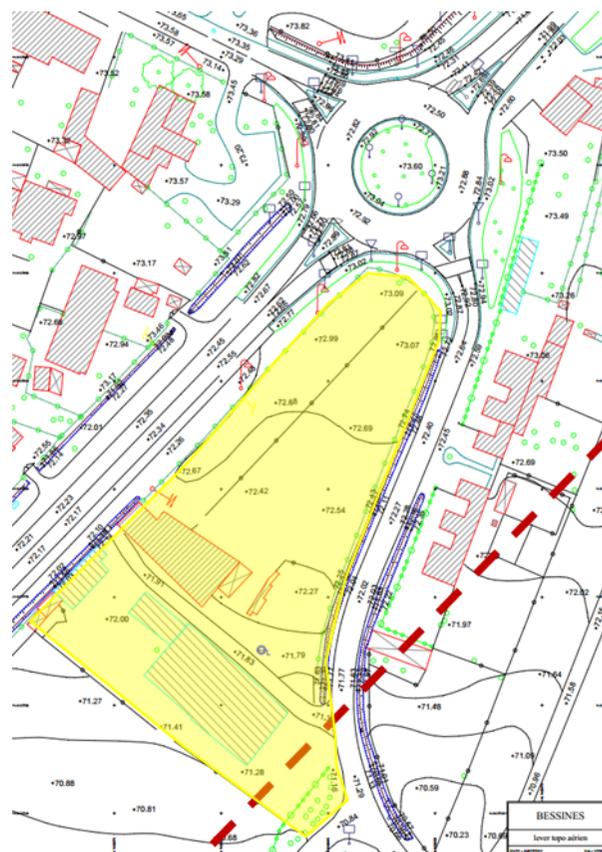
### Diagnostic :

- 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 :

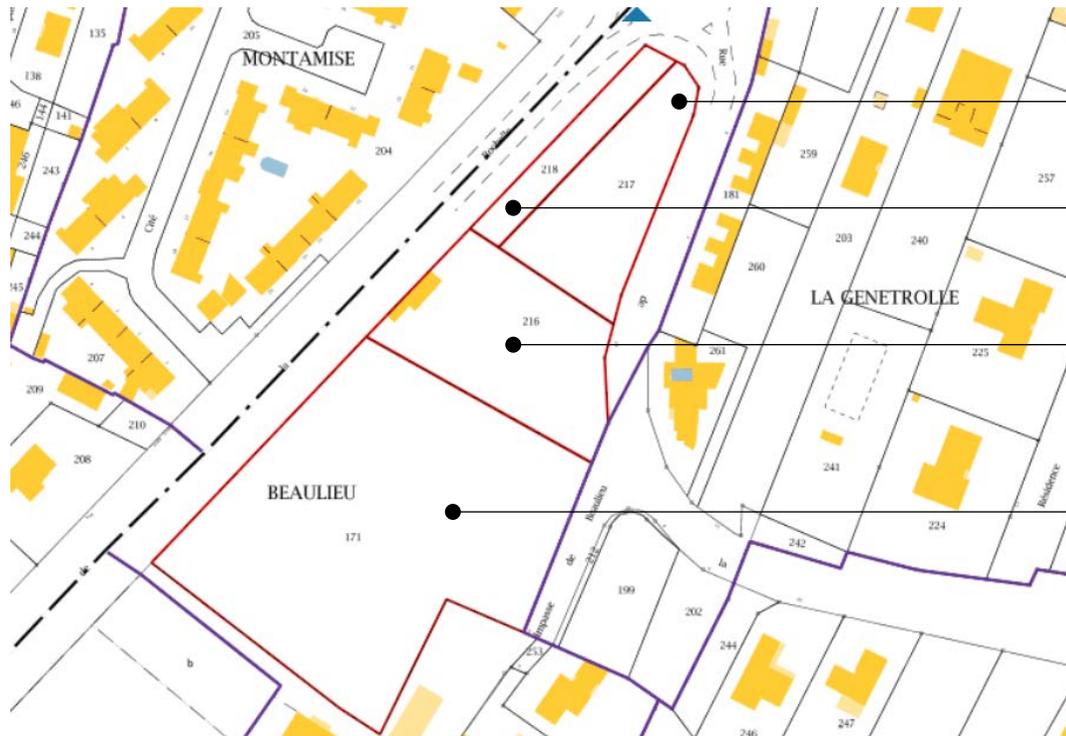
- Le recul d'inconstructibilité de 75 m rend l'ensemble du secteur cible inconstructible

