

**DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À
LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

**Pièce B
NOTICE EXPLICATIVE**

SOMMAIRE : PIÈCE B – NOTICE EXPLICATIVE

PARTIE 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	3
1.1 DESIGNATION DU MAITRE D’OUVRAGE.....	3
1.2 CONTEXTE DE L’OPERATION.....	3
1.3 CARACTERISTIQUES DE L’OPERATION	3
1.3.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE	3
1.3.2 OBJECTIFS ET PRESENTATION	4
1.3.3 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET PROJET D’EXPLOITATION	6
PARTIE 2 : CHOIX DU SITE ET PARTI PRIS D’AMÉNAGEMENT.....	14
2.1 GENESE DE L’OPERATION	14
2.2 CHOIX DU SITE ET RAISONS QUI ONT CONDUIT AU CHOIX DE L’OPERATION.....	14
PARTIE 3 : COMPATIBILITÉ DE L’OPÉRATION AVEC LES DOCUMENTS D’URBANISME	23
3.1 LE SDAGE LOIRE BRETAGNE – SOUS-BASSIN « VIENNE ET CREUSE »	23
3.2 LE SRADDET	24
3.3 LE SCOT DU SEUIL DU POITOU	25
3.4 LE PLAN LOCAL D’URBANISME.....	25
PARTIE 4 : JUSTIFICATION DE L’UTILITÉ PUBLIQUE DE L’OPÉRATION	29
4.1 L’UTILITE PUBLIQUE DE L’OPERATION	29
4.2 BILAN DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS DE L’OPERATION	30
4.3 LA NECESSITE DE RECOURIR A L’EXPROPRIATION	30

PARTIE 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La présente notice a pour objet d'expliquer les raisons permettant de considérer que l'aménagement de la continuité cyclable entre CHÂTELLERAULT et ANTRAN est d'utilité publique.

1.1 Désignation du Maître d'Ouvrage

Le Maître d'Ouvrage est la commune de CHÂTELLERAULT.

Mairie de Châtellerault

78, Boulevard Blossac
CS 10619
86106 CHÂTELLERAULT CEDEX

1.2 Contexte de l'opération

1.2.1 Situation de la commune

La commune de CHÂTELLERAULT (86), située au nord-est du département de la VIENNE, est traversée par la rivière éponyme. Elle se situe à mi-chemin entre PARIS et BORDEAUX. Son territoire s'étend sur 51,93 km², le point le plus bas se trouvant à 42 mètres, le plus haut à 134 mètres.

1.2.2 Développement urbain

Stratégiquement situé au cœur du grand Ouest, sur l'axe Paris–Bordeaux, le bassin d'emploi châtelleraudais est un pôle économique majeur en Poitou-Charentes.

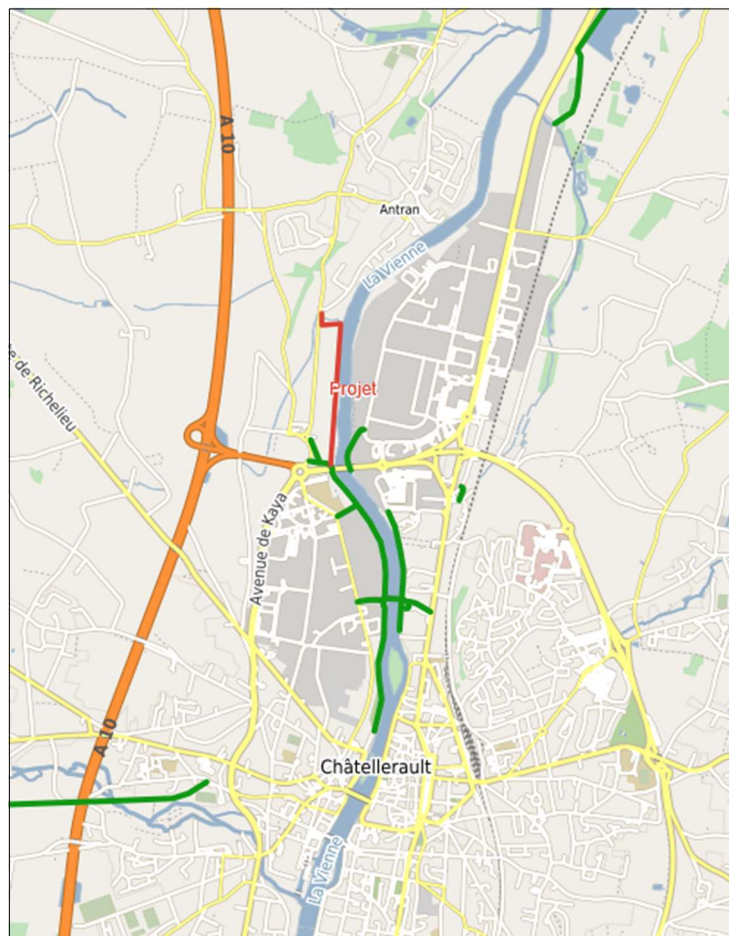
S'appuyant sur des savoir-faire et des compétences industrielles historiques, le châtelleraudais est le territoire d'implantation de grands groupes des secteurs automobile et aéronautique (Thales, Snecma Services...), et un bassin d'emploi fort de 10 000 emplois industriels et de plus de 500 entreprises.

Le nouveau parc d'activités René Monory à Châtellerault, qui répond à des critères paysagers, environnementaux et architecturaux de grande qualité, vient conforter l'offre d'implantation existante, dans une volonté de diversification de l'économie locale, tournée vers l'innovation et le soutien aux nouvelles filières.

1.3 Caractéristiques de l'opération

1.3.1 Situation géographique

L'aménagement se situe le long de la rivière VIENNE, rive gauche, au nord du centre-ville de CHÂTELLERAULT, sur l'ancien chemin de halage. La liaison cyclable est prévue pour rejoindre la commune d'ANTRAN. Elle assurera une continuité cyclable entre la voie verte existante qui s'arrête au Pont Albert Camus situé sur la commune de CHÂTELLERAULT, et à destination de la commune limitrophe d'ANTRAN, sur une longueur d'1,2 km (cf plan ci-dessous).



Liaison cyclable à aménager (en rouge) et insertion avec les liaisons existantes (en vert)

(Source : Ville de Châtellerault)

1.3.2 Objectifs et présentation

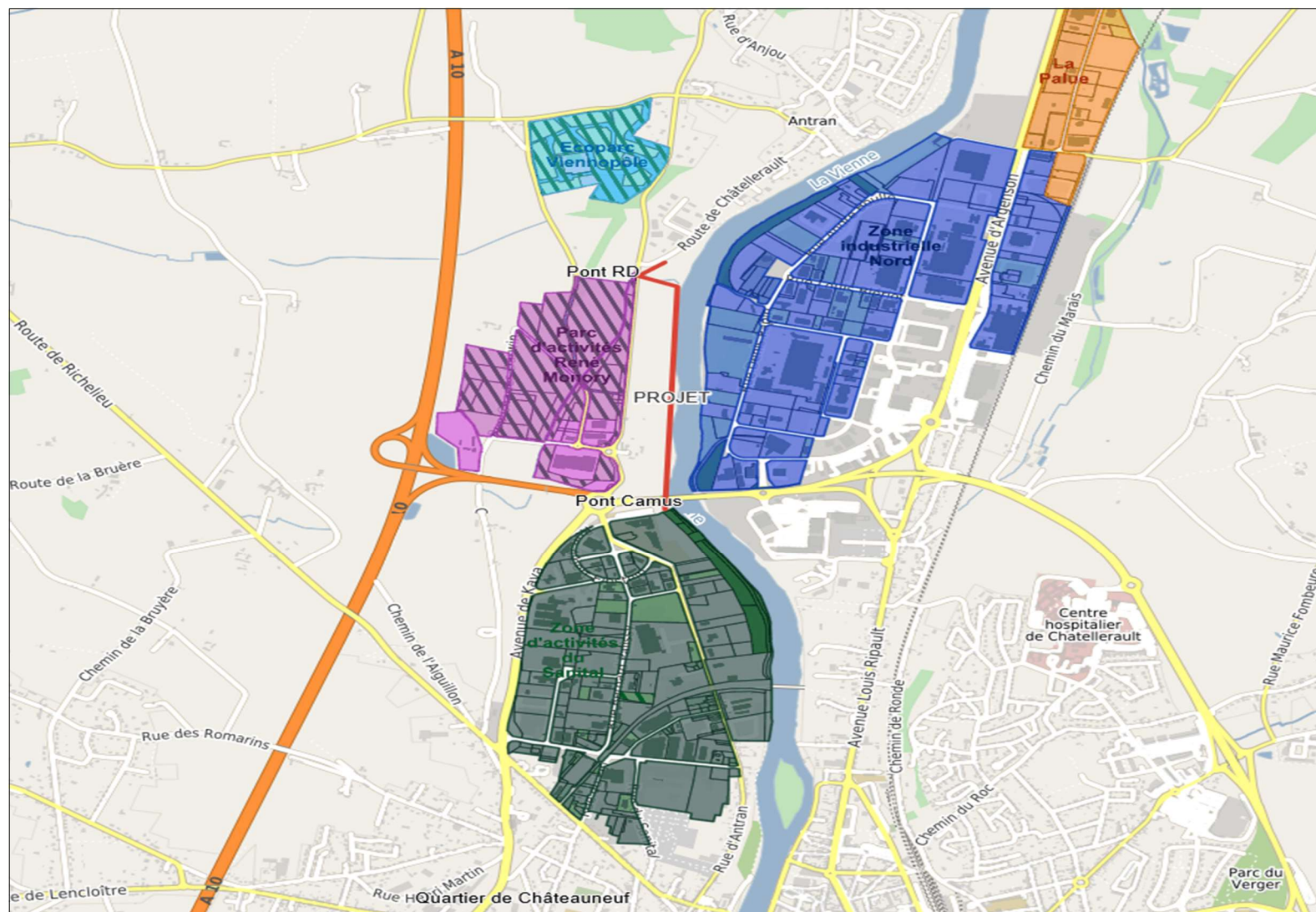
La commune de CHÂTELLERAULT a engagé sa transition énergétique depuis de nombreuses années en accompagnant notamment le développement de son réseau cyclable.

La commune et ses partenaires publics locaux font ainsi converger leurs politiques et ambitions dans ce domaine *via*, en outre, le programme « Action Cœur de Ville », l'engagement en faveur de la transition écologique (Cit'ergie, PCAET, TEPCV, ...), les opérations de rénovation des quartiers prioritaires dans le cadre de la politique de la ville, l'aménagement et la reconquête des bords de Vienne.

Le projet de continuité cyclable entre CHÂTELLERAULT et ANTRAN s'inscrit dans cette démarche volontariste en incluant les communes de l'Agglomération de Grand CHÂTELLERAULT pour des déplacements propres, agréables et sécurisés.

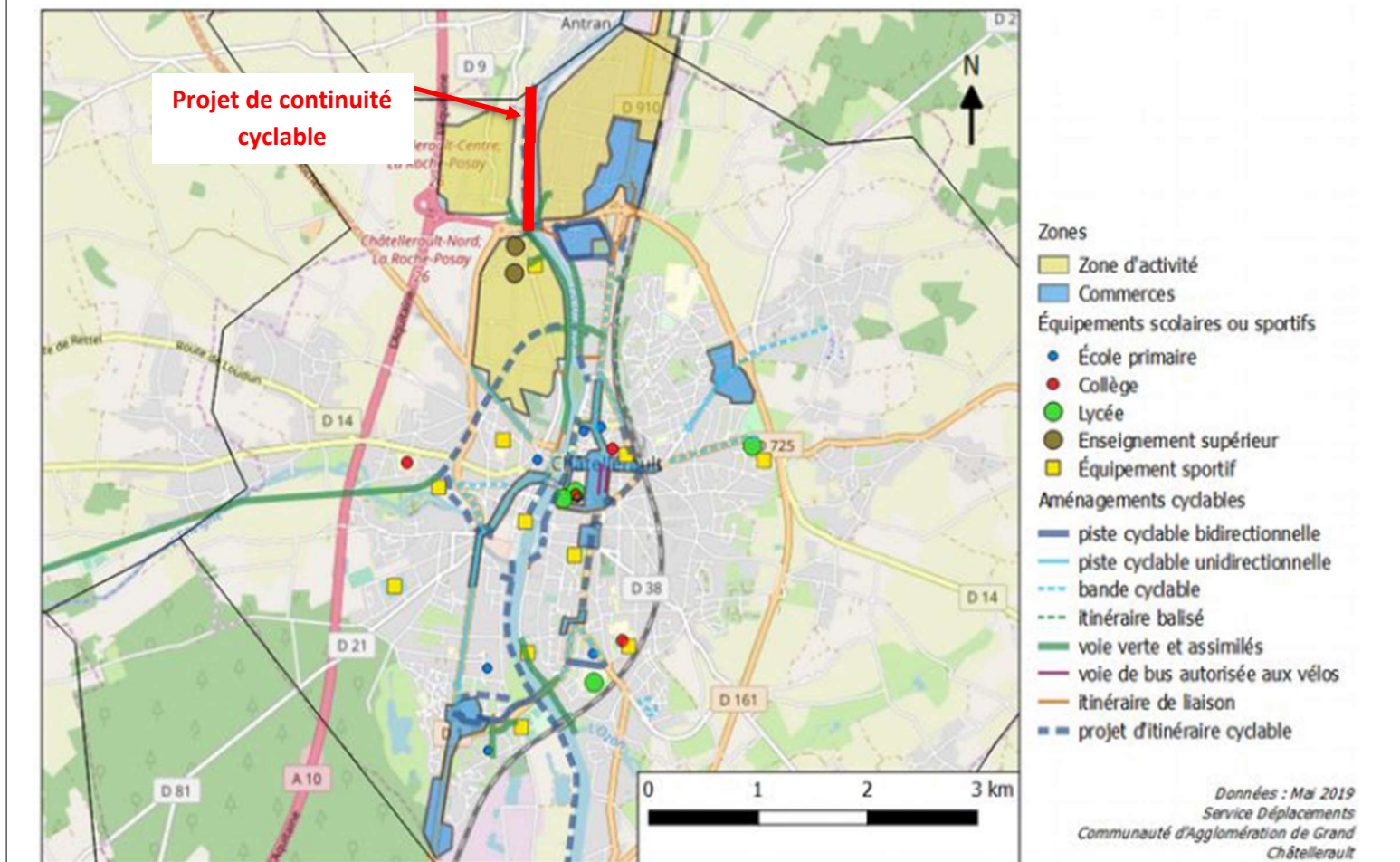
Le parcours permettra aux travailleurs et aux promeneurs de relier :

- les zones d'habitats de la commune d'ANTRAN ainsi que celles du quartier de Châteauneuf à CHÂTELLERAULT avec l'Ecoparc Viennopôle d'ANTRAN et les Zones d'Activités du Sanital, Monory et Nord de CHÂTELLERAULT où de nombreux habitants travaillent. (cf plans ci-dessous)
- les équipements scolaires (notamment l'IUT dans la Zone du Sanital où une station Vélib' est positionnée et le lycée Berthelot en centre-ville avec les équipements sportifs et de détente situés sur le site de la Manufacture (Skatepark, Patinoire,...) du quartier de Châteauneuf.
- les bords de Vienne et les commerces en cœur de ville.



*Plan de localisation des Zones d'activités, du Quartier de Châteauneuf et du projet
(Source : Ville de Châtellerault)*

Principaux pôles générateurs de déplacements à Châtellerault



(Source : Ville de Châtellerault)

En effet, plusieurs zones d'activités se développent sur le Secteur Nord de Châtellerault que ce soit sur le territoire de Châtellerault ou sur la commune d'Antran. Ces bassins d'emploi profitent aux habitants limitrophes. C'est pourquoi la création d'une continuité cyclable isolée de la circulation motorisée jusqu'à la commune d'Antran favoriserait les trajets domicile-travail à vélo. Cette demande est aussi celle de la population.

La Ville compte environ 3200 cyclistes quotidiens selon les estimations. Le contexte urbain fait que les distances domicile, travail, commerces, établissements scolaires sont courtes. De plus, la topographie de la ville est relativement plate (pentes rarement supérieures à 5 %). L'ensemble de ces observations évoque donc un contexte favorable à l'usage du vélo.

Un schéma cyclable communal a été approuvé par le Conseil Municipal début 2022. Il préconise notamment les liaisons vers les communes limitrophes telles qu'ANTRAN, CENON-SUR-VIENNE, NAINTRÉ, INGRANDES, etc.

La voie douce de CHATELLERAULT-ANTRAN fait également partie des liaisons structurantes du plan vélo de l'agglomération de GRAND CHATELLERAULT qui est en phase de finalisation.

Aussi, la ville de CHATELLERAULT s'inscrit avec la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault dans une politique incitatrice à l'usage du vélo et visent à améliorer et densifier leurs réseaux cyclables.

En effet, des aménagements cyclables existent déjà sur le territoire de la Communauté d'Agglomération :

- La voie verte Chavanel sur l'ancienne ligne ferroviaire Châtellerault-Loudun
- La voie verte direction Ingrandes-sur-Vienne au Nord, côté rive droite de la Vienne

- L'Eurovéloroute Scandibérique EV3

Aussi, l'opération Vélib' de l'Agglomération permet de louer un vélo classique ou à assistance électrique pour différentes durées (pour un week-end, à la semaine, au mois ou à l'année), en agence à côté de la Gare SNCF de Châtellerault. Selon la demande de la population locale, une station Vélib' pourra être rajoutée sur la commune d'ANTRAN.

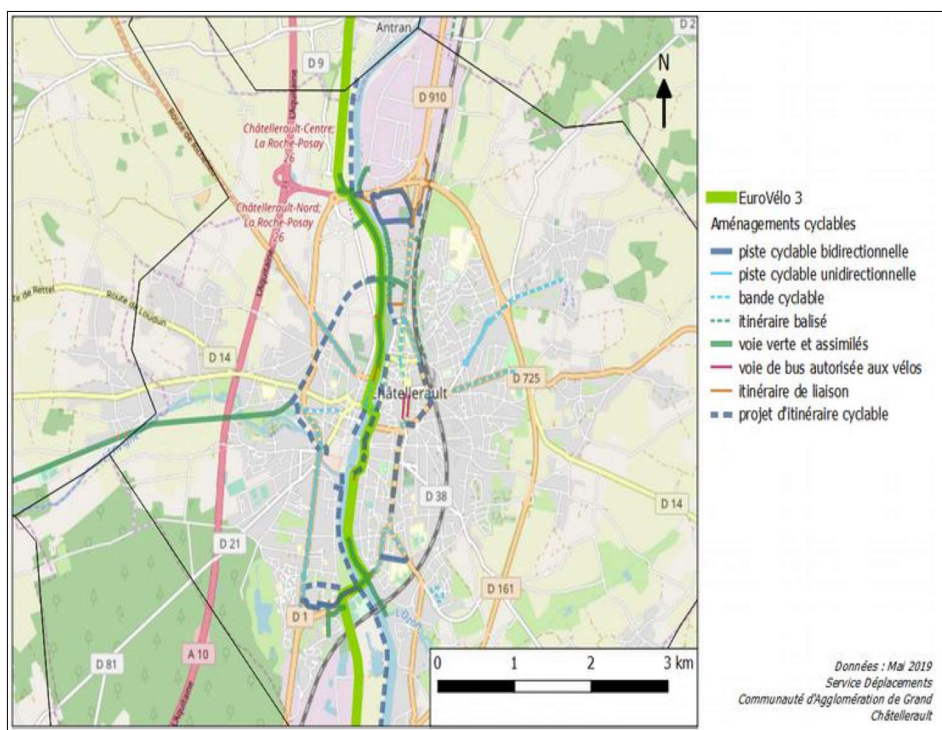
GRAND CHATELLERAULT met aussi à disposition en libre-service des vélos à assistance électrique dans huit stations réparties sur le territoire, dont trois sont localisées à Châtellerault. Les tarifs de location sont incitatifs.



La ville de Châtellerault a, elle aussi, développé depuis ces dernières années des aménagements cyclables afin de pratiquer ce mode de déplacement doux : liaisons vers les voies vertes au moyen de bandes ou de pistes cyclables, parcs de stationnement vélos, Zones 30.

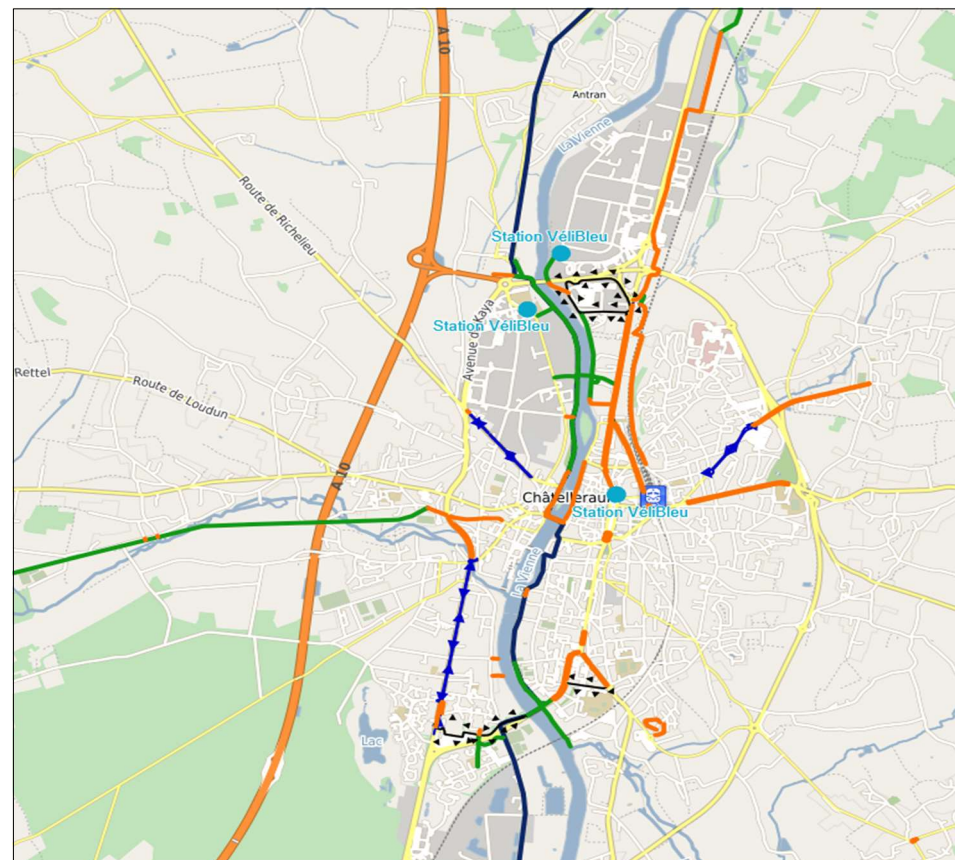
Cependant, ces cheminements sont parfois discontinus et demandent à être prolongés afin de relier les communes de l'Agglomération de Grand Châtellerault entre elles par des aménagements cyclables sécurisés.

C'est pourquoi la Ville de Châtellerault dépose sa candidature pour ce projet de continuité cyclable qui pourrait faire office d'un itinéraire bis, plus sécurisant, de l'EuroVélo 3 (EV3).



Localisation des aménagements cyclables de Châtellerault

(Source : Ville de Châtellerault)



Localisation des trois stations Vélib'leu sur Châtellerault et des aménagements cyclables existants sur la commune

(Source : Ville de Châtellerault)

La ville de Châtellerault et la Communauté d'Agglomération favorisent aussi l'usage des déplacements doux et des transports en commun par le

remboursement d'une partie des frais de transport domicile-travail pour leurs agents ayant des abonnements SNCF, bus ou VéliBleu.

En parallèle, Châtellerault a mené une campagne de pose d'arceaux pour le stationnement des vélos afin d'accompagner les cyclistes dans leurs déplacements quotidiens ou ponctuels. Il est également prévu d'en ajouter à proximité du Pont Albert Camus et sur l'Aire de pique-nique d'ANTRAN.

Également, les entreprises sont encouragées par une campagne de communication à mettre elles-aussi des dispositifs de stationnement vélos pour leurs employés.

Enfin, une association promouvant l'utilisation du vélo a été créée début 2022 sur le territoire. Elle propose également des manifestations de sensibilisation sur la sécurité routière des deux-roues.

Tous ces éléments font de Châtellerault une ville propice au développement de la pratique du vélo.

1.3.3 Effets attendus de la réalisation du projet

La réalisation du projet permettra aux usagers d'utiliser les aménagements cyclables qui susciteront l'envie de prendre le vélo pour aller travailler, notamment du printemps au début de l'automne, saisons les plus propices pour faire du vélo.

Un système de comptage manuel pourra être effectué à différents horaires de la journée avant et après travaux, notamment aux heures où les habitants arrivent (7h à 9h) et quittent (16h30 à 18h30) leur entreprise (mouvements pendulaires).

La collectivité espère dans Cit'ergie une hausse de la fréquentation de ses aménagements cyclables à court terme. La ville veillera à mener une campagne de communication (panneaux d'affichage, revues,..) en ce sens.

La localisation des comptages pourra se faire à des points stratégiques, sous le Pont Albert Camus, près du Pont de la RD n°1 et suivant les saisons (début de l'été-hiver).

Un système de comptage avec l'utilisation d'un compteur radar pourra également être placé pendant une semaine. La ville possède déjà cet équipement et l'utilise pour le comptage des véhicules motorisés. Ce dispositif peut aussi comptabiliser les vélos en modifiant les paramètres. Les sens de circulation peuvent être différenciés.



*Dispositif de comptage mobile dont est équipé la ville de Châtellerault
(Source : Ville de Châtellerault)*

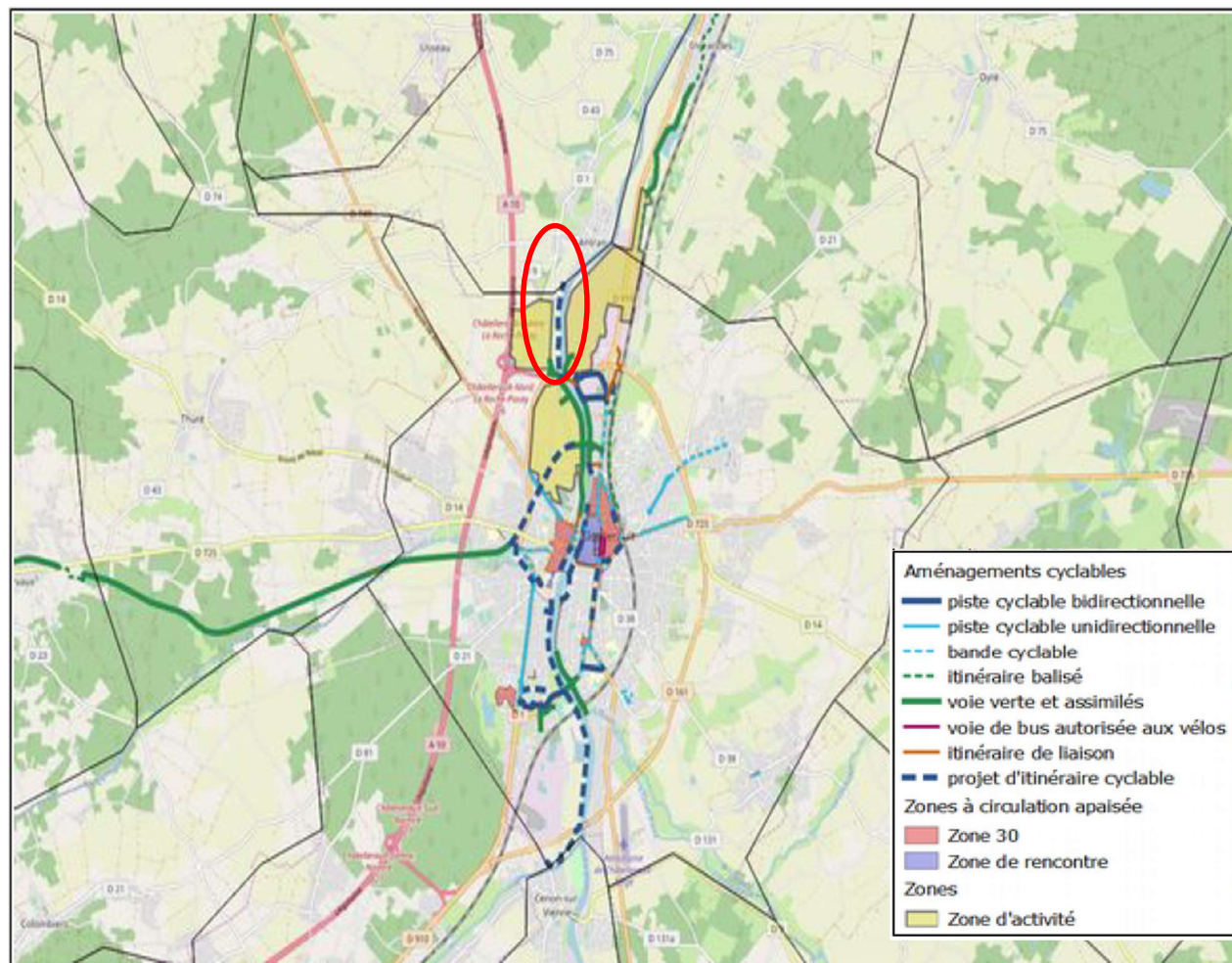
1.3.4 Caractéristiques techniques et projet d'exploitation

1.3.4.1 Intégration à l'existant

Le projet s'intègre dans la volonté politique de la ville de rendre les bords de la Vienne propices à la promenade en modes doux et notamment à vélo en privilégiant la réalisation de voies roulantes sur les anciens chemins de halage.

L'idée est de proposer aux habitants un itinéraire sécurisé agréable, pour des trajets aussi bien domicile-travail que bucoliques.

Cette discontinuité s'inscrit entre une voie verte existante sur la Commune de CHATELLERAULT et une Zone 30 située au Sud de la Commune d'ANTRAN.



Plan de localisation du projet
(Source : Ville de Châtellerault)



Plan de localisation de la liaison cyclable à créer par rapport aux aménagements actuels

(Source : Ville de Châtellerault)



Photo 1 – Voie Verte existante



Photo 3 – Vue du pont enjambant le ruisseau du Pontreau sur la RD n°1

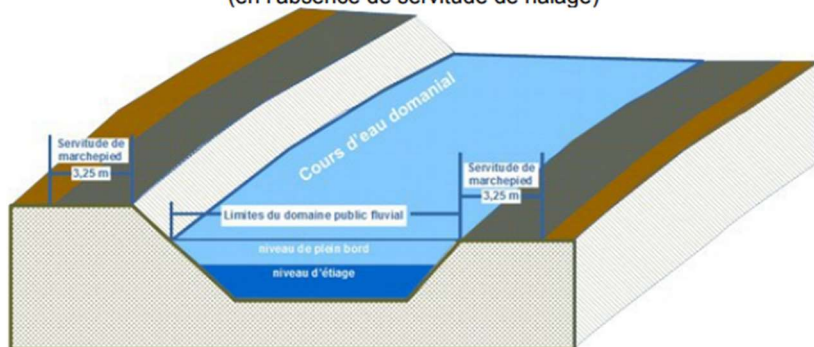


Photo 2 – Vue depuis le Pont Albert Camus

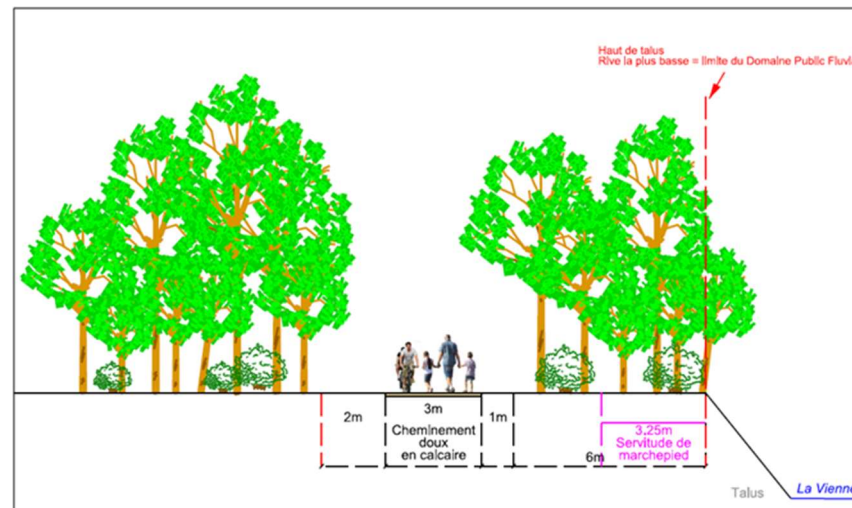
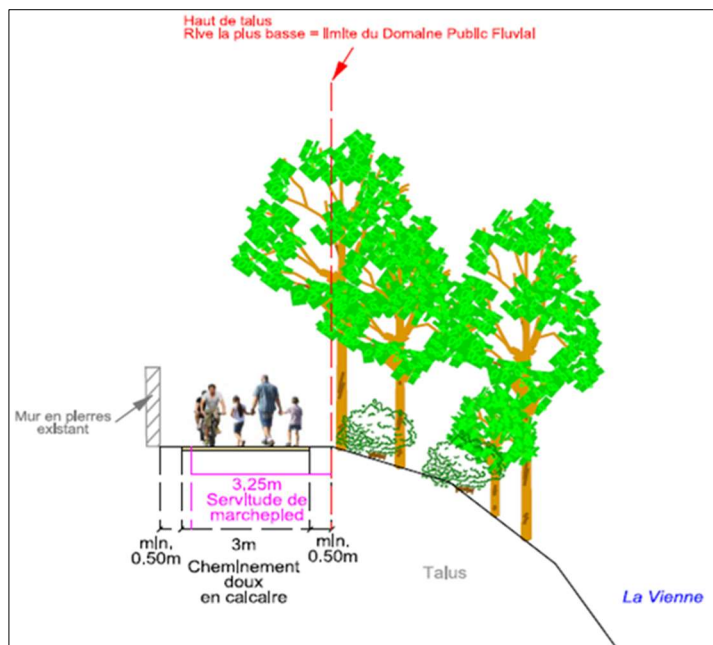
1.3.4.2 Caractéristiques techniques

L'itinéraire envisagé est une liaison douce cyclable qui s'étend sur 1,2 km. Elle sera réalisée en calcaire stabilisé sur une largeur de 3 m. Elle sera réduite à 2 m dans les zones étroites. Des zones de dégagement sur les côtés du cheminement auront des largeurs variables selon la configuration des lieux. Idéalement à 3,25 m du haut de talus de la Vienne qui est la limite de la servitude de marchepied, à minima à 0,50 m du haut de talus avec une superposition d'affectation.

Schéma-type de servitude de marche pied le long d'un cours d'eau domanial
(en l'absence de servitude de halage)



Par ses caractéristiques, la continuité cyclable pourra être qualifiée de voie verte sur tout son tracé.



La portion présente peu de dénivelés, les pentes en long seront généralement comprises entre 1 et 5 % sur l'itinéraire, ce qui est idéal pour circuler à vélo. En plus du revêtement perméable, une pente en travers de 2 % sera réalisée pour évacuer l'eau de pluie et éviter la formation de flaques d'eau.

Les aménagements réalisés seront entretenus par les services de la Ville de CHÂTELLERAULT ou par convention avec une entreprise d'entretien paysager notamment pour le défrichage périodique des abords de la voie verte.

Des arrêtés de non-usage des aménagements cyclables en bord de Vienne pourront être pris par la Ville de CHÂTELLERAULT de façon à veiller à la sécurité des usagers dans le cas de crues ou de tempêtes (danger de chute d'arbres bordant la voie verte par exemple).

Les services techniques de la Ville procéderont à la remise en état de l'espace public après une éventuelle crue ou une tempête (retraits de branches, déchets,... laissés par la rivière ou le vent) de façon à rendre praticable la voie verte.

PARTIE 2 : CHOIX DU SITE ET PARTI PRIS D'AMÉNAGEMENT

2.1 Genèse de l'opération

Investie dans sa transition écologique et énergétique, la Ville de CHÂTELLERAULT compte sur son territoire aujourd'hui, environ 3200 cyclistes quotidiens.

Afin de promouvoir ce mode de déplacement sain et de l'ancrer dans les pratiques, la commune a notamment entrepris de développer son réseau de pistes cyclables et partagées.

Aujourd'hui, la volonté politique abonde dans le sens d'une interconnexion sécurisée et sécurisante avec les villes et villages périphériques à l'instar d'ANTRAN afin de poursuivre l'action globale engagée.

Le contexte urbain fait que les distances domicile, travail, commerces, établissements scolaires sont courtes. La topographie de la ville est relativement plate. L'ensemble de ces observations évoque donc un contexte favorable à l'usage du vélo.

Plusieurs zones d'activités se développent sur le Secteur Nord de CHÂTELLERAULT ainsi que sur la commune d'ANTRAN. Ces bassins d'emploi profitent aux habitants limitrophes. C'est pourquoi la création d'une continuité cyclable isolée de la circulation motorisée jusqu'à la commune d'ANTRAN favoriserait les trajets domicile-travail à vélo. Cette demande est aussi celle de la population.

La Ville de CHÂTELLERAULT a prévu cet aménagement dans les dispositions prises dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune. En ce sens, un emplacement réservé a été délimité.

2.2 Choix du site et raisons qui ont conduit au choix de l'opération

2.2.1 Etudes des solutions alternatives envisagées et leurs inconvénients

1^{ère} Alternative : Itinéraire complet par la Route Départementale n°1

Un itinéraire cyclable par la Route Départementale n°1 entre CHÂTELLERAULT et ANTRAN a été écarté même si cette portion fait partie de l'Eurovéloroute scandinave (EV3). En effet, ce tronçon actuel de l'EV3 est mal adapté car la circulation à 80km/h est peu sécurisante. De plus, les accotements ne sont pas assez larges pour envisager la création de pistes cyclables latérales.

Ainsi, pour une meilleure sécurisation et une volonté d'offrir une qualité paysagère à la liaison, le tracé de l'itinéraire projeté est préféré le long de la rivière (La Vienne). De plus, il s'inscrit dans une continuité logique de la voie verte existante sur les bords de la rive gauche de la Vienne édifiée au Sud du Pont Albert Camus.



Photo d'une portion de la Route Départementale n°1

2^{ème} Alternative : Itinéraire le long de la Vienne avec traversée du Ruisseau du Pontreau côté Vienne

Pour des raisons de sécurisation et de qualité paysagère, la continuité cyclable est privilégiée en bord de Vienne, sur l'ancien chemin de halage, ce qui est cohérent avec la volonté globale de la collectivité.

Cependant, ce tracé se heurte à la traversée du ruisseau du Pontreau à l'emplacement d'un ancien pont en pierres en zone d'expansion de crues. Il reste aujourd'hui des vestiges des piles maçonnées du pont, celles-ci ont une hauteur importante.

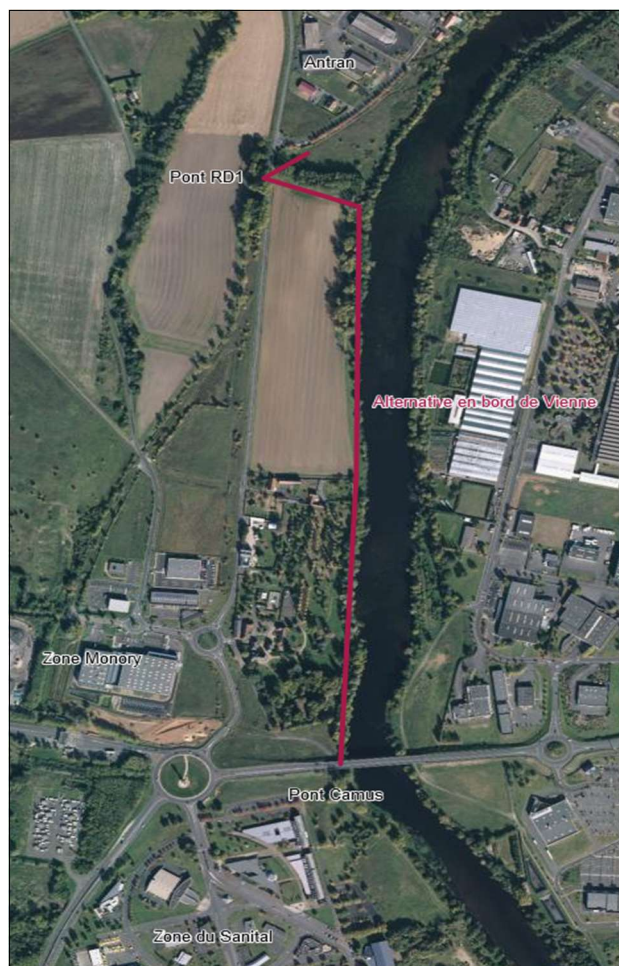


La ville de CHÂTELLERAULT a fait analyser par un Bureau d'Etudes spécialisé l'état structurel des piles pour savoir si un pont pouvait être reconstruit en appui de celles-ci. Il s'avère qu'elles sont en trop mauvais état pour être réutilisées comme telles. Leur réhabilitation, dans le cadre de la réalisation de la continuité cyclable engendrerait un surcoût trop important pour la collectivité.

Bien que cette alternative éviterait l'acquisition d'une partie de parcelle riveraine, les éléments évoqués précédemment font que la traversée du ruisseau du Pontreau par la continuité cyclable n'est pas réalisable à cet emplacement.

2.2.1 Avantage du choix du site retenu : *Itinéraire le long de la Vienne avec traversée du Ruisseau du Pontreau par la Route Départementale n°1*

Aussi, l'alternative de la traversée du ruisseau de Pontreau par le Pont existant sur la route départementale n°1 a été retenue.



Alternative en bordure de Vienne retenue

❖ Un avantage quant à la situation géographique de la liaison

Cet itinéraire qui se situe sur un ancien chemin de halage favorisant ainsi la création de l'emplacement, est utile pour créer une continuité cyclable sécurisée et sécurisante en séparant les cyclistes du flux motorisé et ce :

- depuis le quartier de Châteauneuf vers les zones d'activités du Sanital, René Monory, l'Écoparc Viennopôle d'ANTRAN, pour les habitants qui y travaillent,
- depuis la commune d'ANTRAN vers les zones d'activités du Sanital, René Monory, l'Écoparc Viennopôle d'ANTRAN, pour les habitants qui y travaillent,
- pour les étudiants vers les sites d'enseignements de CHÂTELLERAULT : lycée Marcelin Berthelot près du Pont Henri IV, l'IUT situé sur la zone du Sanital,
- pour les habitants d'ANTRAN souhaitant aller à vélo aux marchés hebdomadaires en centre-ville de CHÂTELLERAULT,
- sur une portion de l'itinéraire cyclotouristique européen dénommé EuroVélo 3 qui passe par l'axe CHÂTELLERAULT-ANTRAN sur la Route Départementale n°1. Cet itinéraire est peu sécurisant à vélo, c'est pourquoi, un aménagement sur les bords de Vienne est indispensable,
- pour des promenades bucoliques le long des bords de Vienne, offrant un cadre paysager et naturel agréable,
- pour les habitants d'ANTRAN qui souhaitent rejoindre l'aire de co-voiturage située à l'entrée Nord de l'autoroute A10.

❖ Un avantage quant à la qualité de l'aménagement et de la valorisation de l'espace commun

Respect de la biodiversité et du cadre paysager dans son contexte historique

Le projet vise à préserver les berges naturelles des bords de Vienne et à limiter son impact sur la biodiversité à cet endroit par une implantation au niveau du sol existant en retrait de la berge.

La valorisation de l'environnement paysager implique la mise en rapport physique directe de l'homme avec l'espace naturel et d'en percevoir la complexité qui permet la vie des espèces et des hommes.

En ce sens, le projet priorise la préservation du cours de la Vienne, ses berges naturelles et la biodiversité qui s'y trouve, l'impact des aléas de son gonflement / retrait hydrique.

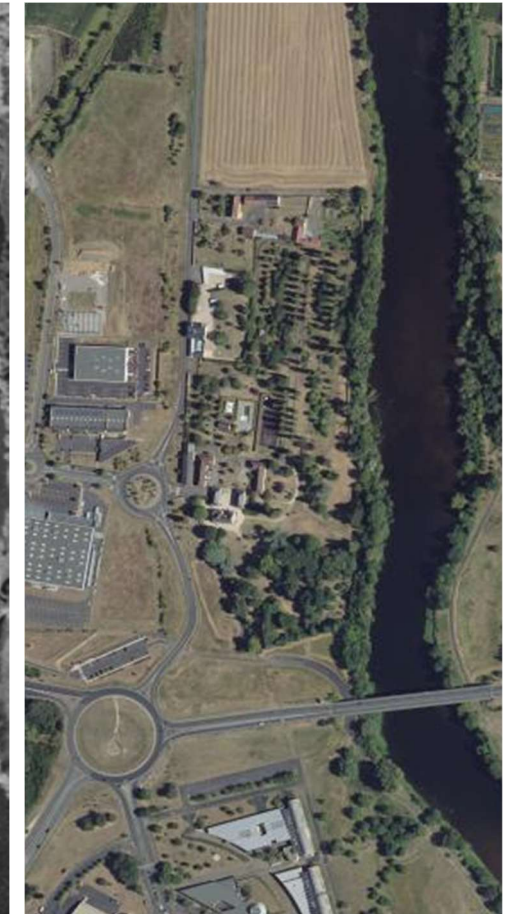
Ce cheminement doux ne fait pas obstacle entre le milieu naturel (les berges de la Vienne) et paysager (espaces boisés, verts, agricoles). Il crée et met en scène cette transition entre les espaces naturels du cours de la Vienne avec les espaces aménagés et construits par l'homme.

La recherche d'un traitement qualitatif du projet s'inscrit dans la relation de ce cheminement retrouvé (celui du chemin de halage) pour un nouvel usage de déplacement doux et durable qui met en scène le déplacement dans un environnement naturel.

La relation de l'homme à son environnement s'inscrit dans la continuité historique de son rapport à la Vienne et tout au long des cours d'eau jusqu'à l'avènement du monde industriel et des transports modernes.

Il s'agit par conséquent de réinscrire ce projet dans son contexte environnemental et historique comme un ensemble où l'homme est partenaire indissociable de l'environnement dans lequel il évolue et se déplace.

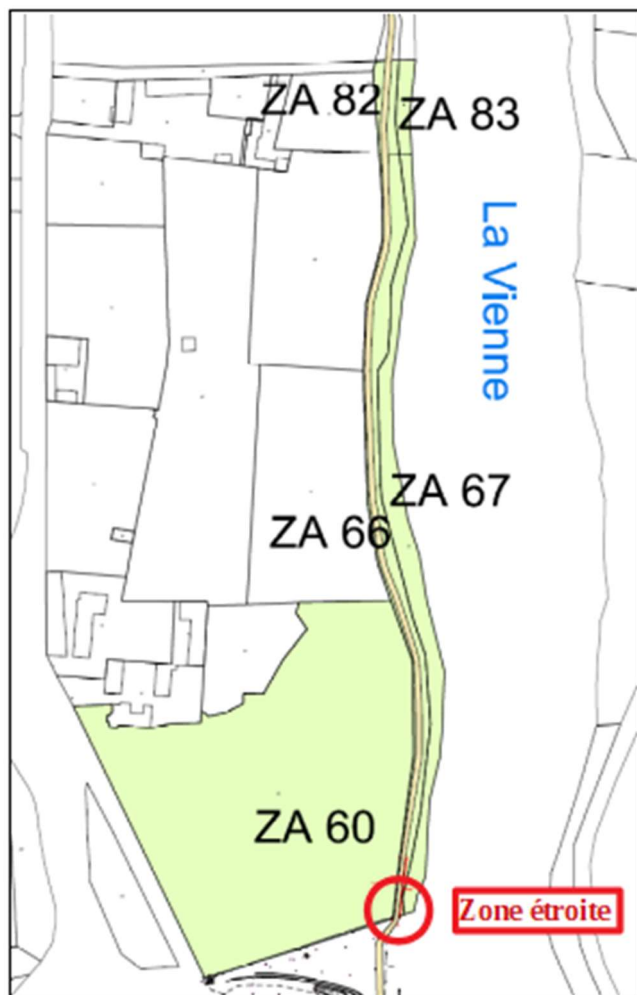
Vue aérienne en 1950



Vue aérienne aujourd'hui

Valorisation de l'espace boisé et EBC

Dans le cadre de la préservation des berges, il est prévu l'acquisition de 40 mètres carrés sur la parcelle ZA n°60.



Le classement EBC (Espace Boisé Classé) de la parcelle ZA 60 interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements (article L113-2 du code de l'urbanisme).

L'intention de la loi vise à limiter et restreindre l'urbanisation construite de ces zones au bénéfice de l'espace boisé. Elle définit implicitement un rapport entre le temps long du développement végétal et celui court de l'aménagement urbain.

Le projet préserve la perception de l'espace boisé et il participe à le mettre en valeur comme un élément distinctif dans le paysage. Il associe, dans sa mise en œuvre, une action d'entretien et de valorisation à sa limite parcellaire face à la Vienne.

Ainsi, le projet s'envisage dans un temps long, celui historique de la présence de l'homme dans son environnement qui intervient et préserve un équilibre paysagé et aménagé.

Le projet a pour priorité d'exclure son impact sur les berges et le cours de la Vienne. L'aménagement de la voie douce implique d'empreindre une largeur physique du projet selon l'implantation de la Vienne et en retrait de celle-ci. Il est par conséquent impactant pour les espaces en retrait et ponctuellement à l'angle sud-est de la parcelle ZA 60 protégée au titre des EBC.

Le projet doit par conséquent intégrer une modification à l'angle de l'espace boisé **sans remettre en cause le sens du classement de cet espace et participer à sa valorisation par le traitement formel et le choix des matériaux qu'il proposera.**

Il est important de noter que la surface classée en EBC au PLU est maintenue sur ce site. En conséquence, aucune réduction de surface n'est prévue pour la réalisation du projet de liaison douce soumis à l'enquête.

Pour cela, une attention toute particulière est apportée au traitement des limites de l'espace boisé classé et des appareillages construits comme le mur existant, le traitement des sols, et le respect de la façade végétale.

L'espace boisé classé est clos d'un mur périphérique de maçonnerie en partie traditionnelle du XIXème siècle, remanié au XXème siècle avec des matériaux modernes tel que le parpaing, où cet espace a été fermé et rattaché à l'ensemble bâti configuré à la même période. Cet ensemble est issu d'une propriété agricole significative de l'organisation de l'espace et de la conception architecturale et paysagère de cette période, il véhicule une représentation d'un statut social et d'une échelle économique de l'exploitation à cette période. Il est peu probable que cet espace boisé ait eu la composition, la forme et l'organisation des végétaux telles qu'elles nous apparaissent aujourd'hui.

Il est impératif pour le Maître d'ouvrage de conserver les éléments à valeur historique et environnementale tels que notamment le tracé au sol initial et la volumétrie des nouveaux alignements et matériaux.

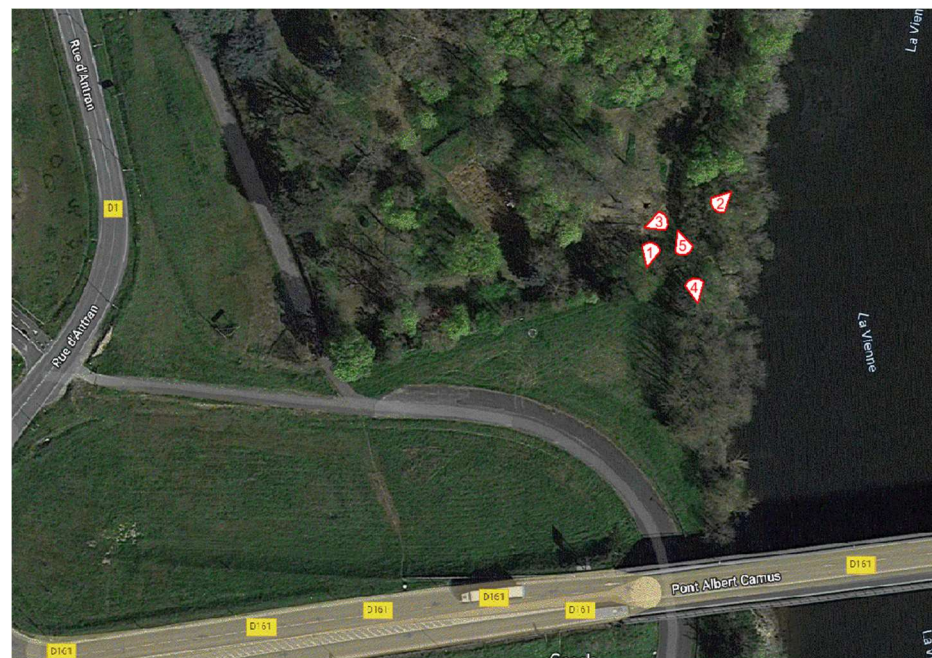
Pour cela, Le projet, par la contrainte du recul du cheminement pour préserver les berges de la Vienne de tout impact, propose de :

- déconstruire la partie en élévation où doit être implanté le cheminement,
- conserver la lecture de l'implantation du mur de clôture de l'espace boisé par un traitement au sol différent du traitement de sol du cheminement,

- reconstruire un mur de même hauteur et lié à celui conservé, en retrait dans le respect du principe constructif initial et des matériaux de même nature que ceux issus de la déconstruction et réemployés.

Cette proposition est inscrite dans une démarche pédagogique plus large d'illustration formelle de ce qui a pu exister dans la volonté de réaliser un bois aux façades végétales encadrées d'un socle minéral que représente le mur d'enceinte et d'un rapport volumétrique cohérent avec la volumétrie construite des bâtiments.

Localisation des photographies



1- Cheminement existant sur EBC sans végétal



Tracé de la liaison douce :



2- Entrée nord extérieure



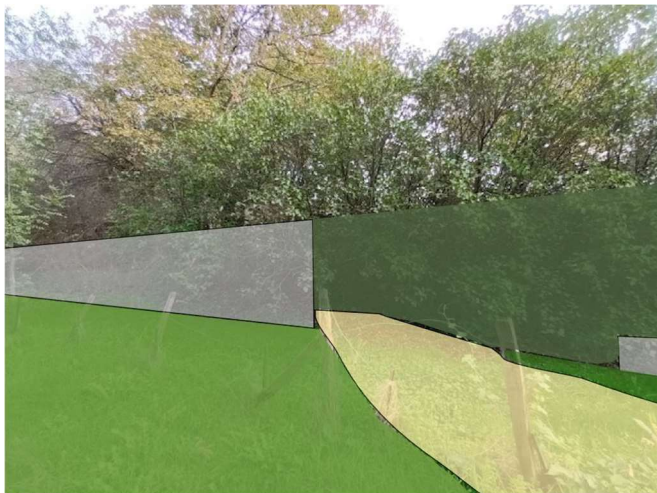
Tracé de la liaison douce :



3- Entrée nord intérieure



Tracé de la liaison douce :



4- Entrée sud extérieure



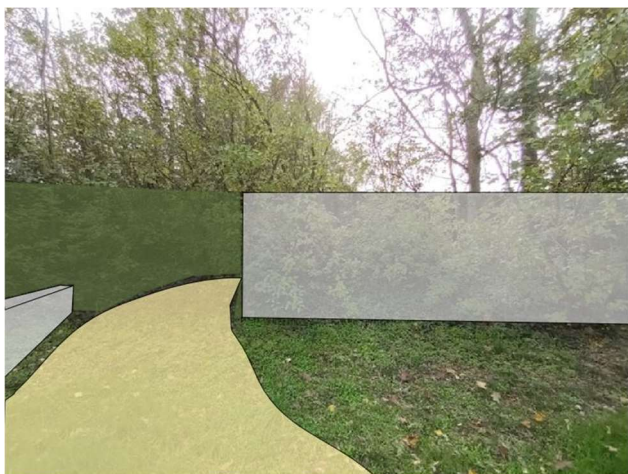
Tracé de la liaison douce :



5- Entrée sud intérieure



Tracé de la liaison douce :



Pour cela, la **Ville de CHATELLERAULT s'engage à la mise en valeur de l'espace boisé classé** par la recherche d'un traitement qualitatif du projet s'inscrivant dans la relation de ce cheminement retrouvé pour un nouvel usage de déplacement doux et durable qui met en scène le déplacement dans un environnement naturel.

L'aménagement de la liaison n'aura donc pas d'impact notable sur l'environnement mais bien au contraire favorisera la poursuite du développement des déplacements doux ainsi que la reconquête des bords de Vienne, un axe fort de la politique municipale.

3.3 Périmètre du projet

3.3.1 Périmètre de l'enquête publique et parcellaire

L'enquête publique est ouverte sur la commune de CHATELLERAULT, dans le département de la Vienne.

La demande de Déclaration d'Utilité Publique porte sur les parcelles cadastrées ZA n°60, 66, 67, 82, 83, 84, 85, 87, 88 et 89.

L'enquête parcellaire quant à elle porte sur un périmètre moins étendu puisqu'elle ne porte que sur les parcelles ZA n°82 et 83, comme récapitulé ci-dessous :

PARCELLES	PERIMETRE DUP <i>Surface totale en m²</i>	PERIMETRE ENQUETE PARCELLAIRE <i>Emprise en m²</i>
ZA 213 (ex-ZA 60)	40	
ZA 66	3228	
ZA 67	2674	
ZA 82	486	486
ZA 83	395	395
ZA 86	1120	
ZA 205 (ex-ZA 85)	851	
ZA 206 (ex-ZA 85)	1370	
ZA 208 (ex-ZA 87)	2529	
ZA 88	3405	
ZA 89	2114	
TOTAL	18 212	881

Il est à préciser que les parcelles ZA n°86, 88 et 89 appartiennent déjà à la Commune de CHÂTELLERAULT.

La Commune a également acquis 4750 m² répartis sur les parcelles ZA n°205, 206 et 208 au lieu-dit Basse Valette par acte du 17 janvier 2023.

Enfin, la Commune bénéficie également de promesses de vente signées des propriétaires des parcelles ZA n°66, 67 et 213. Les réitérations par acte authentique sont en cours.

3.3.2 Historique des négociations

Des négociations ont été lancées par les élus de la Ville de CHATELLERAULT ainsi que ceux de la Commune d'ANTRAN avec les trois propriétaires riverains.

Tous les propriétaires ont accepté de vendre leurs parcelles ou portions de parcelles, à l'exception des époux DELAGE, propriétaires des parcelles cadastrées ZA n°82 et 83, qui ont refusé de céder les parcelles nécessaires à la liaison douce.

PARTIE 3 : COMPATIBILITÉ DE L'OPÉRATION AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 Le SDAGE Loire Bretagne – Sous-bassin « Vienne et Creuse »

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Loire Bretagne est un document de planification pour l'eau et les milieux aquatiques qui définit la politique à mener pour stopper la détérioration et retrouver un bon état de toutes les eaux : cours d'eau, plan d'eau, nappes souterraines et eaux littorales. Le SDAGE du bassin Loire-Bretagne a été adopté le 04 novembre 2015 par le comité de bassin pour les années 2016 à 2021. Il fixe pour cette période les grandes priorités, appelées « orientations fondamentales », de gestion équilibrée de la ressource en eau.

Les orientations fondamentales sont les suivantes :

- Réduire la pollution par les nitrates ;
- Réduire la pollution organique et bactériologique ;
- Maîtriser et réduire les pollutions par les pesticides ;
- Maîtriser et réduire les pollutions dues aux substances dangereuses ;
- Protéger la santé en protégeant la ressource en eau ;
- Préserver le littoral ;
- Réduire la pollution ;
- Prévenir toute nouvelle dégradation ;
- Préserver et restaurer le caractère naturel des cours d'eau, les capacités d'écoulement des crues, les zones humides, la continuité écologique et les habitats piscicoles, les écosystèmes littoraux ;
- Améliorer la connaissance sur le fonctionnement des milieux aquatiques et leur résilience : cours d'eau, zones humides, littoral, têtes de bassin versant ;
- Favoriser la prise de conscience des services rendus par les cours d'eau, les têtes de bassin versant, les marais, les estuaires.

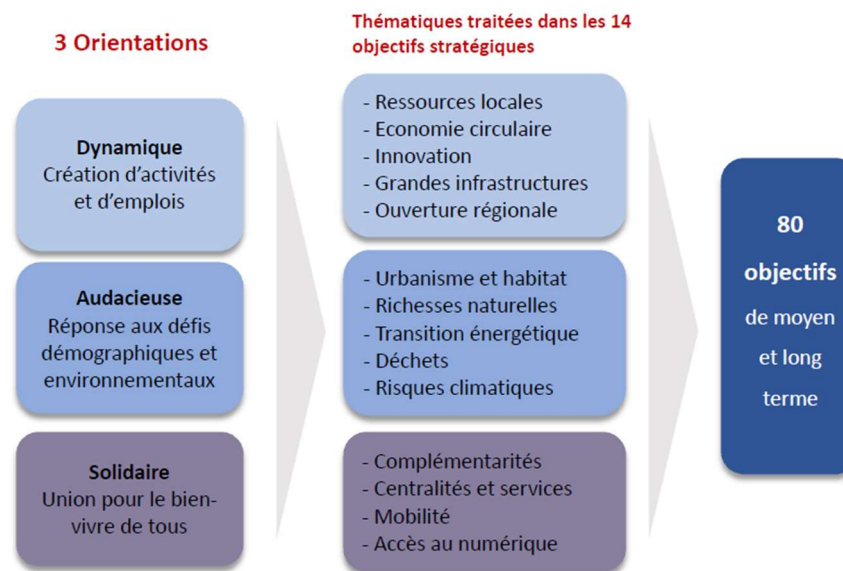
L'opération d'aménagement de la continuité cyclable entre CHÂTELLERAULT et ANTRAN n'est pas de nature à affecter la démarche de préservation de la ressource en eau et des opérations d'assainissement.

3.2 Le SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) constitue un support de la stratégie régionale, en fixant des objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques comme notamment l'équilibre et l'égalité des

territoires, l'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, le désenclavement des territoires ruraux, l'habitat, la gestion économe de l'espace, l'intermodalité et développement des transports etc.

Le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine a été approuvé par la Préfecture de la Région le 27 mars 2020. Trois orientations ont été définies dans le SRADDET de la NOUVELLE-AQUITAINE, déclinées en quatorze objectifs stratégiques, puis quatre-vingts objectifs de moyen et long terme.



*Extrait du rapport du SRADDET de la NOUVELLE-AQUITAINE
www.nouvelle-aquitaine.fr*

Les orientations soutiennent le projet de continuité cyclable et tout particulièrement les objectifs stratégiques 2.3 « accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain », 3.1 « Renforcer les liens entre les villes, la métropole et les territoires ruraux ».

3.3 LE SCOT du Seuil du Poitou

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), porté par le Syndicat mixte pour l'aménagement du Seuil du Poitou (SMASP) est un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique à l'échelle intercommunale. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, d'environnement... Il assure la cohérence de ces politiques tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme, plans de déplacements urbains, etc.

Le territoire géographique d'application du SCOT comprend des entités administratives, comme les communes et les communautés de communes, pour correspondre au territoire vécu par les habitants.

Le SCOT du Seuil du Poitou, approuvé le 14 août 2020 prévoit les objectifs de développement du territoire concerné à l'horizon 2035.

Le SCOT du Seuil du Poitou préconise notamment aux communes de :

- Développer les modes actifs pour les itinéraires du quotidien et touristiques
- Valoriser le patrimoine urbain et paysager
- Préserver et renforcer les réseaux de biodiversité terrestres et aquatiques

Le projet a été élaboré dans le souci d'une bonne intégration paysagère, de l'interconnexion du territoire et de l'amplification de la transition écologique.

Le Projet de liaison cyclable entre CHÂTELLERAULT et ANTRAN répond ainsi aux enjeux du SCOT du Seuil du Poitou.

3.4 Le Plan Local d'Urbanisme

3.4.1 Compatibilité avec les pièces écrites du PLU en vigueur

Le Plan local d'urbanisme est un document d'urbanisme et de planification.

Il a pour objectif de définir un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui s'appuie sur un diagnostic du territoire. Il définit également les règles d'utilisation des sols à travers un plan de zonage et un règlement.

Le PLU est guidé par le souci constant d'apporter des réponses adaptées au développement d'un territoire donné, tant au niveau urbain, économique, social, agricole, environnemental que paysager. Ces réponses prennent en

compte les caractéristiques, les atouts et les contraintes, ainsi que les potentiels du territoire.

L'urbanisme sur la commune de CHÂTELLERAULT est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 28 juin 2018 modifié le 13 février 2020.

✓ **Compatibilité avec le Rapport de présentation**

Le rapport de présentation du Plan local d'urbanisme a pour vocation d'expliquer les choix contenus dans le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et dans les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

La Ville de CHÂTELLERAULT y prévoit de valoriser et préserver les paysages naturels pour conformer l'esprit « nature en ville », notamment par la création d'emplacements réservés dans l'objectif de développer les liaisons douces, par la valorisation des bords de Vienne classés en zone Naturelle.

Le projet de liaison cyclable CHÂTELLERAULT-ANTRAN s'inscrit donc dans cette volonté de créer des mobilités douces tout en préservant le cadre naturel des bords de Vienne.

✓ **Compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

En l'espèce, la Ville de CHÂTELLERAULT ambitionne, aux termes du PADD, de renforcer le rayonnement de la Ville centre vis-à-vis de son bassin de vie, ce qui passe notamment par le développement des déplacements urbains « propres » afin d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants et une alternative à la voiture.

En effet, la Ville souhaite préserver son esprit « ville à la campagne » en renforçant les liaisons douces entre le centre-ville et les villages, vers les espaces extérieurs de la Ville et notamment en proposant de poursuivre les liaisons cyclables existantes, tout en valorisant les espaces naturels comme les bords de Vienne.

Conformément au PADD du PLU en vigueur, la Ville vient donc mettre en application sa volonté de créer de la continuité entre les espaces de nature en ville et la trame verte et bleue en s'appuyant notamment sur les pistes cyclables, à créer ou à prolonger, en tenant compte de la qualité écologique des aménagements.

✓ **Compatibilité avec le Règlement écrit**

Le tracé envisagé de la liaison douce se situe en **zone naturelle (N)** sur le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de CHÂTELLERAULT qui autorise ce type d'aménagement puisqu'il admet la réalisation de cheminements cyclistes, ainsi que les objets mobiliers rendus nécessaires (voir ci-contre).

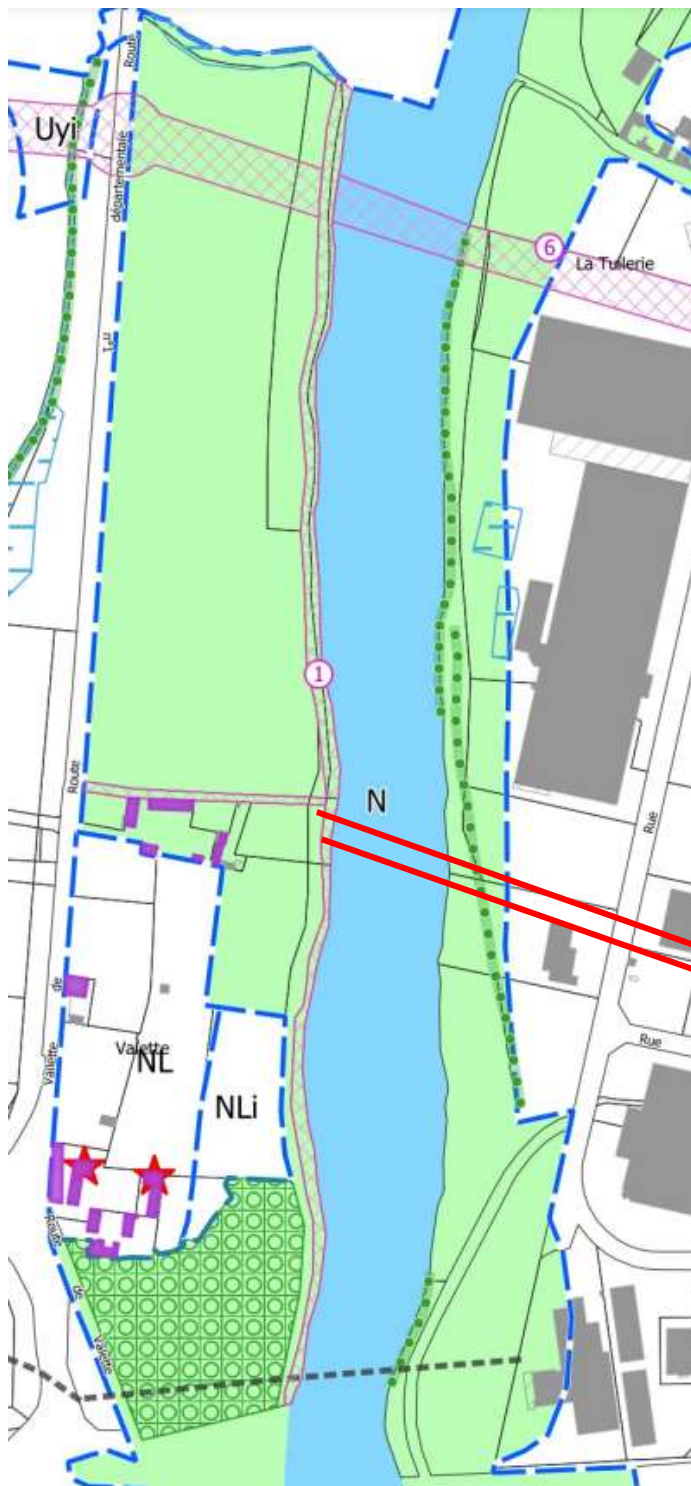
Le projet s'inscrit sur l'emplacement réservé n°1 prévu à cet effet qui a été dénommé comme suit « Chemin piétons/cycles Rive Gauche – Section Nord (Zone du Sanital à ANTRAN) » tel que visible sur le document graphique dont un extrait est reporté ci-dessous.

*Extrait du règlement du PLU de CHATELLERAULT***En zone N ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :**

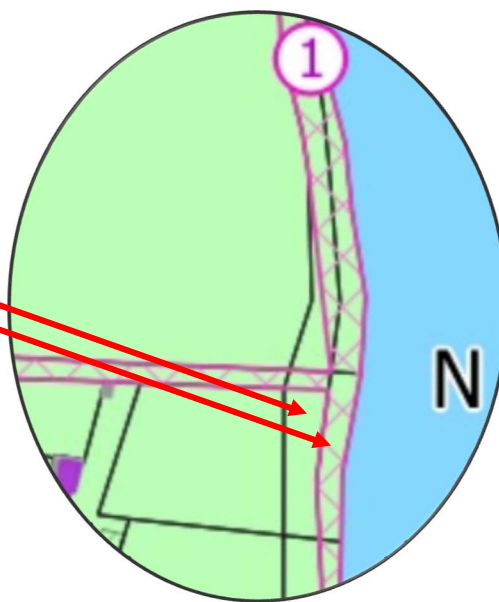
- Les aménagements nécessaires à l'entretien du milieu naturel, à la réalisation ou à la réfection de cheminements piétonniers et cyclistes, ainsi que les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public lorsqu'ils sont nécessaires à l'ouverture au public de ces espaces,
- Les travaux, ouvrages, constructions, installations et aménagements (incluant les affouillements et exhaussements de sol) sont autorisés dans la mesure où ils sont liés ou nécessaires à la création de la troisième voie et à l'exploitation de l'autoroute A10;
- Les ouvrages nécessaires au fonctionnement des élevages piscicoles,
- Les aires de stationnement ouvertes au public, à condition d'être intégrées au site et plantées par de la végétation locale.
- Les affouillements et exhaussements du sol désignés à l'article R421-23 du Code de l'urbanisme seulement dans les cas suivants :
 - lorsqu'ils sont nécessaires pour des raisons techniques de construction ou de viabilisation,
 - lorsqu'ils sont destinés aux recherches minières, géologiques ou archéologiques,
 - lorsqu'ils sont destinés à satisfaire les besoins en eau de l'exploitation agricole,
 - et à condition de présenter une remise en état du site ou une intégration paysagère adaptée (talus en pente douce, plantations, ...) après travaux.

Extrait de la Planche Nord-Ouest du document graphique du PLU de CHATELLERAULT

Emplacement réservé n°1



*Zoom sur les parcelles ZA 82 et ZA 83
(ZA 83 couverte par l'ER n°1), restant à
acquérir par la Ville de CHATELLERAULT*



Liste des emplacements réservés :

N°	Désignation	Bénéficiaire	Surface m ²
1	Chemin piétons/cycles rive gauche - Section Nord (Zone du Sanital à Antran)	Commune	20 788

Il est aussi compris dans une zone de protection des risques naturels prévisibles à savoir le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation).

Dans la zone rouge que le tracé empruntera, les lieux devront être dotés de dispositifs permettant d'assurer la libre circulation des eaux et ne pas modifier significativement les périmètres exposés.

Par ailleurs, il est à noter que cet aménagement de liaison douce à intérêt collectif sera réalisé en limitant l'impact sur les espaces naturels et les paysages, et ne contraindra pas l'activité agricole réalisée au Nord de la Zone du projet.

3.4.2 Existence d'un Espace Boisé Classé sur le tracé projet

L'étude du Plan Local d'Urbanisme de CHÂTELLERAULT renseigne sur la présence d'un Espace Boisé Classé (EBC) sur la parcelle cadastrée ZA 60.

Un mur d'enceinte de la propriété protège la parcelle concernée et, de fait, ne facilite pas l'approche des futurs usagers de la liaison, *via* l'embranchement sud.

Après avoir étudié les possibilités de déviation de la liaison cyclable qui emprunte l'angle sud-est de la parcelle d'une superficie totale de 40m² sur les 18 691m² que totalise cette dernière, il apparaît que le projet ne peut pas être modifié, compte tenu notamment de la largeur des emprises de la servitude de marchepied.

Néanmoins, et tel que détaillé ci-avant dans l'exposé de l'alternative retenue, il apparaît que le projet est en accord total avec les exigences de protection des espaces boisés classés, lequel ne prévoit pas d'aménagement contraire à la réglementation encadrant les EBC. En outre, le projet n'aura pas pour conséquence un changement d'affectation ni d'occupation du sol par rapport à l'existant.

Au regard des orientations et des prescriptions comprises dans les différentes pièces constituant le Plan local d'urbanisme de la Ville de CHÂTELLERAULT, il ressort que la liaison cyclable CHÂTELLERAULT-ANTRAN est compatible avec le PLU, la zone N sur laquelle elle s'implante, ainsi qu'avec le classement en EBC de la parcelle cadastrée ZA 60.

PARTIE 4 : JUSTIFICATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

4.1 L'utilité publique de l'opération

La poursuite du développement du réseau cyclable de la commune de Châtellerault permet de répondre aux objectifs fixés par les divers documents de planification en termes de développement économique et urbain de la commune, tout en liant des principes de cohésion sociale et de développement durable. Le projet tient également compte de l'environnement naturel du site.

La ville de CHÂTELLERAULT souhaite ainsi créer les conditions d'un site sécurisé et sécurisant tout en visant les bienfaits économiques, sociaux, environnementaux et touristiques attachés à ce type de réalisation.

En effet, la liaison permettra à de nombreux usagers de rejoindre leur lieu de travail et les structures destinées à leurs loisirs, à l'éducation des enfants, etc.

À terme, de nouvelles liaisons douces et sécurisées pourraient voir le jour sur le territoire communal.

Le projet d'aménagement propose un cadre paysager de qualité propice à la détente. Il marque une transition douce entre le centre-bourg et le nord de la ville et du territoire.

4.2 Bilan des avantages et des inconvénients de l'opération

L'opération projetée dégage ainsi de nombreux avantages :

- L'amélioration du cadre de vie et vecteur positif en faveur de la cohésion sociale ;
- Le développement de l'attractivité du centre-ville qui aura des impacts positifs en ce qui concernent les activités économiques du secteur ;
- La mise en avant et l'incitation auprès des habitants à privilégier des modes de déplacement doux qui contribueront à la préservation de l'environnement ;
- La réalisation d'une connexion sécurisée entre le centre-ville et ANTRAN dans la cadre d'un aménagement éco-responsable
- La desserte de zones d'activités économiques, de lieux de scolarité et de loisirs

En revanche, les inconvénients de l'opération résident dans :

- L'atteinte au droit de propriété par le recours à l'expropriation sur 2 parcelles appartenant toutes les deux à un seul compte de propriété

Ces inconvénients n'apparaissent pas excessifs au regard des nombreux avantages que le projet présente.

4.3 La nécessité de recourir à l'expropriation

L'opération projetée est une opération globale qui nécessite une maîtrise foncière publique totale.

La ville de CHÂTELLERAULT a ainsi entamé avec les propriétaires des parcelles concernées des démarches d'acquisitions amiables des emprises nécessaires à la réalisation du projet. