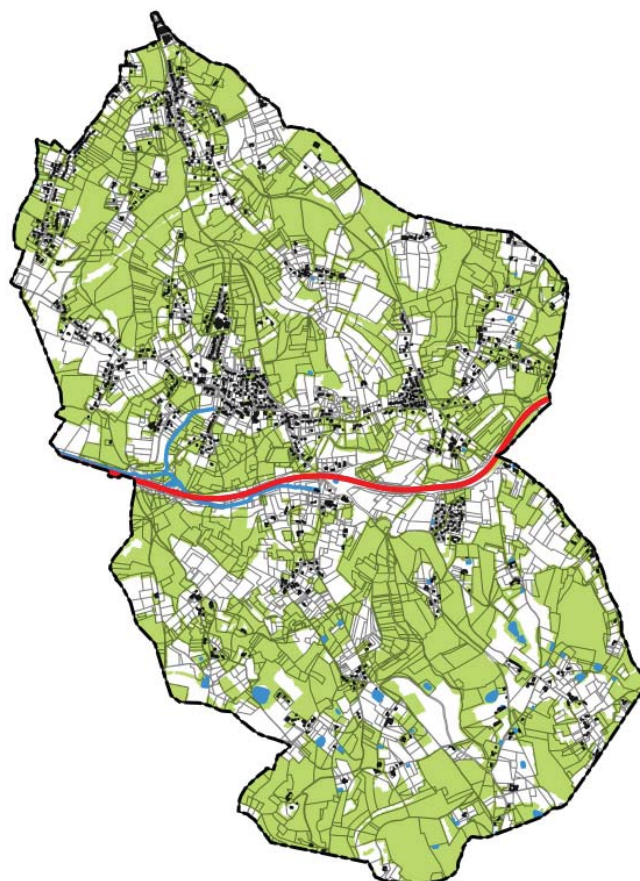

Commune de Boulazac-Isle-Manoire

Sécurisation du carrefour du Pic à Atur

*Déclaration de projet n°1 emportant mise en compatibilité
du PLU d'Atur (au titre de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme)*



Déclaration de projet n°1
emportant mise en compatibilité
du PLU d'Atur

Approuvée le :	08 février 2018
----------------	-----------------

Coordonnées :



CA du Grand Périgueux
1, boulevard Lakanal
24019 PÉRIGUEUX CEDEX
Tel : 05 53 35 86 00
www.agglo-perigueux.fr



Commune déléguée d'Atur
(commune de Boulazac-Isle-Manoire)
9, rue Eugène Leroy ATUR
24750 BOULAZAC-ISLE-MANOIRE
Tel : 05 53 03 69 00
contact@atur.fr



Bureau d'études en urbanisme,
paysage et environnement
36 cours Tourny 24000 PÉRIGUEUX
contact@behlc.fr // www.behlc.fr

I. PRÉAMBULE.....	7
1.1. Contexte administratif communal.....	8
1.2. Historique du document d'urbanisme d'Atur.....	8
1.3. Prise de compétence du Grand Périgueux.....	8
1.4. Objectif de la déclaration de projet.....	8
1.5. Champs d'application d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.....	8
II. PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC.....	13
2.1. Géolocalisation de la zone d'étude.....	14
2.2. Généralités et contexte actuel de la zone d'étude.....	15
2.2.1. Infrastructures routières : historique et structuration.....	15
2.2.2. Profils de chaussées.....	16
2.2.3. Conditions de déplacements.....	20
2.3. Le projet de sécurisation du carrefour du Pic.....	22
2.3.1. Description du projet.....	22
2.3.2. Impossibilités techniques et réglementaires actuelles pour réaliser le projet : focus sur les EBC.....	25
2.3.3. Motifs/objectifs de l'opération qui justifient le caractère d'intérêt général du projet.....	27
III. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ATUR.....	29
3.1. Compatibilité avec le projet de territoire : le PADD.....	30
3.2. Compatibilité avec le règlement.....	32
3.3. Compatibilité et adaptation du plan de zonage et de ses prescriptions particulières : le document graphique.....	32
3.3.1. Le plan de zonage.....	32
3.3.2. Les prescriptions particulières du PLU.....	32
3.3.3. Adaptation du document graphique pour les besoins du projet.....	33
3.4. Compatibilité avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	35

IV. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET.....37

4.1. Description des composantes environnementales susceptibles d'être impactées.....	38
4.1.1. Composantes physiques et risques afférents.....	38
4.1.2. Salubrité publique et qualité du cadre de vie.....	39
4.1.3. Composantes naturelles, paysagères, patrimoniales et historiques.....	39
4.2. Analyse des incidences du projet sur l'environnement et la santé.....	42
4.2.1. Composantes physiques et risques afférents.....	42
4.2.2. Salubrité publique et qualité du cadre de vie.....	42
4.2.3. Composantes naturelles, paysagères, patrimoniales et historiques.....	42
4.3. Mesures compensatoires envisagées.....	43
4.4. Conclusion sur les incidences de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Atur au regard de l'environnement.....	43

PRÉAMBULE

I - PRÉAMBULE

1.1. CONTEXTE ADMINISTRATIF COMMUNAL

Au 1er janvier 2016, la commune d'Atur a fusionné avec les communes de Boulazac et de Saint-Laurent-sur-Manoire (auxquelles est venu se greffer la commune de Sainte-Marie-de-Chignac au 1er janvier 2017).

Dès lors, Atur est devenue « commune déléguée » de la commune nouvelle de Boulazac Isle Manoire (BIM).

1.2. HISTORIQUE DU DOCUMENT D'URBANISME D'ATUR

Approuvé par délibération du conseil municipal le 15 décembre 2014, le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Atur a depuis fait l'objet d'une modification de droit commun :

- **Modification n°1** relative à la prise en compte des dernières dispositions réglementaires (issues de la loi Macron notamment), **en cours**.

La commune, inscrite dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux, va se voir associer **à l'élaboration d'un nouvel outil de planification urbaine : le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - PLUi** (cf. paragraphe suivant sur la prise de compétence du Grand Périgueux).

Dans l'attente de l'approbation de ce nouveau document d'urbanisme (d'ici fin 2019), les documents d'urbanisme communaux (PLU, cartes communales, POS...) restent applicables.

1.3. PRISE DE COMPÉTENCE DU GRAND PÉRIGUEUX

Le 1er octobre 2015, la compétence « planification urbaine » des communes a été transférée à la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux, qui devient le maître d'ouvrage des procédures d'évolution du PLU de la commune d'Atur.

La présente procédure est de ce fait pilotée par le Grand Périgueux (notamment concernant les actes administratifs), mais, réalisée en étroite concertation avec la commune d'Atur pour les aspects techniques.

1.4. OBJECTIF DE LA DÉCLARATION DE PROJET

Une opération de sécurisation au niveau du carrefour du Pic (route de Saint-Laurent, à proximité de l'A89) est envisagée par la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux (compétence en matière d'itinéraires alternatifs obtenue dans le cadre du projet de mandat 2014-2020). Néanmoins ce projet **n'est, à ce jour, pas compatible avec le PLU de la**

commune déléguée d'Atur.

En effet, la zone considérée pour cette opération est actuellement classée en zone naturelle (N) du PLU **et est soumise à la réglementation des Espaces Boisés Classés (EBC)**. Ce classement **interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements**. Il entraîne par ailleurs le **rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement**.

La déclaration de projet, devant être compatible avec le document d'urbanisme, il s'agit, notamment pour des raisons de sécurité routière, de procéder à un déclassement de l'Espace Boisé Classé impactant l'emprise du futur projet d'amélioration du carrefour du Pic.

1.5. CHAMPS D'APPLICATION D'UNE PROCÉDURE DE DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Lorsque les dispositions d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) ne permettent pas la réalisation d'une opération d'intérêt général, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, **conformément aux articles L.153-54 à L.153-59**.

Dans le cas présent, la procédure de mise en compatibilité a pour objet de faire évoluer le contenu du PLU afin que celui-ci permette la sécurisation du carrefour du Pic sur la commune d'Atur.

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU est élaborée conformément aux articles L.153-54, L.153-55, L.153-56, L.153-57, L.153-58, L.153-59, et R.153-15 du code de l'urbanisme *(version en vigueur au 01/01/2016).*

*** Article L.153-54**

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1/ L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2/ Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet

d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.»

*** Article L.153-55**

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III, du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1/ Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2/ Par le président de l'établissement pu-

blic de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes ».

*** Article L.153-56**

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité ».

*** Article L.153-57**

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1/ Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est

I - PRÉAMBULE

réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2/ Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas ».

*** Article L.153-58**

« **La proposition de mise en compatibilité du plan** éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête **est approuvée :**

1/ Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2/ Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3/ Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4/ Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas.

A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral».

*** Article L.153-59**

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma ».

*** Article R.153-15**

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opé-

ration qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1/ Soit lorsque cette opération est réalisée par la commune ou par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;

2/ Soit lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

Le président de l'organe délibérant de l'établissement public ou le maire mène la procédure de mise en compatibilité.

L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal adopte la déclaration de projet.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme ».

PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

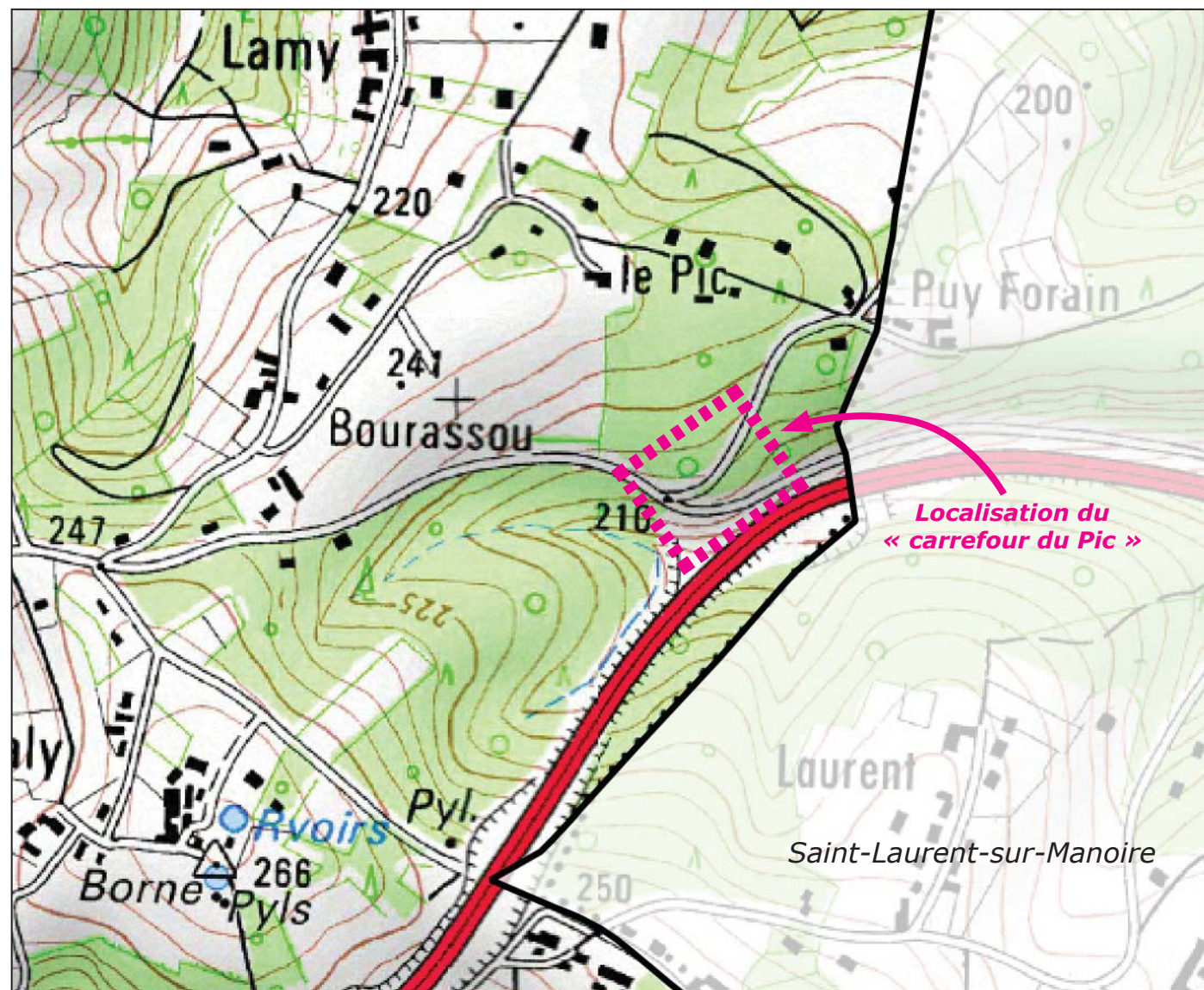
2.1. GÉOLOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude est localisée dans le département de la Dordogne, au cœur de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux (à environ 7 km au sud de Périgueux).

Le secteur étudié, autrement nommé « le carrefour du Pic » se situe à l'est de la commune d'Atur, à l'intersection de deux voies communales et à proximité de l'autoroute A89 - cf. cartes ci-après -.



Localisation générale de la zone d'étude : « le carrefour du Pic »

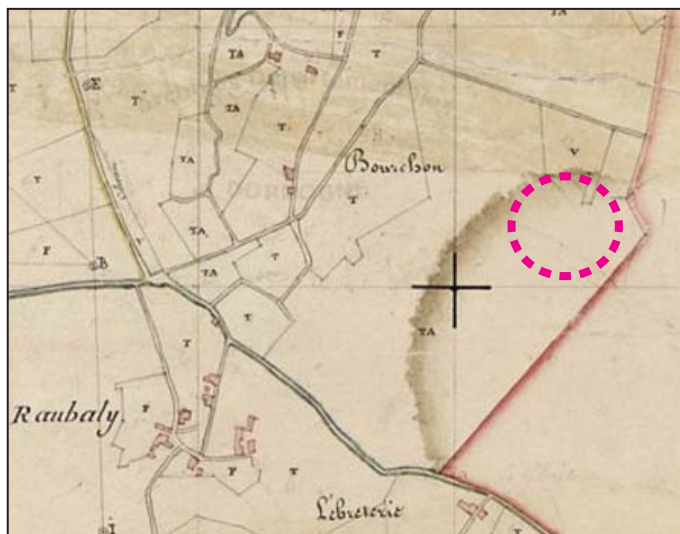


2.2. GÉNÉRALITÉS ET CONTEXTE ACTUEL DE LA ZONE D'ÉTUDE

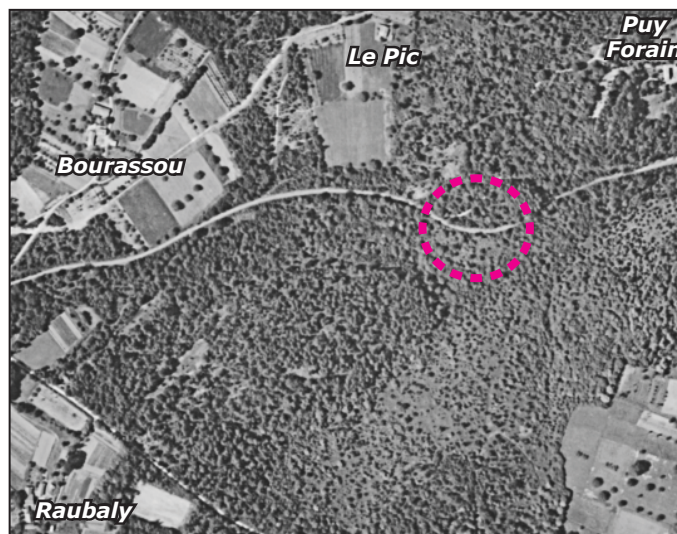
2.2.1. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : HISTORIQUE ET STRUCTURATION

La structuration du réseau routier sur la commune d'Atur, et notamment au niveau de la zone d'étude, a évolué au fil des années.

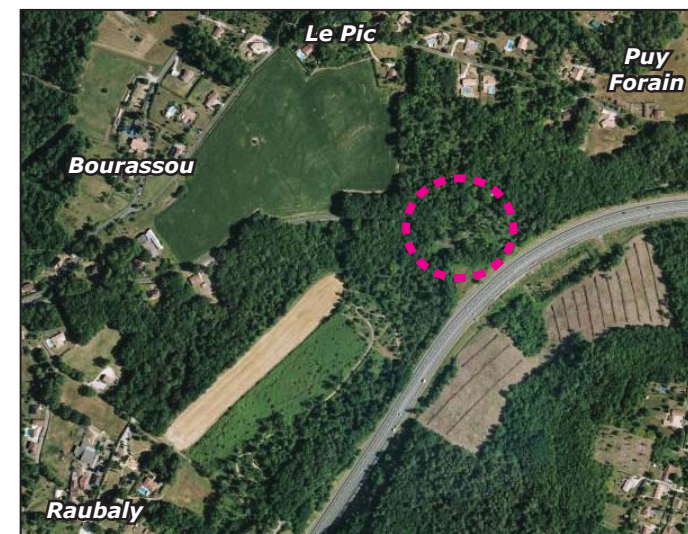
Effectivement, **dans les années 1800** (cf. *carte cadastre napoléonienne 1809-1845 ci-dessous* // source © : archives Dordogne) **aucune voirie n'était présente sur le secteur considéré.**



Cadastre Napoléonien (1809-1845)



Photographie aérienne 1950-1965



Photographie aérienne d'aujourd'hui

Ce n'est que bien plus tard (cf. *carte 1950 - 1965* // source © : *géoportail*) , et probablement en anticipation de nouvelles poches d'habitats pavillonnaires (lieu-dit le Pic notamment) que deux nouveaux chemins communaux ont vu le jour sur le secteur.

A l'intersection de ces deux nouvelles voies communales : l'une reliant le bourg d'Atur jusqu'à celui de Saint-Laurent-sur-Manoire (« route de Saint-Laurent »), et l'autre, menant au hameaux du Pic (commune d'Atur) et au hameau de Puy Forain (commune de Saint-Laurent-sur-Manoire) **se trouve le « carrefour du Pic ».**

En 1991, et dans le souci de développer un maillage routier performant, **l'autoroute A89 (« la TransEuropéenne »)** a été créée, s'imposant dès lors en tant que transversale à la Route Centre-Europe-Atlantique (RCEA).

Celle-ci traverse la commune d'Atur en son centre et relie Brive à Bordeaux. Elle est accessible facilement, depuis l'échangeur n°16 situé sur la commune voisine de Saint-Laurent-sur-Manoire.

A noter que le secteur étudié se situe à la toute proximité de cette infrastructure routière.

II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

2.2.2. PROFILS DE CHAUSSÉES

Le carrefour du Pic est un **carrefour aménagé en Y** c'est-à-dire : « un carrefour à trois branches dont l'une de ces branches est dans le prolongement d'une autre et dont la troisième branche coupe, ce prolongement sous un angle inférieur à 75° ou supérieur à 105° » (source © Wikipédia).

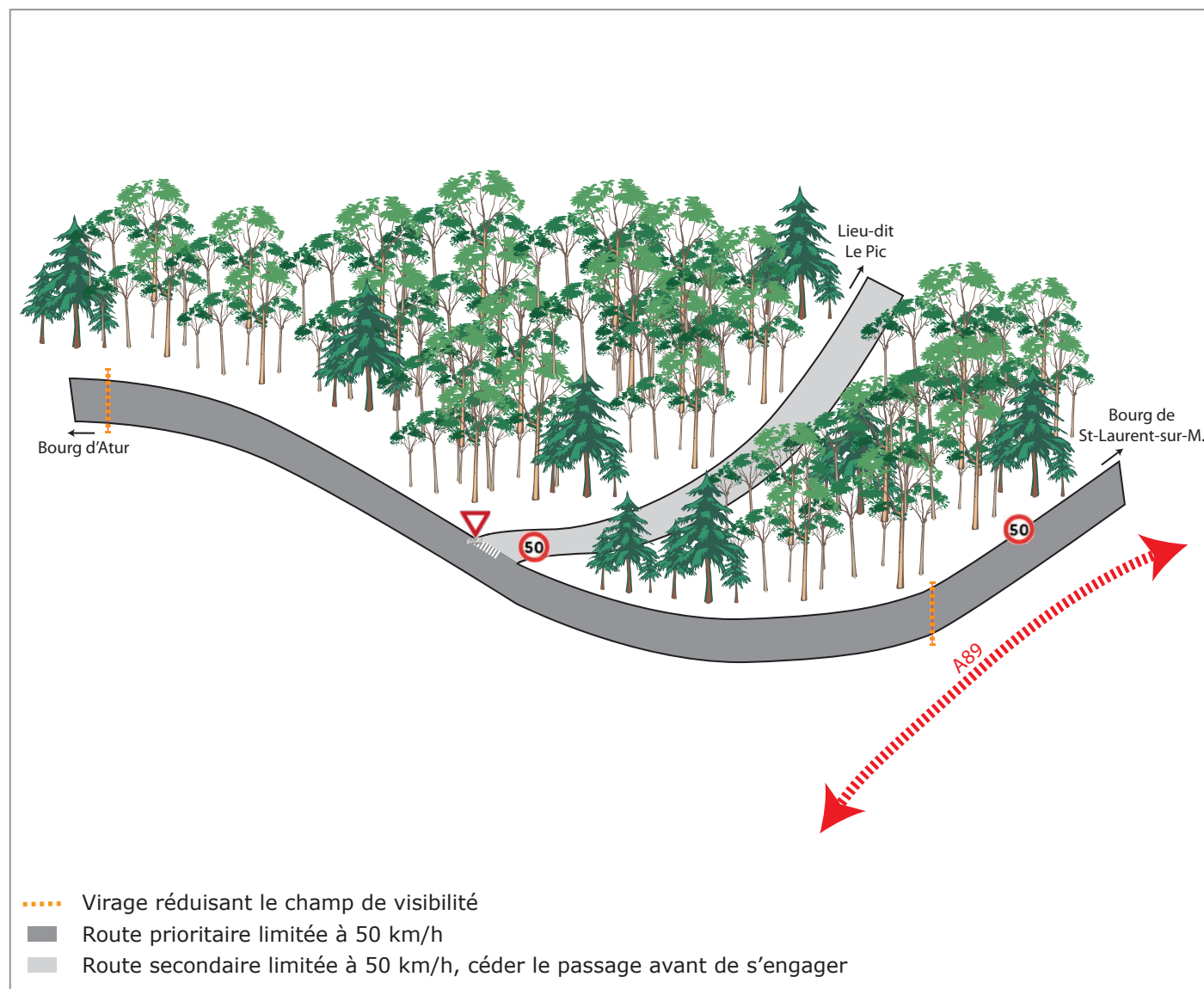
Les deux voies communales se rejoignant pour former le carrefour du Pic **apparaissent comme relativement étroites et sinueuses. Elles sont à double sens et ne disposent pas de marquage au sol (hormis au niveau du céder le passage).**

La topographie des lieux obstrue la visibilité : effectivement, le carrefour se situe au cœur d'un massif boisé dense, entre deux virages, et est relativement en pente.

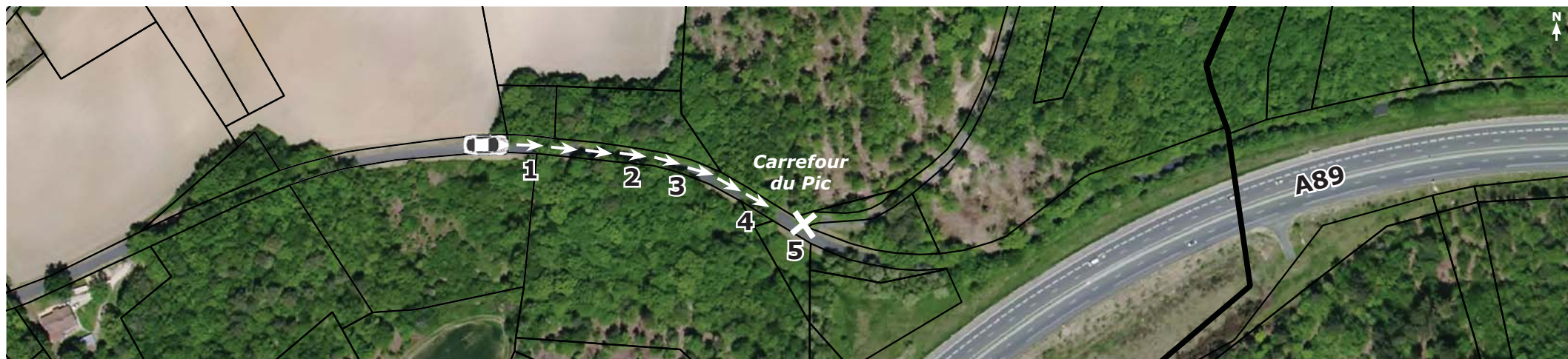
Le schéma *ci-contre* présente le fonctionnement du carrefour du Pic au vu du code de la route.

Les mises en situations présentées *aux pages suivantes* permettent de contextualiser visuellement l'approche du carrefour du Pic (séquences photographiques) selon que l'on arrive d'Atur, de Saint-Laurent-sur-Manoire, ou des hameaux du Pic et de Puy Forain.

Croquis schématique présentant le fonctionnement du carrefour



A / CAS N°1 : ARRIVÉE SUR LE CARREFOUR DU PIC DEPUIS LE BOURG D'ATUR



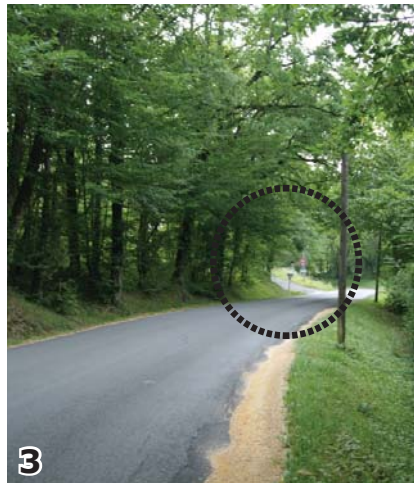
Crédit photos © Be-HLC / terrain 26.07.17



1
Entrée dans le sous-bois, route de Saint-Laurent.



2
Aucune visibilité sur le carrefour du Pic, pourtant situé à moins de 100 m, et ce, à cause du virage. Accotement dangereux.



3
Après le virage on commence à apercevoir le carrefour désormais situé à une quarantaine de mètres. Néanmoins, toujours aucune visibilité des potentiels débouchés au loin.



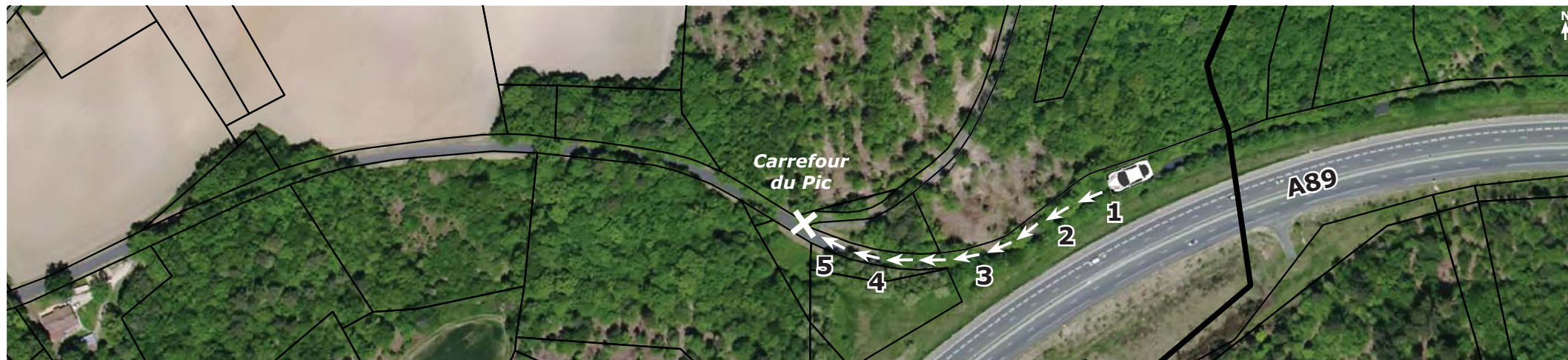
4
Dorénavant, le carrefour est à une vingtaine de mètres. Toujours aucune visibilité au loin (à gauche, du fait de la végétation imposante et d'un talus ; tout droit, à cause de la géométrie de la chaussée : en pente et dans un virage).



5
Arrivée sur le carrefour : aucun problème lorsque l'on souhaite continuer tout droit (route prioritaire). Néanmoins, s'engager à tourner à gauche apparaît comme relativement dangereux, au vu du manque de visibilité par rapport aux véhicules pouvant déboucher d'en face.

II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

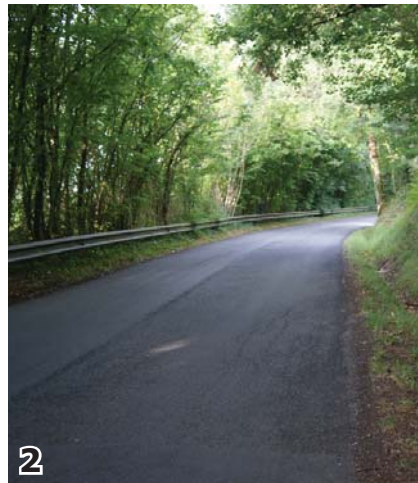
B / CAS N°2 : ARRIVÉE SUR LE CARREFOUR DU PIC DEPUIS LE BOURG DE SAINT-LAURENT-SUR-MANOIRE



Crédit photos © Be-HLC / terrain 26.07.17



1 La vitesse diminue aux abords du carrefour du Pic, passant de 70 km/h à 50 km/h.



2 Aucune visibilité sur le carrefour du Pic, pourtant situé à moins de 150 m, et ce, à cause du virage et du dénivelé de la route.



3 Toujours aucune visibilité sur le carrefour. La présence du talus le long de la voirie restreint davantage le champ de visibilité.

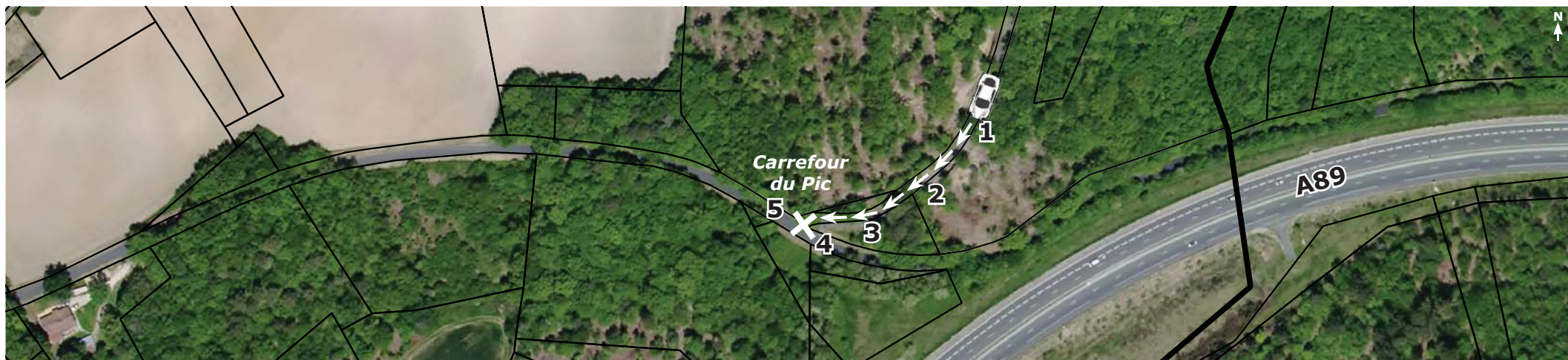


4 Après le virage on devine la présence d'un carrefour (signalétique verticale). Celui-ci se situe désormais à une trentaine de mètres.



5 Arrivée sur le carrefour : aucun problème lorsque l'on souhaite continuer tout droit (route prioritaire). Néanmoins, si l'on souhaite tourner à droite (vers les hameaux du Pic, de Puy Forain), la manœuvre apparaît plus complexe (virage en épinglé ; pas suffisamment d'espace pour croiser une voiture pendant la manœuvre).

C / CAS N°3 : ARRIVÉE SUR LE CARREFOUR DEPUIS LES HAMEAUX DU PIC / DE PUY FORAIN



Crédit photos © Be-HLC / terrain 26.07.17



Cette voie secondaire, reliant les hameaux du Pic et de Puy Forain à la « route de Saint-Laurent » est plus étroite que l'axe prioritaire.

On aperçoit légèrement le carrefour, situé à moins de 100 mètres.

Arrivée sur le carrefour : la route n'est pas prioritaire il faut céder le passage avant de s'engager à gauche ou à droite.

Vue à gauche - La visibilité est médiocre. Si on tourne à gauche, on s'engage et on coupe la route s'en même voir si un véhicule arrive (manque de visibilité dû au talus, au virage, au dénivelé de la route). Si on tourne à droite, on s'insère directement sur ce nouvel axe, donc plus facilement. Néanmoins on ne voit pas non plus si un véhicule est susceptible de déboucher de la gauche.
Vue à droite - Le champ de visibilité est plus large et plus lointain.

II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

2.2.3. CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS

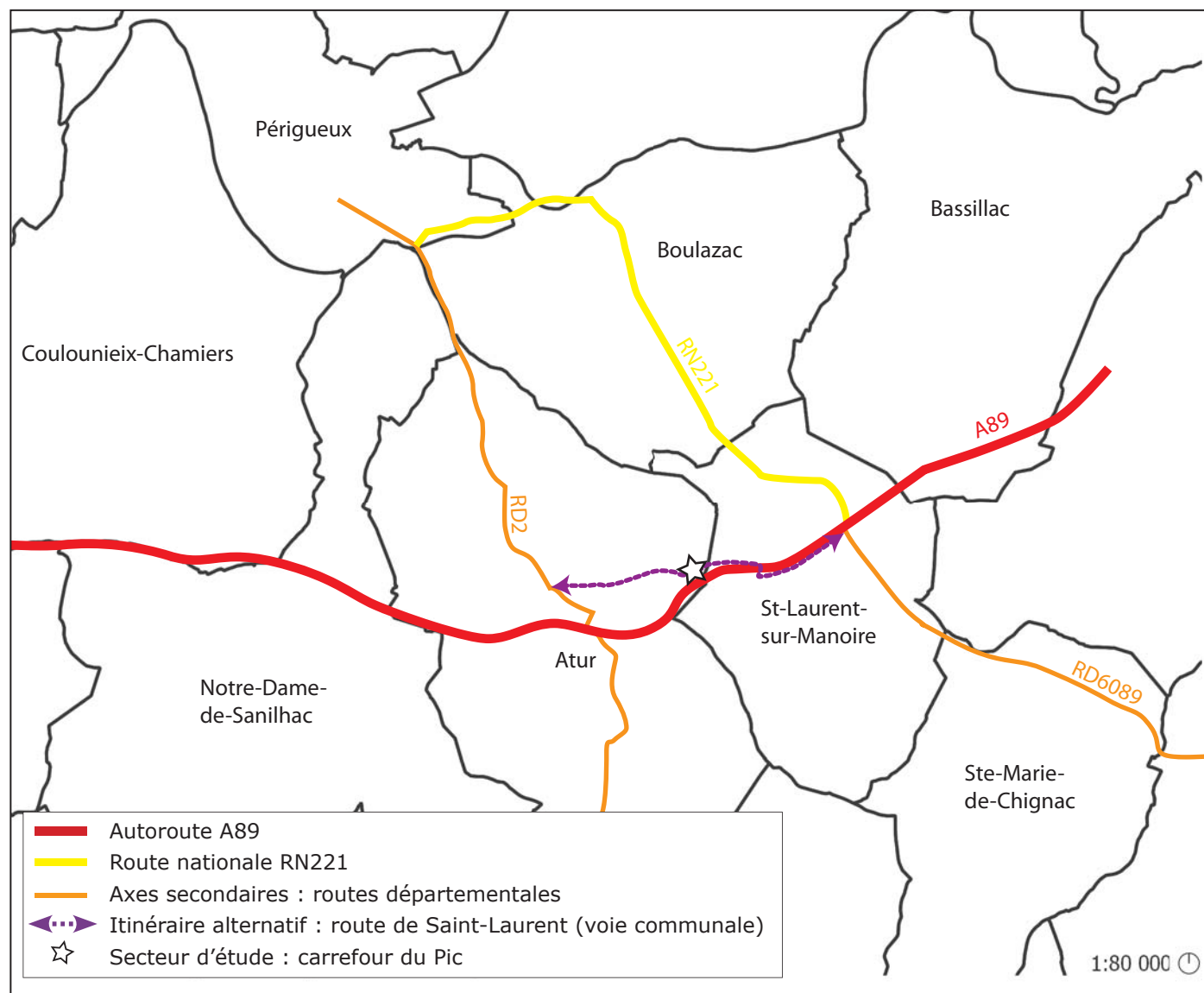
A / TRAFIC ROUTIER

La route de « Saint-Laurent » apparaît comme un itinéraire alternatif permettant d'éviter les bouchons et ralentissement fréquemment présents sur l'axe de desserte principale reliant Brive-la-Gaillard à Périgueux (RD6089/RN221). Effectivement, cette voie communale relie la route nationale n°221 à la route départementale n°2, axe alternatif qui permet également d'accéder au centre ville de Périgueux - cf. carte de situation ci-contre -.

Une étude menée par le Conseil Départemental de la Dordogne (CD24) a permis de réaliser un comptage routier sur les itinéraires alternatifs de l'agglomération du Grand Périgueux (étude réalisée entre le 27 mai 2015 et le 2 juin 2015).

Lors de la réalisation de cette étude, un compteur a été installé le long de la route de Saint-Laurent, à proximité du pont passant au-dessus de l'autoroute A89.

Cette étude permet de donner un ordre d'idée quant à la fréquentation de la « route de Saint-Laurent », et notamment sur le secteur concerné par la présente procédure.



Le tableau ci-dessous présente la synthèse de l'analyse du comptage routier effectué sur la voie communale dite « route de Saint-Laurent » sur les 7 jours d'étude cumulés (source © : Conseil Départemental 24).

Avec un débit (trafic) de **1 357 véhicules en moyenne par jour** (légers et poids lourds confondus), on peut considérer que **cette**

voie communale est particulièrement empruntée par les automobilistes.

A noter que cet itinéraire alternatif est utilisé aussi bien dans le sens RD2-RN221 que dans le sens RN221-RD2. Cela laisse à supposer que les individus empruntent cette route pour des trajets journaliers et pendulaires (ex : domicile-travail) dans le but d'éviter les phénomènes de congestion aux heures de pointe.

B / ACCIDENTOLOGIE AUX ABORDS DU CARREFOUR DU PIC

D'après la DDT24 (Observatoire Départementale de la Sécurité Routière), entre 2012 et 2016, **aucun accident corporel n'a été recensé au niveau du secteur d'étude.**

Néanmoins, au vu du profil des chaussées, du manque de visibilité et du débit moyen journalier de véhicules empruntant ce carrefour, le secteur considéré apparaît comme dangereux, voire potentiellement accidentogène.

Comptage routier - Voie communale « route de Saint-Laurent »

Synthèse de l'analyse du Mercredi 27/05/2015 à 00:00 au Mardi 02/06/2015 à 23:00												
Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Sens cumulé			
	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL
Débit Total sur la période	4858	4783	75	1,54	4643	4484	159	3,42	9501	9267	234	2,46
Débit Moyen Journalier	694	683	11	1,59	663	641	22	3,47	1357	1324	33	2,43
Débit Moyen horaire	29	28	1	3,45	28	27	1	3,57	57	55	2	3,51
Débit Moyen de Jour	667	657	10	1,52	639	617	22	3,47	1306	1274	32	2,47
Débit Moyen de Nuit	27	26	1	2,09	24	23	1	2,35	52	51	1	2,22
Débit Moyen Jours ouvrés	771	758	13	1,69	734	704	30	4,09	1505	1461	44	2,92
Débit Moyen Sam. & V.F.	536	530	6	1,12	516	513	3	0,58	1052	1043	9	0,86
Débit Moyen Dim.& Fériés	467	464	3	0,64	459	455	4	0,87	926	919	7	0,76

Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période cadrée sur des jours entiers.

Vitesse (km/h)	Sens 1			Sens 2			Sens cumulé		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Vitesse moyenne/période	72	72	70	80	80	78	76	76	76
Vitesse moyenne de jour	72	72	70	80	80	78	76	76	76
Vitesse moyenne de nuit	73	73	75	81	80	87	76	76	81
Nbre d'excès de vitesse	2724	2692	32	3672	3553	119	6396	6245	151
V85	85	85	88	95	95	93	90	90	92
V50	72	72	68	80	80	79	76	76	76
V15	62	62	56	66	66	64	63	63	61

Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période.

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers

Sens 1 = D2 vers RN221

Sens 2 = RN221 vers D2

II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

2.3. SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

2.3.1. DESCRIPTION DU PROJET

Suite à la fusion de la Communauté d'Agglomération Périgourdine et de la Communauté de Communes d'Isle Manoire, intervenue le premier janvier 2014, les élus se sont penchés sur l'avenir de la nouvelle intercommunalité du Grand Périgueux.

De fait, **un document d'orientation général et multisectoriel, appelé « projet de mandat »** a été élaboré suite à une démarche collective, partagée et prospective des élus du territoire. Ce projet de mandat (2014-2020) a pour objectif de rassembler les atouts et opportunités du territoire autour d'un projet ambitieux de développement.

Quatre grandes actions ont été mises en avant dans ce projet de mandat et déclinées en objectifs :

- Améliorer la mobilité, équilibrer le développement.
- Promouvoir les talents, renforcer la dynamique économique, valoriser les patrimoines.
- Conforter la qualité de vie, développer les solidarités, être au service de l'humain.
- Gouverner ensemble, adapter l'organisation.

L'une des déclinaisons de ces actions a

pour objectif d'améliorer la mobilité intra-communautaire, notamment en fluidifiant le réseau routier et en rationalisant les flux (traiter la problématique de l'engorgement de la ville centre, favoriser la circulation de contournement, envisager les déviations nécessaires...).

Effectivement, la collectivité envisage **de renforcer, conforter et aménager les itinéraires alternatifs (IA) existants afin d'en faire des circuits sécurisés de contournement du coeur de l'agglomération.**

Dans ce cadre, la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux projette **d'améliorer l'accessibilité aux abords du carrefour du Pic (carrefour situé sur l'un des itinéraires alternatifs ciblés comme circuit de contournement de la ville centre - cf. § 2.2.3 précédent -).**

Plusieurs portions de parcelles sont concernées par le projet de sécurisation et d'amélioration de cet itinéraire alternatif, notamment les parcelles attenantes aux voies et emprises publiques (*cf. carte de localisation des parcelles concernées par le projet et plan projet - limite d'emprise du futur projet - pages suivantes*).

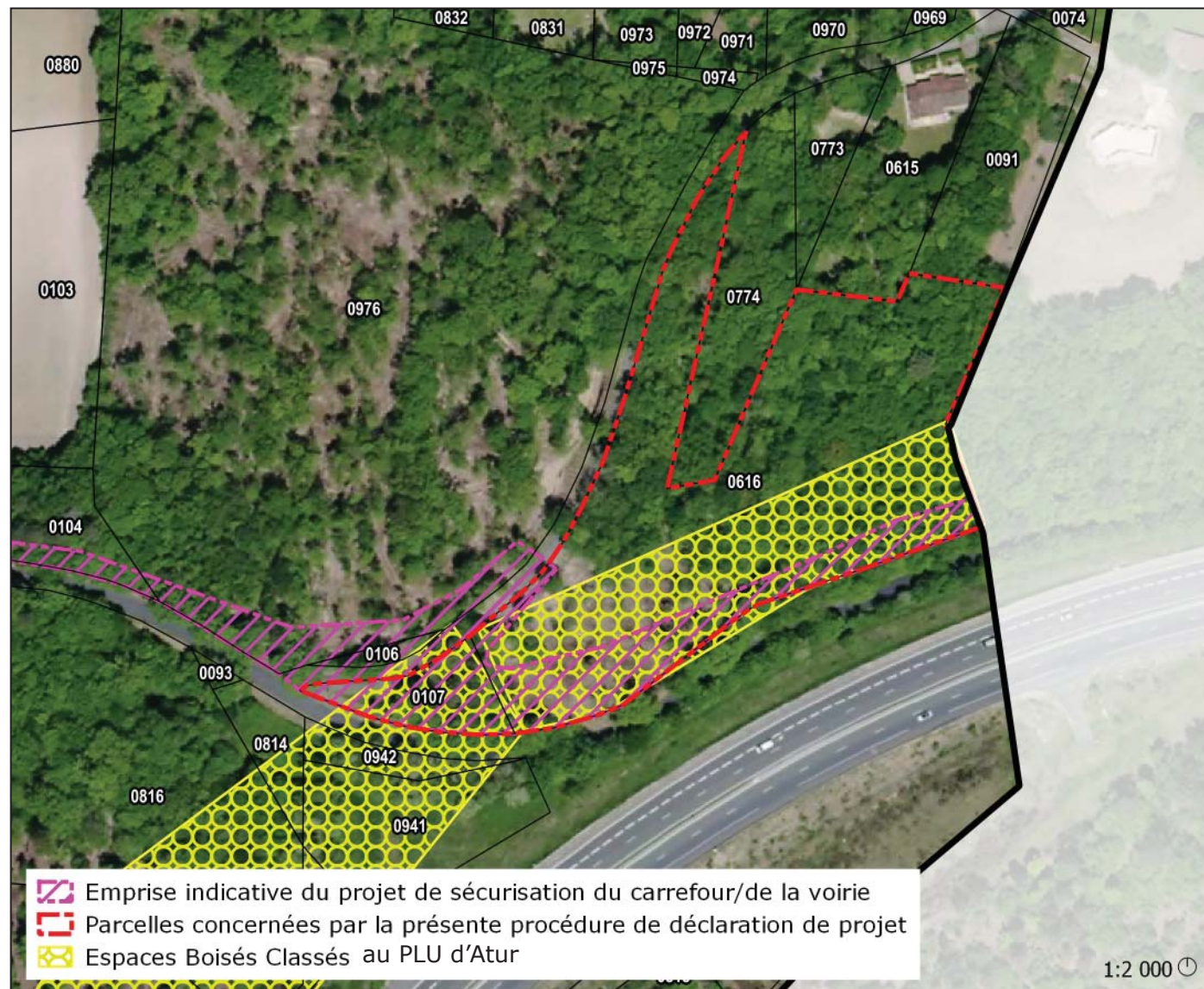
Celles-ci sont en cours d'acquisition par la col-

lectivité. Il s'agit, par conséquent, d'un projet **de maîtrise d'ouvrage publique.**

Néanmoins, seules deux parcelles (parcelle n°B107 d'environ 0,93 ha et parcelle n°B616 de 1,16 ha) font l'objet de la présente procédure de déclaration de projet puisque inscrites au sein d'un Espace Boisé Classé (empêchant aujourd'hui la réalisation de cette opération de sécurisation dans son intégralité).

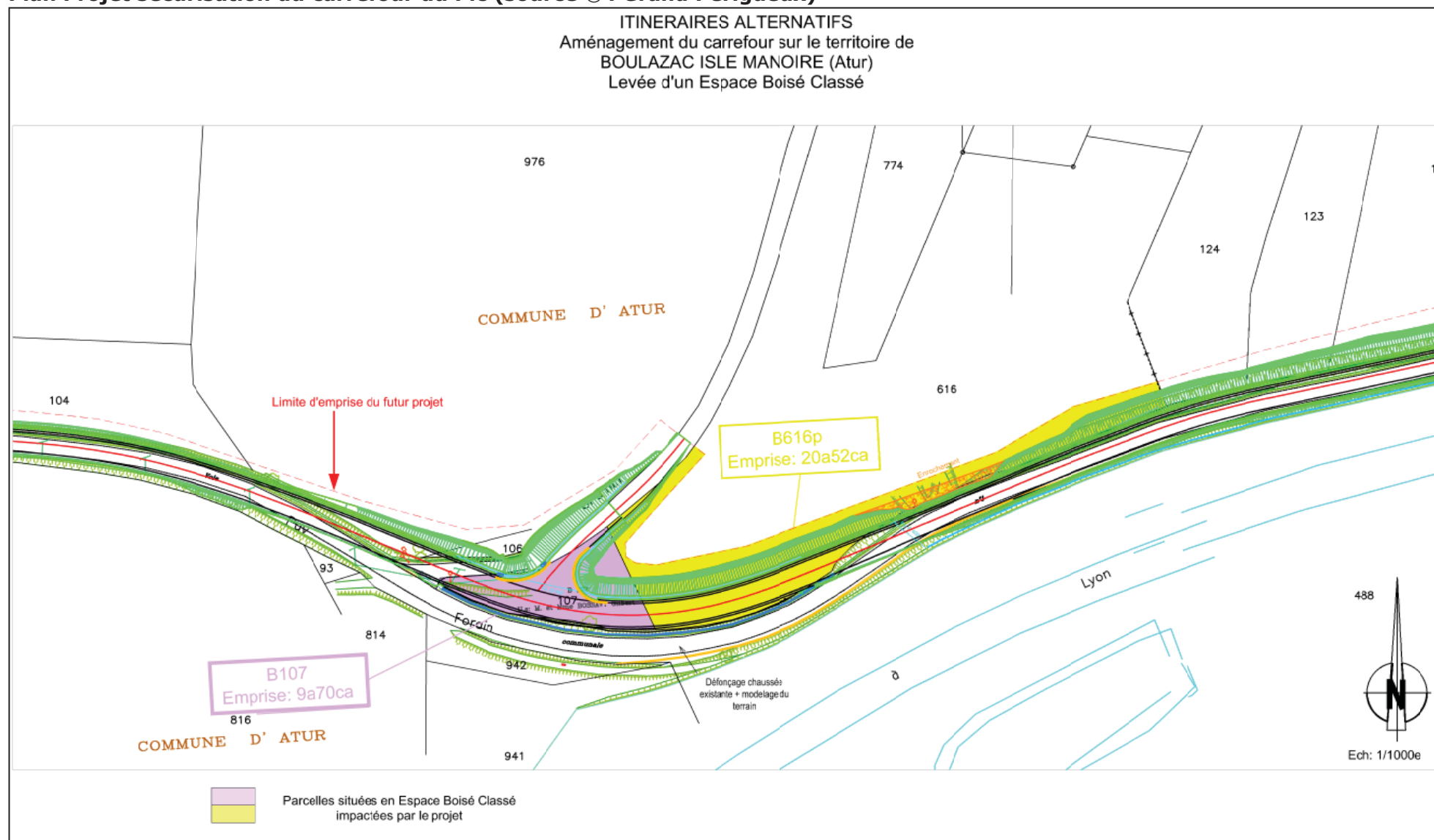
A noter que la présente déclaration de projet a pour but de déclasser uniquement les EBC impactant les limites d'emprise du projet de sécurisation routière.

Localisation des parcelles concernées par le présent projet de sécurisation du carrefour



II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

Plan Projet sécurisation du carrefour du Pic (source © : Grand Périgueux)



2.3.2. IMPOSSIBILITÉS TECHNIQUES ET RÉGLEMENTAIRES ACTUELLES POUR RÉALISER LE PROJET : FOCUS SUR LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS (EBC)

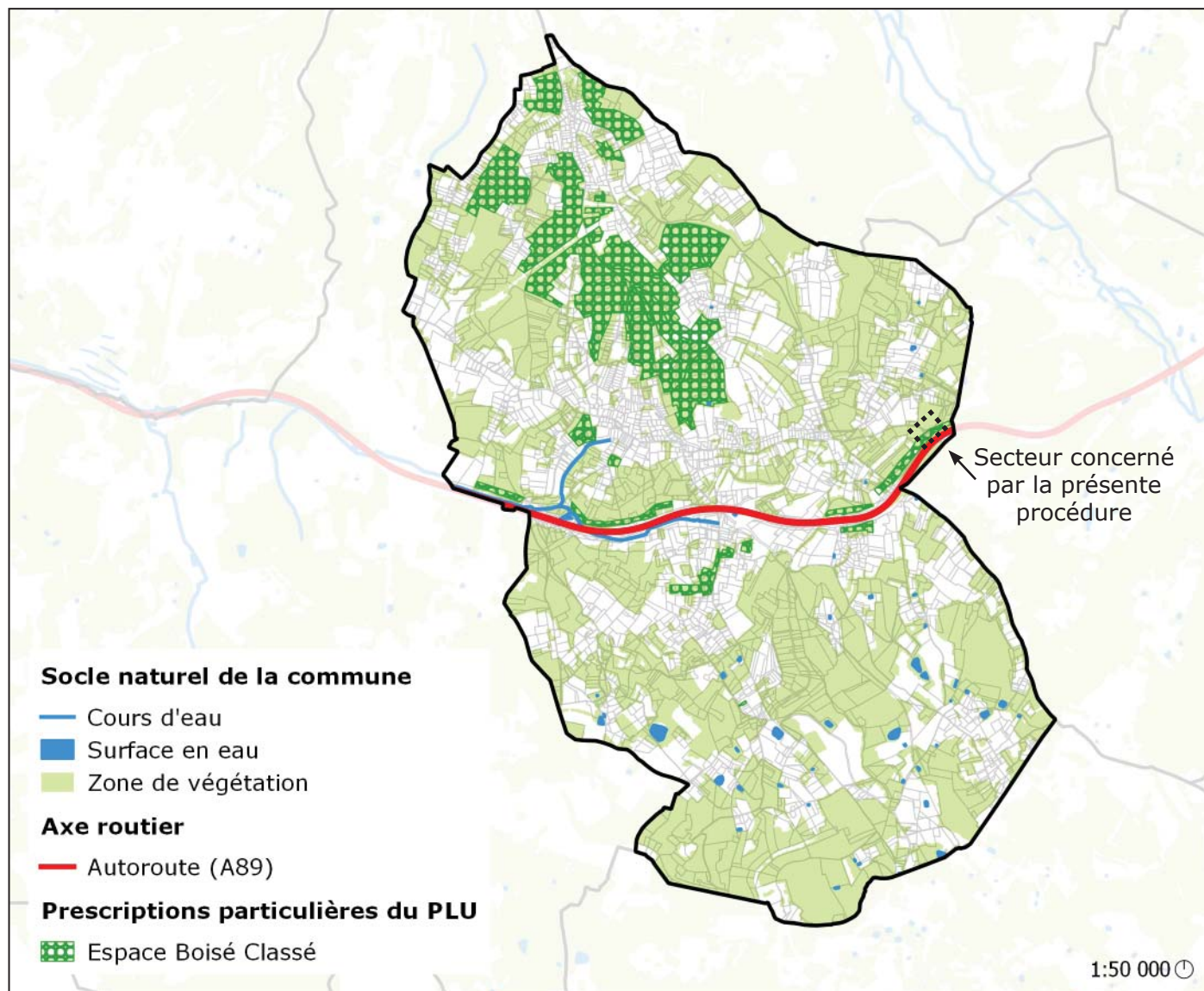
A / LES EBC DANS LE PLU EN VIGUEUR

La carte *ci-contre* localise les EBC présents sur le territoire communal d'Atur.

Le rapport de présentation du PLU en vigueur justifie l'application de ces EBC sur la commune comme suit : « Dans la partie Nord, plus exposée, la collectivité choisit de renforcer le caractère des zones N par la création d'Espaces Boisés Classés. D'autres EBC sont créés afin de maintenir les espaces boisés ayant un rôle de corridor écologique entre les zones constructibles notamment au Nord, **mais aussi ceux jouant le rôle d'écran et de zone tampon entre les zones urbanisées ou urbanisables et l'Autoroute** ou encore la zone d'activité ».

Ainsi, les EBC inscrits sur le secteur considéré ont uniquement pour fonction de proposer un écran végétal vis-à-vis de l'autoroute A89 (permettant de favoriser l'isolement acoustique d'une route bruyante). Ils n'ont pas été instaurés dans un souci de préservation des continuités écologiques (trame verte).

Localisation des Espaces Boisés Classés dans le PLU en vigueur



II - PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SÉCURISATION DU CARREFOUR DU PIC

B / RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE SUR LES EBC

Conformément **aux articles L.113-1 et L.113-2 du code de l'urbanisme** (au 01/01/16), « les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements.

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue au chapitre Ier du titre IV du livre III du code forestier.

Il est fait exception à ces interdictions pour l'exploitation des produits minéraux importants pour l'économie nationale ou régionale, et dont les gisements ont fait l'objet d'une reconnaissance par un plan d'occupation des sols rendu public ou approuvé avant le 10

juillet 1973 ou par le document d'urbanisme en tenant lieu approuvé avant la même date. Dans ce cas, l'autorisation ne peut être accordée que si le pétitionnaire s'engage préalablement à réaménager le site exploité et si les conséquences de l'exploitation, au vu de l'étude d'impact, ne sont pas dommageables pour l'environnement. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent alinéa.

La délibération prescrivant l'élaboration d'un plan local d'urbanisme peut soumettre à déclaration préalable, sur tout ou partie du territoire couvert par ce plan, les coupes ou abattages d'arbres isolés, de haies ou réseaux de haies et de plantations d'alignement.»

En résumé, le classement de bois en EBC :

- N'interdit pas les coupes et abattages (sous condition de demander une autorisation préalable),
- N'empêche pas la gestion sylvicole d'un boisement,
- Interdit strictement le défrichement (désouchage) des boisements,
- Interdit tout changement d'affectation du sol.

Le projet de sécurisation du carrefour du Pic, ayant nécessairement pour

effet de détruire l'état boisé du terrain (sur une emprise restreinte - cf. § 2.3.1.) et de mettre fin à sa destination forestière, ne peut par conséquent être réalisé à ce jour (impossibilités techniques et réglementaires liées à l'application du PLU, du code de l'urbanisme et du code forestier), d'où l'objet de la présente procédure (déclassement des EBC impactant l'emprise du projet de sécurisation de la voirie/du carrefour).

2.3.3. MOTIFS ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION QUI JUSTIFIENT LE CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

En conclusion, le projet du carrefour du Pic porte un intérêt général en matière de sécurité routière sur la commune nouvelle de Boulazac-Isle-Manoire et à l'échelle de l'agglomération du Grand Périgueux.

Effectivement, ce projet de sécurisation du carrefour et d'amélioration des voiries répondra positivement à diverses problématiques actuellement constatées sur l'agglomération du Grand Périgueux (congestion et engorgement du réseau routier, risque accidentologique, manque de visibilité sur certains axes routiers fréquemment empruntés...).

Inscrit dans la continuité d'un itinéraire alternatif de contournement de la ville centre, le carrefour du Pic, particulièrement emprunté par les usagers de la route suppose donc d'être conforter, améliorer et sécuriser.

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ATUR

III - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ATUR

3.1. COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET DE TERRITOIRE : LE PADD

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

Il arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il s'agit d'un document exprimant le projet urbain et politique de la collectivité locale à l'horizon de 10 ans.

Il précise les perspectives générales à l'échelle du territoire communal et a pour but de définir un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des

générations futures de répondre aux leurs.

C'est un document simple et concis, donnant une information claire sur le projet communal qui se décline réglementairement dans les autres pièces du PLU.

Les orientations stratégiques du PADD du PLU d'Atur sont les suivantes :

- **Volet « Développement » :**

Orientation stratégique n°1 - Affirmer une volonté de développement démographique.

Orientation stratégique n°2 - Affirmer une volonté de développement économique.

Orientation stratégique n°3 - Affirmer une volonté de développement en matière d'équipement.

- **Volet « préservation » :**

Orientation stratégique n°4 - Préserver le lien social.

Orientation stratégique n°5 - Préserver le cadre de vie.

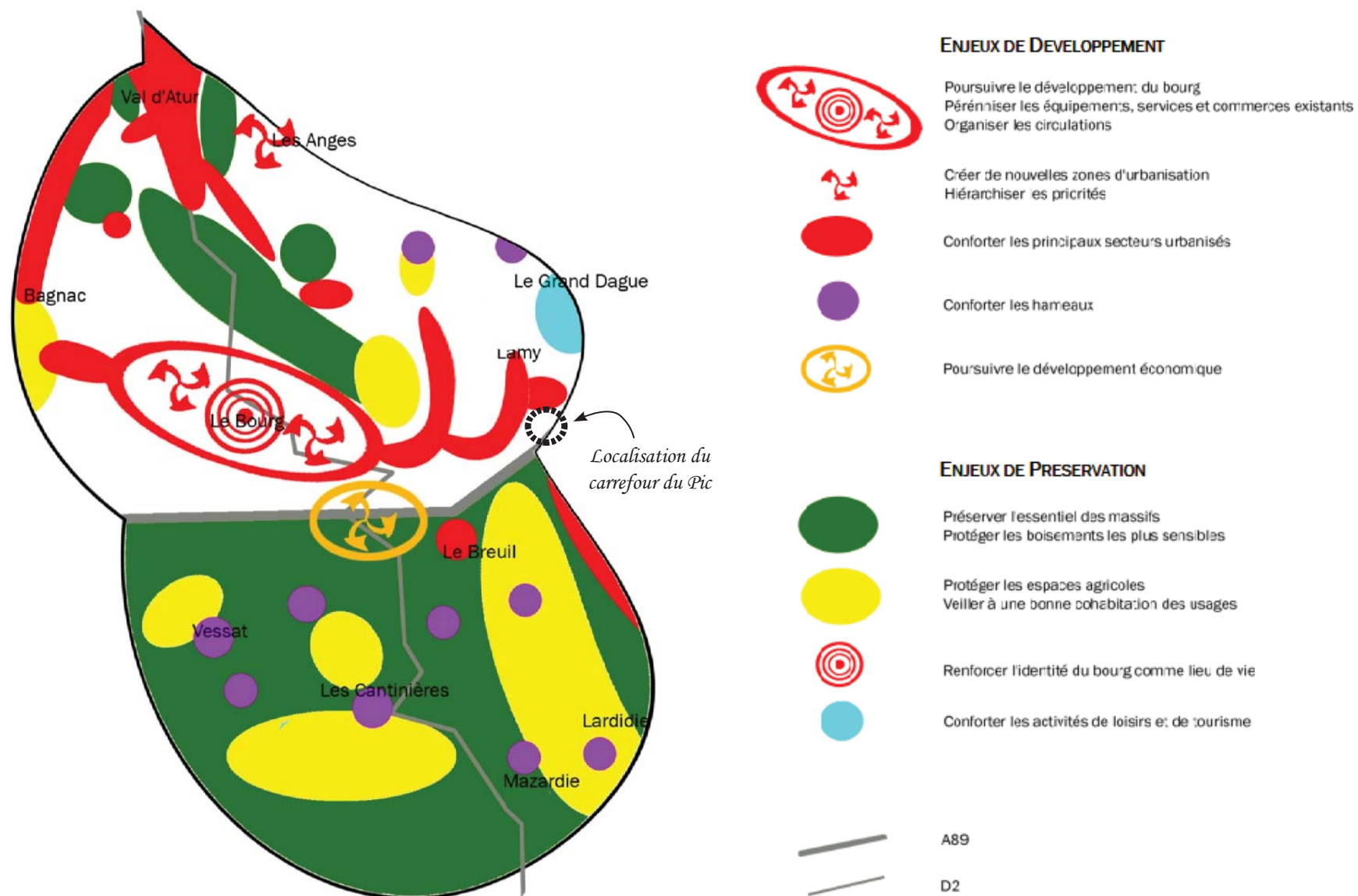
Une seule sous-orientation se réfère aux Espaces Boisés Classés (dans l'orientation n°5), elle stipule qu'il faut : « *préserver l'essentiel des boisements et protéger les plus sensibles (actualisation des EBC) afin de*

maintenir les corridors écologiques (notamment entre les espaces urbanisés) et préserver les zones tampons (notamment par rapport à l'A89) ».

Néanmoins, ni cette sous-orientation, ni la carte de synthèse du PADD ne pointent spécifiquement le secteur du carrefour du Pic (cf. carte ci-contre extraite du PADD) comme une zone de boisement à préserver et à protéger.

Il apparaît, par conséquent, que la déclaration de projet de sécurisation du carrefour du Pic ne remet pas en cause le projet politique de territoire qu'est le PADD, et s'inscrit conformément aux objectifs qu'il énonce.

Carte de synthèse du PADD d'Atur :



III - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ATUR

3.2. COMPATIBILITÉ AVEC LE RÈGLEMENT DU PLU

Le carrefour du Pic est actuellement classé en zone N dans le PLU d'Atur.

D'après le chapitre X du règlement du PLU en vigueur, le caractère de la zone naturelle se définit comme suit : *« cette zone comprend l'ensemble des terrains qu'il convient de protéger en raison de leur qualité et de leur intérêt écologique, floristique et faunistique qu'il convient de garder au maximum en l'état, sans pour cela gêner l'activité agricole et sylvoicole qui contribue à son entretien ».*

Comme le stipule l'article N2, § 1 du règlement, sont autorisés en zone naturelle : *« les constructions, installations, affouillements et exhaussements de sol nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dans la mesure où elles ne compromettent pas le caractère naturel de la zone ».*

Le projet d'amélioration du carrefour étant d'intérêt collectif (sécurité routière), il peut être réalisé en zone naturelle.

Le règlement actuel du PLU n'est donc pas remis en cause. Aucune adaptation n'est nécessaire.

3.3. COMPATIBILITÉ ET ADAPTATION DU PLAN DE ZONAGE ET DE SES PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES : LE DOCUMENT GRAPHIQUE

3.3.1. LE PLAN ZONAGE

Comme explicité au § *ci-avant*, le projet peut être réalisé en zone naturelle.

Par conséquent, cela n'implique pas de modification de zonage.

3.3.2. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES DU PLU

A / LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER)

Aucun emplacement réservé n'est localisé sur le secteur concerné.

Par ailleurs, la création d'un emplacement réservé supplémentaire n'est pas nécessaire dans le cadre de la présente procédure. Effectivement, le Grand Périgueux procède actuellement à l'acquisition amiable des parcelles concernées par le projet de sécurisation du carrefour.

B / LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS (EBC)

Le carrefour du Pic est en partie concer-

né par des Espaces Boisés Classés (EBC).

Effectivement, une bande boisée longeant l'autoroute A89 est classée en Espace Boisé Classé.

Conformément à l'article L.113-1 du code de l'urbanisme, **les demandes d'autorisation de défrichement sont irrecevables dans les espaces boisés classés à conserver et protéger.**

De ce fait, le projet de sécurisation du carrefour du Pic ne peut actuellement pas être réalisé puisque soumis à la réglementation des Espaces Boisés Classés.

Pour rendre compatible le projet d'amélioration du carrefour du Pic avec le PLU d'Atur, **il s'agirait, dès lors de déclasser l'Espace Boisé Classé marquant l'emprise du projet de sécurisation du carrefour.**

Cela implique une modification du document graphique (cf. § suivant).

3.3.3. ADAPTATION DU DOCUMENT GRAPHIQUE POUR LES BESOINS DU PROJET

Comme explicité *au § ci-avant*, le projet implique la modification des contours des Espaces Boisés Classés.

Le tableau ci-contre présente l'évolution des surfaces des Espaces Boisés Classés du PLU d'Atur, avant et après modification du document graphique.

La modification du document graphique, au titre de sa mise en compatibilité avec la déclaration de projet entraînera une réduction d'environ 3 500 m² d'Espaces Boisés Classés sur le territoire communal.

Les cartes AVANT/APRÈS, exposées à la page suivante, permettent de visualiser l'évolution du document graphique.

	AVANT		APRES		DIFFERENCE	
	en ha	en %	en ha	en %	en ha	en %
Superficie totale des EBC	168,93 ha	Soit 8,52% de la superficie communale	168,58 ha	Soit 8,50% de la superficie communale	0,35 ha	0,02%

III - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ATUR



N.B : Les EBC ont été réduits uniquement au niveau de l'emprise du projet de sécurisation du carrefour et des voies communales (afin que celles-ci puissent être entretenues).

3.4. COMPATIBILITÉ AVEC LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Dans le PLU en vigueur, les OAP s'appliquent à l'ensemble des zones à urbaniser (AU), pour lesquels un projet d'ensemble (à vocation principale d'habitation) est demandé.

Aucune de ces zones n'est situées à proximité du carrefour considéré dans la présente procédure.

Il apparaît, par conséquent, que la déclaration de projet de sécurisation du carrefour du Pic ne remet pas en cause les Orientations d'Aménagement et de Programmation définies dans le PLU d'Atur.

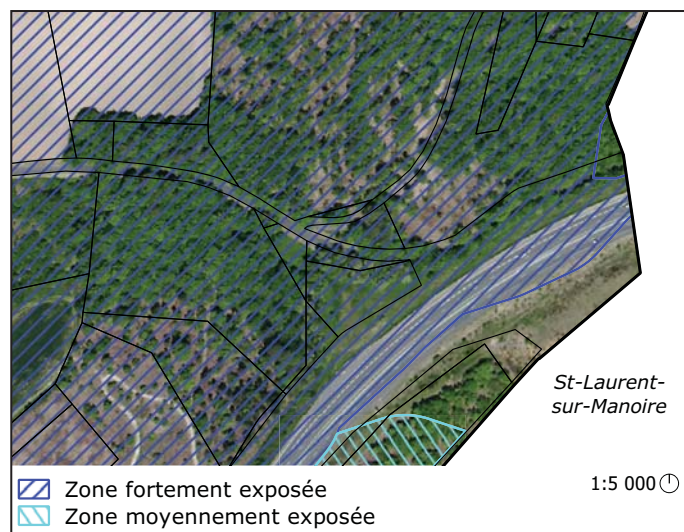
ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

IV - ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

4.1. DESCRIPTIONS DES COMPOSANTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE IMPACTÉES

4.1.1. COMPOSANTES PHYSIQUES ET RISQUES AFFÉRENTS

A / SOL ET SOUS-SOL



La nature argileuse du sol est à l'origine d'un phénomène de retrait-gonflement des sols créant des mouvements de terrain différentiels sur la commune d'Atur. Ce risque peut causer des fissures dans les constructions et une instabilité des fondations.

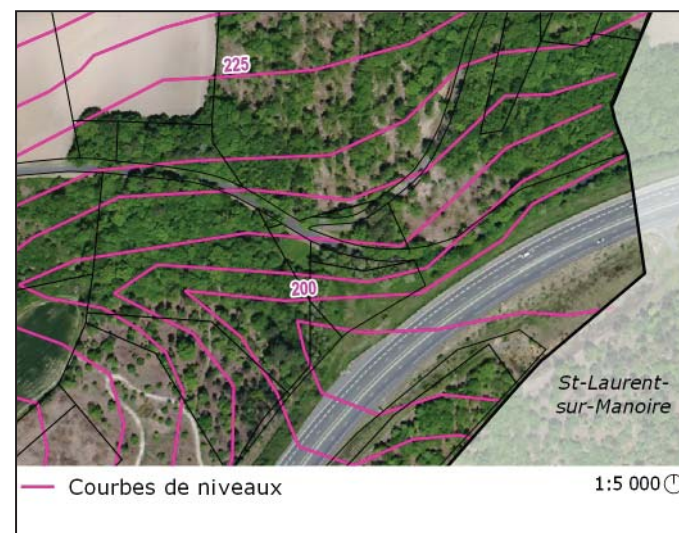
Un Plan de Prévention du Risque (PPR) Mouvements de terrain – Tassements dif-

férentiels liés au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux a été approuvé le 23 mai 2005.

Des prescriptions pour les constructions existantes et futures sont à respecter, ainsi que pour les plantations (cf. règlement du PPR en annexe du dossier de PLU).

La totalité du secteur d'étude est située en « zone fortement exposée – B1 » du PPR.

B / RELIEF



La carte ci-dessus permet de visualiser les courbes de niveau et donc de se rendre

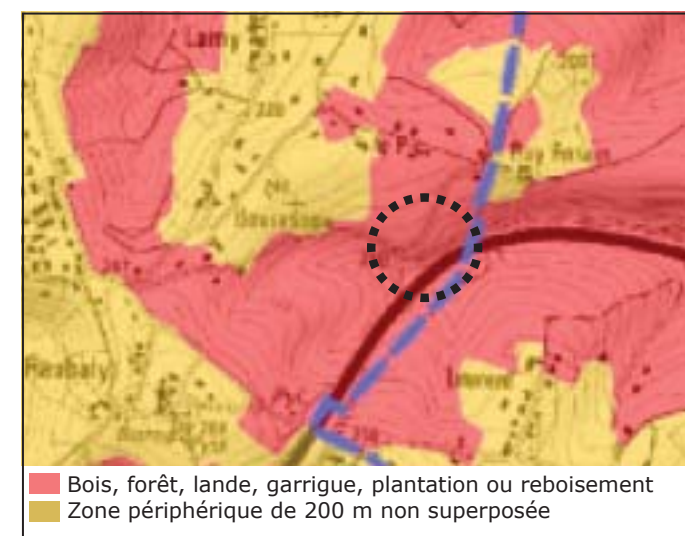
compte de la déclivité du secteur considéré, en direction du sud-est.

C / COURS D'EAU

Le carrefour du Pic se situe à environ 2 km à l'est du ruisseau du Cerf, **affluent de l'Isle**, s'écoulant plus à l'ouest de la commune.

La commune d'Atur n'est pas affectée par un risque d'inondation.

D / RISQUE FEU DE FORÊT



Un atlas départemental du risque d'incendie de forêt a été réalisé en 2011. Il rappelle notamment l'obligation de la

prévention du risque par le débroussaillage en zone sensible (voir carte ci-avant) : le débroussaillage est obligatoire dans un rayon de 50 mètres minimum autour des constructions situées en forêt (et landes) ou à moins de 200 m des forêts (et landes).

Le carrefour du Pic est cerné par des massifs boisés. **Il est donc concerné par un risque d'incendie de forêt.**

4.1.2. SALUBRITÉ PUBLIQUE ET QUALITÉ DU CADRE DE VIE

A / LES RIVERAINS

Le carrefour du Pic est un carrefour relativement dangereux et pourtant fréquemment emprunté (itinéraire alternatif de désengorgement).

L'autoroute A89 est concernée par un classement sonore de catégorie 2 (classement sonore des infrastructures de transport terrestres). Ce classement implique que les constructions implantées à moins de 250 mètres de l'A89 sont affectées par le bruit du trafic.

Les riverains des hameaux du Pic et de Puy Forain (hameaux situés sur un versant qui domine l'A89 et localisés à moins

de 200 m) peuvent être confrontés à d'éventuelles nuisances sonores.

B / INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Comme explicité précédemment dans le présent document, le carrefour du Pic intersecte deux voies communales (l'une permettant de relier le bourg d'Atur à celui de Saint-Laurent-sur-Manoire et l'autre permettant la desserte des hameaux du Pic et de Puy Forain).

La géométrie actuelle des chaussées, la situation topographique des lieux et le manque de visibilité aux abords du carrefour rendent particulièrement dangereux les débouchés sur ces voies communales pourtant situées sur un axe alternatif de désengorgement de la ville centre de l'agglomération (objectifs du projet de mandat 2014-2020). **D'où le projet de la collectivité de revoir le tracé de la voirie au niveau de ce carrefour pour le sécuriser, l'aménager et le conforter.**

De plus, il convient de préciser que l'autoroute A89 est classée à grande circulation, imposant un recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la route pour toute nouvelle construction s'implantant en dehors des parties actuellement urbanisées de la commune (sauf dérogation au titre des articles L.111-6

à L.111-10 du Code de l'Urbanisme).

4.1.3. COMPOSANTES NATURELLES, PAYSAGÈRES, PATRIMONIALES ET HISTORIQUES

A / PÉRIMÈTRES DE PROTECTION

Le site d'étude n'est concerné par aucun périmètre de protection architectural, patrimonial ou paysager : il ne s'inscrit pas dans le périmètre de protection d'un monument historique, d'un site archéologique, d'un site inscrit ou classé, ...

Le secteur considéré n'est pas non plus concerné par une zone d'intérêt patrimonial (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) ou d'intérêt communautaire (site Natura 2000).

Pour autant, il convient de préciser que l'Isle est concernée par le site Natura 2000 n°FR7200661 (« Vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence avec la Dordogne ») situé à environ 15 km en aval du secteur d'étude, à Razac-sur-l'Isle.

Par ailleurs, l'ensemble de la vallée de l'Isle et de ses affluents a fait l'objet d'un inventaire des zones humides par EPIDOR. **Le carrefour du Pic se situe en limite extérieure des parcelles inventoriées.**

IV - ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

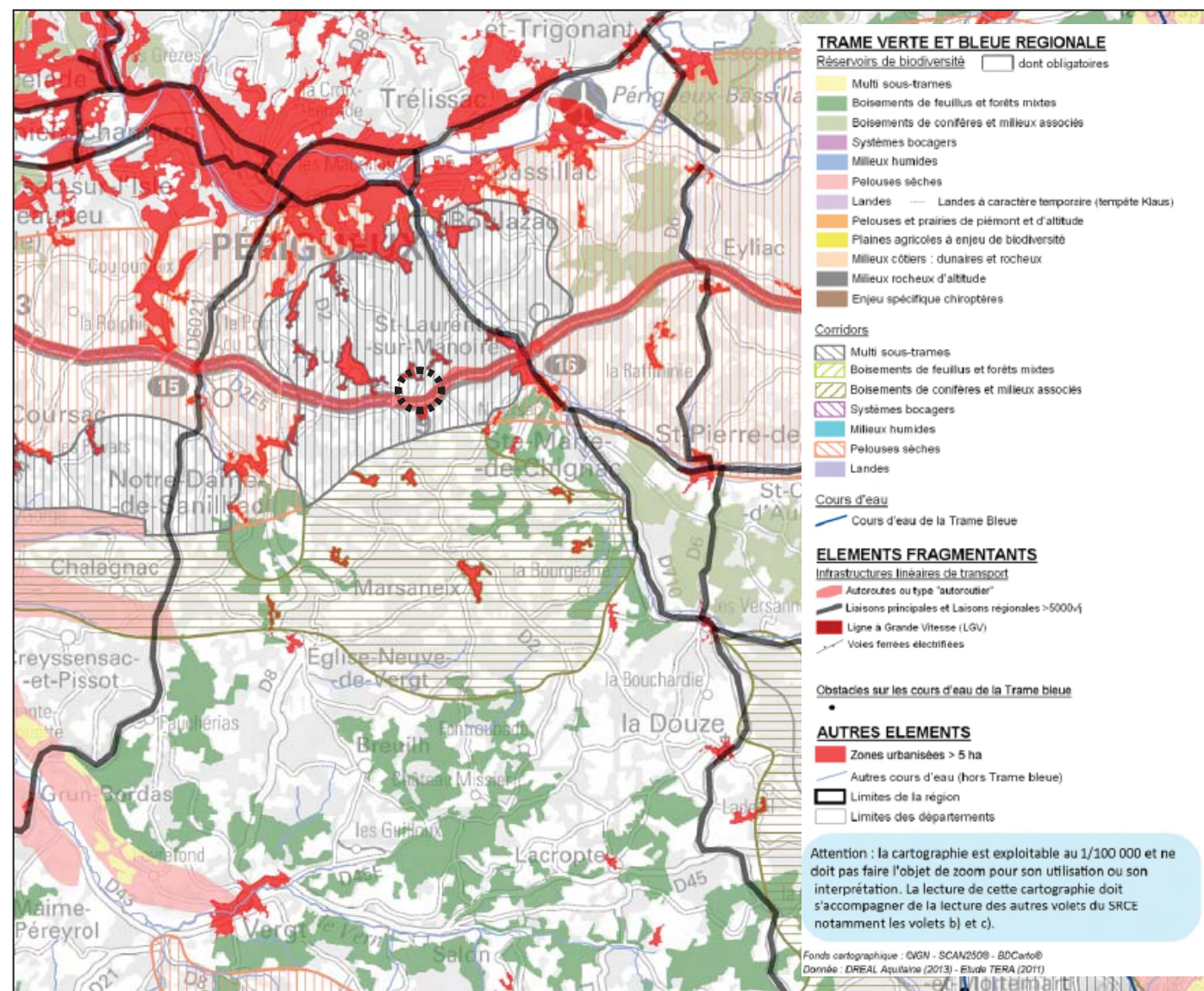
Trame Verte et Bleue du SRCE Aquitain

B / LE SRCE ET LA COUVERTURE FORESTIÈRE : LA TRAME VERTE

Le carrefour du Pic est encerclé par un vaste boisement (essentiellement des feuillus) formant une continuité forestière relativement bien étoffée, milieux importants pour la continuité écologique et les déplacements de la faune (trame verte forestière).

Néanmoins, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique Aquitain (SRCEA) de 2015 a identifié le secteur d'étude au sein du corridor « multi sous-trames », signe d'une certaine diversité de milieux (cf. carte ci-contre).

A noter qu'un élément fragmentant à ces continuités écologiques est identifiable à la toute proximité du secteur d'étude : il s'agit de l'autoroute A89.



Un inventaire naturaliste (faune/ flore) a été réalisé dans le cadre de la présente procédure par le bureau d'études en environnement Eau Méga. Les visites de terrains se sont déroulées du 22.03.17 au 11.07.17. La synthèse des différents relevés de terrain est présentée ci-après :

Description de l'habitat naturel :

Le secteur d'étude s'insère dans un espace forestier relativement jeune - cf. photos ci-après - (30 à 50 ans environ) et majoritairement constitué d'un mélange de Chênes pédonculés et pubescents. En dehors de ces essences, Charmes, Châtaigniers mais aussi Genévriers et Noisetiers sont à signaler. De nombreux arbres morts de diverses essences

ponctuent également le coteau.

Inventaire des espèces recensées :

- **Mammifères** : Des chiroptères ont été identifiés lors des inventaires de terrains mais essentiellement en bordure de route, **pas dans les sous-bois**. La présence du Chevreuil d'Europe est avérée, celle de l'Écureuil roux et des mammifères communs de ce milieu est également hautement probable.
- **Avifaune** : Divers passereaux ont été identifiés, ainsi que des Pics (signes dans les troncs).
- **Herpétofaune** : Ni amphibien ni reptile

n'a été recensé sur le secteur considéré.

- **Entomofaune (insectes)** : Au vu des nombreux arbres morts recensés, il existe un fort potentiel sur le secteur pour les insectes saproxylophages (qui se nourrissent de bois mort). A noter qu'une population d'Azuré du Serpolet (*Maculinea arion*), espèce protégée, a été identifiée à proximité du secteur d'étude sur des plantes « hôtes » telles que le Thym (*Thymus pulegioides*) ou l'Origan (*Origanum vulgare*).

Néanmoins, ces plantes « hôtes » ne se trouvent pas directement sur la zone de boisement à déclasser dans le cadre de la présente procédure.



Crédit photos © Be-HLC / terrain 26.07.17

IV - ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

4.2. ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

Pour rappel, la présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Atur **prévoit le déclassement d'un Espace Boisé Classé (EBC), mais uniquement au niveau de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet de sécurisation du carrefour.**

Le déclassement de cet EBC ne doit en aucun cas, augmenter les incidences potentielles sur l'environnement du secteur et sur la santé.

4.2.1. COMPOSANTES PHYSIQUES ET RISQUES AFFÉRENTS

A / SOL ET SOUS-SOL

Les futurs aménagements (y compris les nouvelles plantations effectuées dans le cadre de mesures compensatoires) devront respecter les prescriptions édictées par le règlement du PPR Mouvement de terrain - Tassements différentiels, sur les secteurs soumis à un risque important.

B/ COURS D'EAU

Le ruisseau du Cerf est un affluent de

l'Isle. Pour rappel, l'Isle est concernée par le site Natura 2000 « Vallée de l'Isle de Périgieux à sa confluence avec la Dordogne » **situé à environ 15 km en aval du secteur d'étude**, à Razac-sur-l'Isle.

Dans ce cadre, il ne pourra donc y avoir d'incidences négatives sur ce site Natura 2000.

La gestion des eaux pluviales et des eaux de ruissellement se fera en parallèle des travaux de réaménagement prévus sur la voirie.

4.2.2. SALUBRITÉ PUBLIQUE ET QUALITÉ DU CADRE DE VIE

Le projet de sécurisation du carrefour du Pic et de ses abords permettra d'améliorer la desserte pour les riverains des hameaux du Pic et de Puy Forain. Effectivement, le projet prévoit de ré-axer la route afin notamment de dégager un champ de visibilité aux abords du carrefour.

Il convient de préciser que ce projet (nécessitant le défrichement pour partie d'un écran végétal servant actuellement d'isolant acoustique au regard de l'A89) soulève la question de l'amplification d'éventuelles nuisances sonores, notamment au vu des ha-

meaux tous proches (Pic et Puy Forain) dominants l'A89.

Afin d'éviter cela, la collectivité envisage de créer un nouvel écran acoustique végétal, mais cette fois-ci, entre l'autoroute et la voie communale (route de Saint-Laurent).

4.2.3. COMPOSANTES NATURELLES, PAYSAGÈRES, PATRIMONIALES ET HISTORIQUES

Pour rappel, de manière à limiter le défrichement et à préserver la biodiversité du secteur, la présente procédure **n'envisage le déclassement que d'une très petite surface d'Espaces Boisés Classés (environ 3 500 m²), et ce, uniquement au niveau de l'emprise du futur projet de sécurisation du carrefour.**

A ce titre et au vu de l'importante rupture écologique liée à l'autoroute A89, de l'absence au droit du site d'espèces patrimoniales faunistiques ou floristiques bénéficiant d'un statut de protection, de l'absence d'impact sur l'habitat naturel, **les impacts sur la flore et la faune, et sur l'habitat naturel sont considérés comme faibles.**

4.3. MESURES COMPENSATOIRES ENVISAGÉES

Afin de compenser les éventuels impacts du projet sur l'environnement, la collectivité envisage d'ores-et-déjà de créer un écran végétal entre l'autoroute et la voie communale et de réaliser des talus engazonnés.

Toutefois les nouvelles plantations ne nuiront pas à la sécurisation du carrefour (aucune re-plantation au droit du carrefour n'est envisagée afin de ne pas gêner la visibilité).

Les mesures compensatoires liées au défrichement seront, quant à elles, fixées par la DDT (Pôle Forêt) au moment de la demande d'autorisation de défrichement. En effet, selon l'article L.341-6 du code forestier :

Sauf lorsqu'il existe un document de gestion ou un programme validé par l'autorité administrative dont la mise en œuvre nécessite de défricher [...], l'autorité administrative compétente de l'État subordonne son autorisation à l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

1° L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et

forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ; [...].

Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article en versant une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. [...].

4.4. CONCLUSION SUR LES INCIDENCES DE LA PROCÉDURE DE DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

La présente procédure :

- ne change pas les orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.
- ne change pas les règles d'urbanisme inscrites au règlement du PLU.
- ne modifie pas le zonage du PLU.
- réduit très légèrement un Espace Boisé Classé, en proposant parallèlement, des mesures compensatoires (création d'un écran végétal, talus engazonnés...).

L'analyse des incidences de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU a pu démontrer, thème par thème, l'absence d'incidence négative notable sur l'environnement.