#### 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



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

#### 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



## 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**

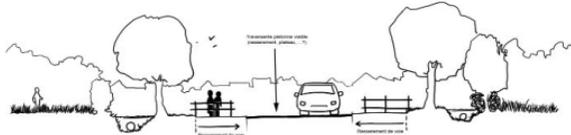
- Signalétique groupée
- Accès unique façade
- Réduire visuellement l'accès

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

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

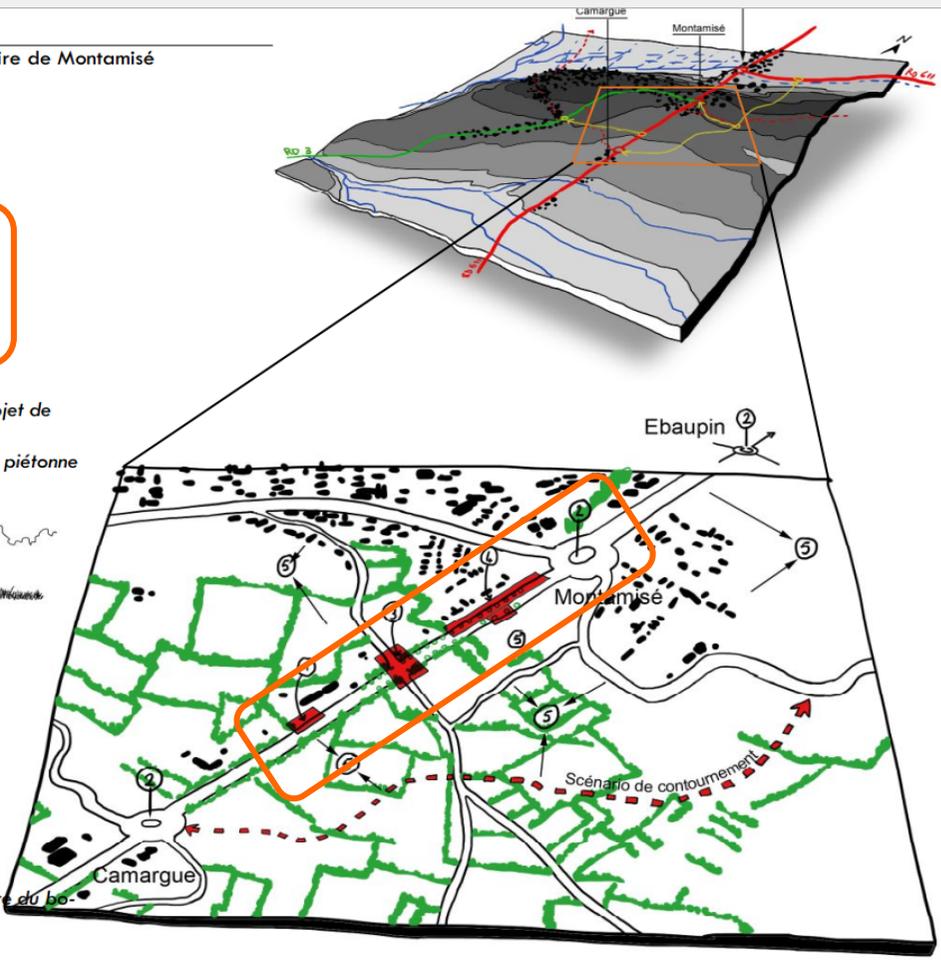


**4 - Façade d'habitat**

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

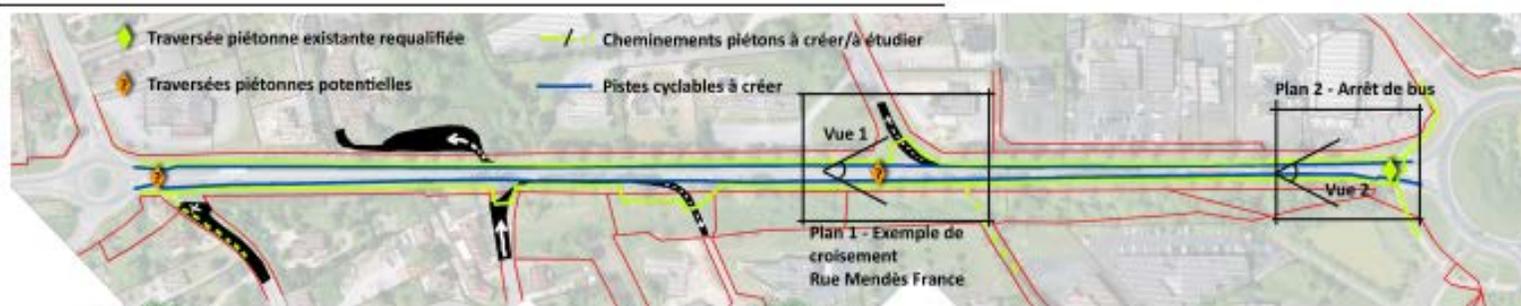
**5 - Maîtrise de l'étalement urbain**

- 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 ?

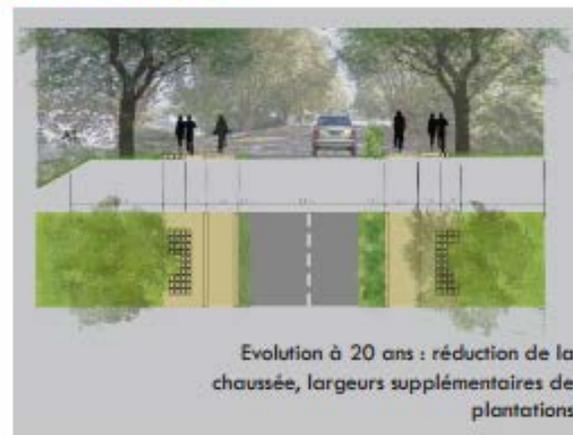


Coupes de principe :

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.**

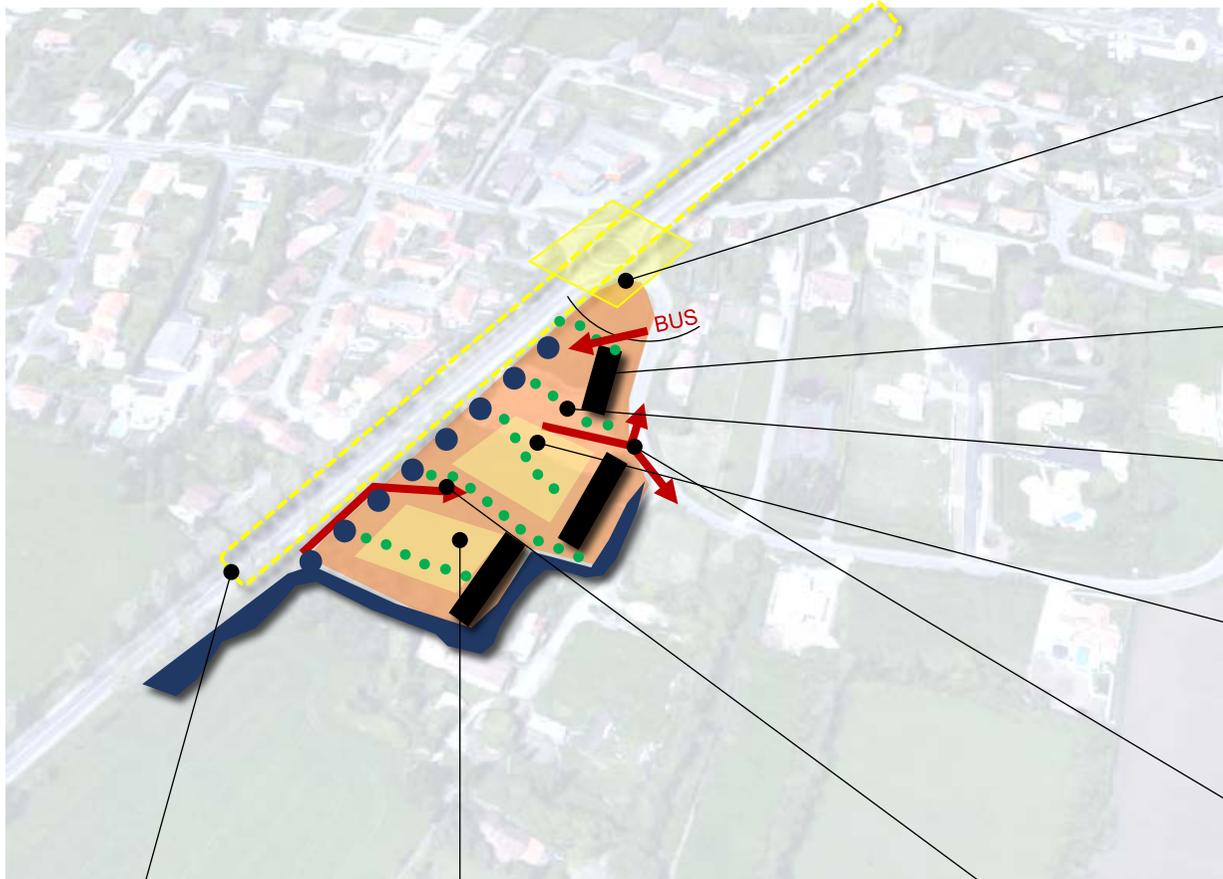


## Objectifs et questionnements :

- 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

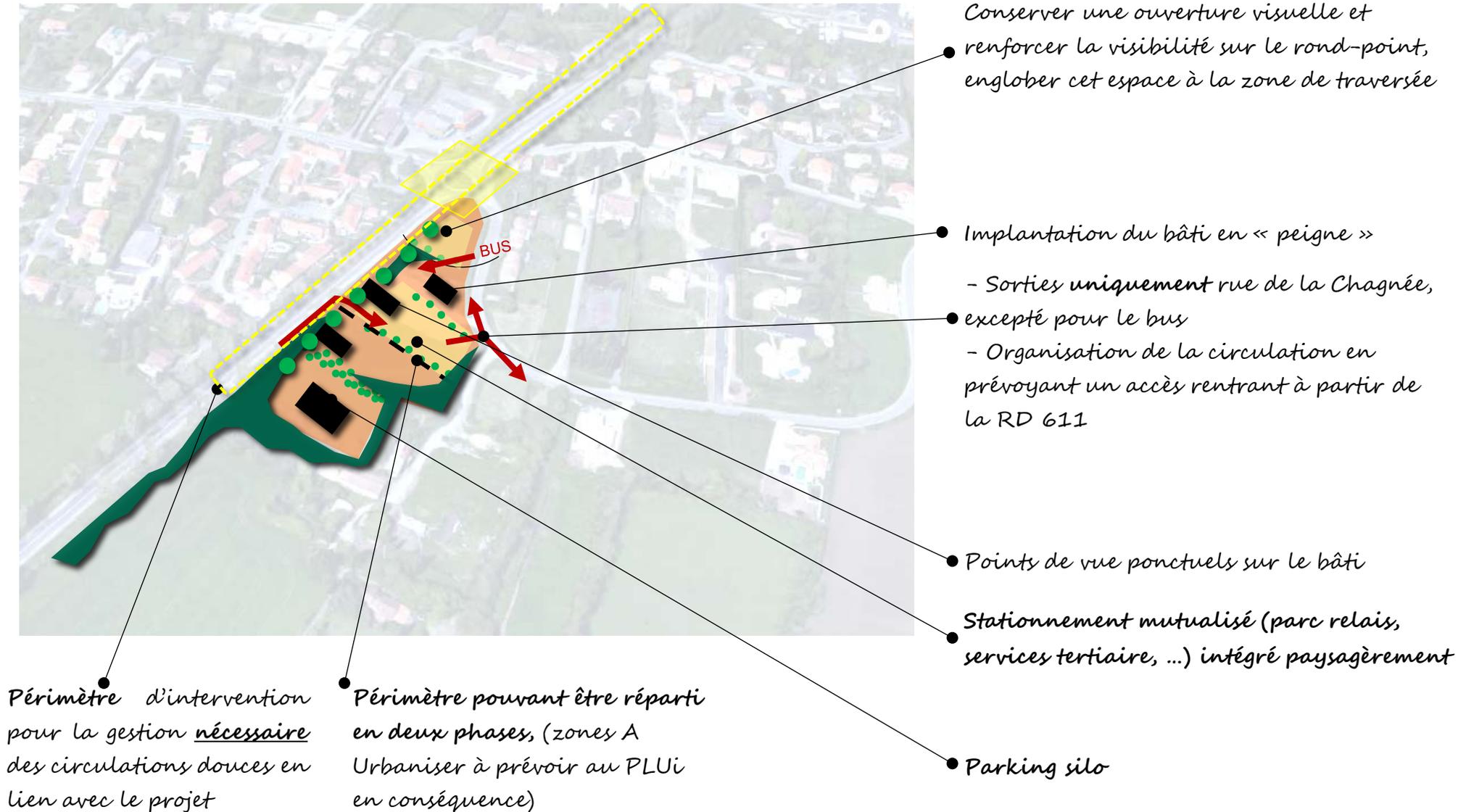
## **Atouts:**

- 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



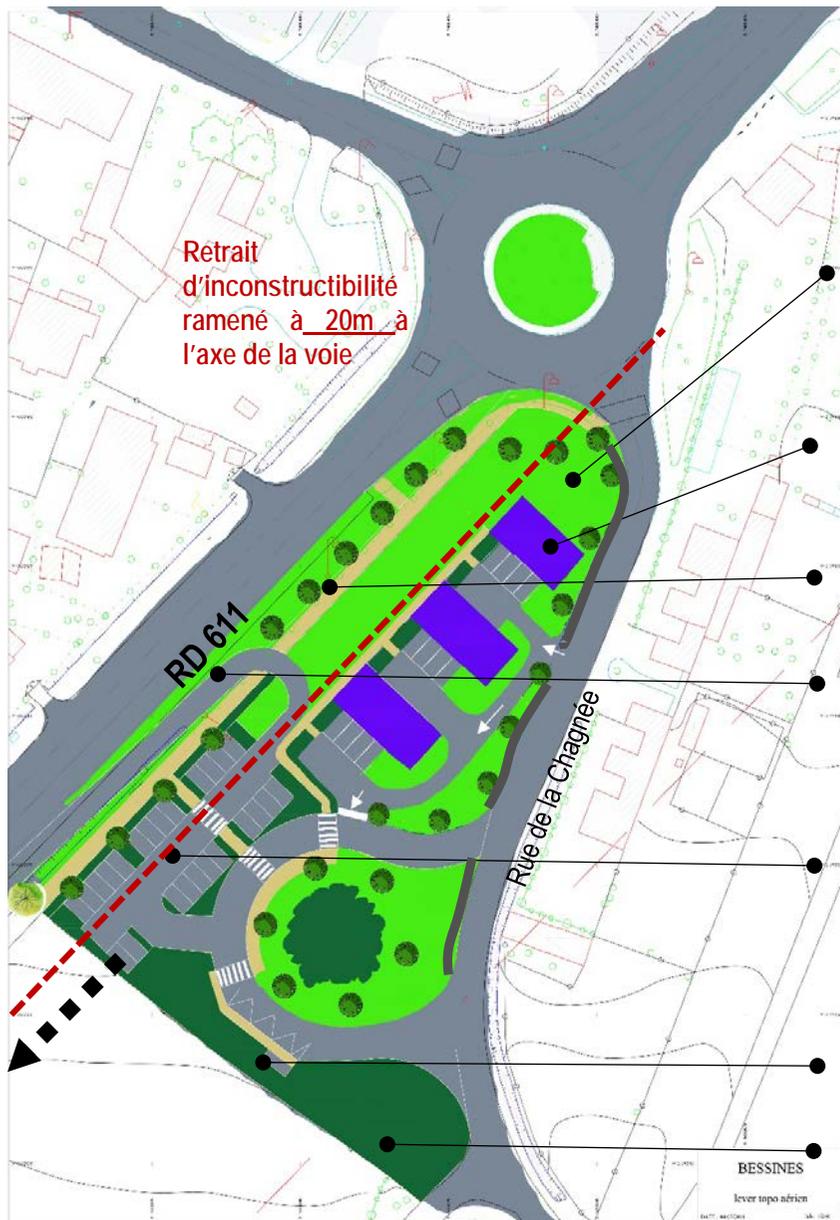
## **Atouts:**

- 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 m<sup>2</sup> maximum chacun d'emprise au sol avec espaces de stationnement privés, hauteur limitée à R+1

Cheminements doux

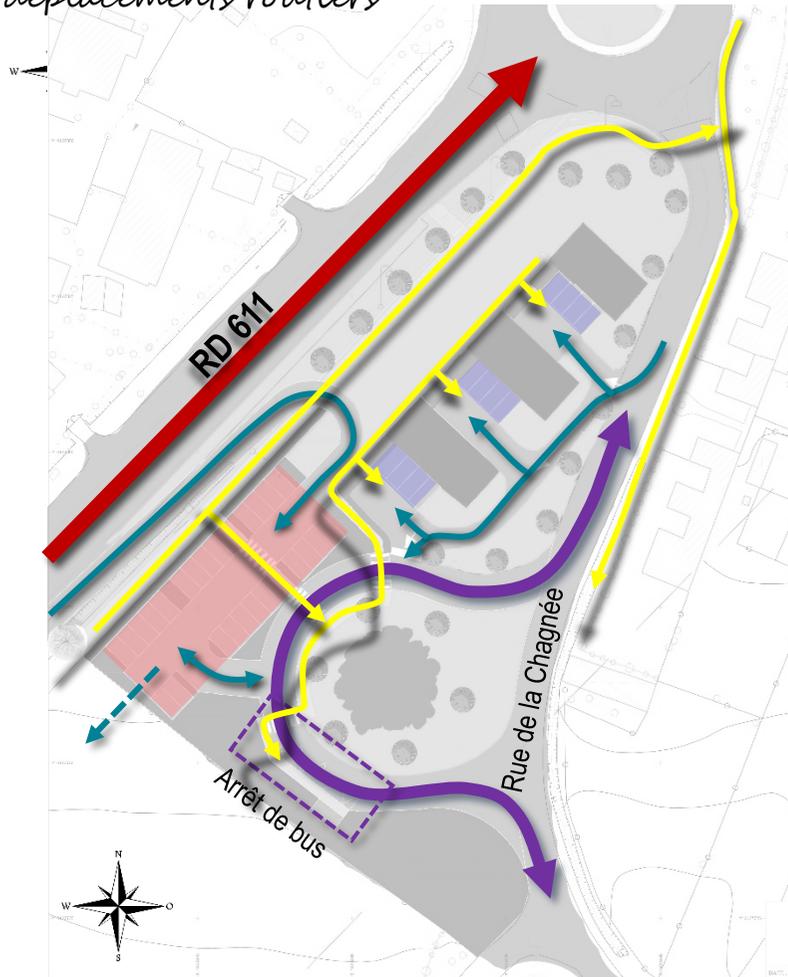
Voie d'accès (entrée uniquement) depuis la RD 611

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 m<sup>2</sup> 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 :

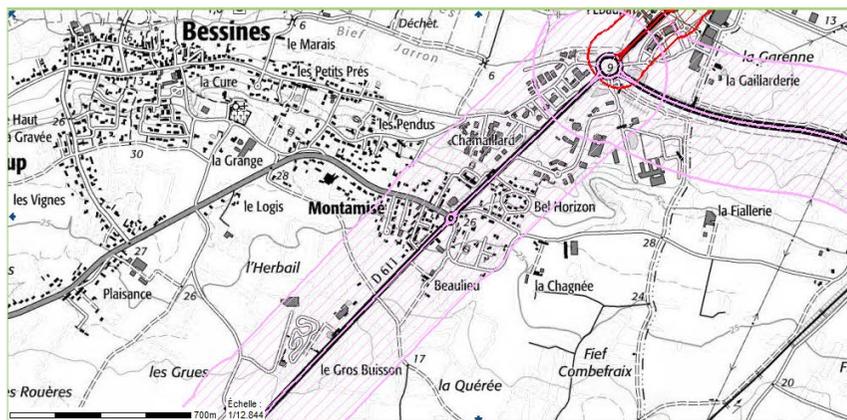
- d'altération de la nappe phréatique,
- de nuisances sonores,
- de nuisances olfactives,
- de pollution des sols et de l'air, notamment par rejet de poussières ou d'éléments toxiques. »

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.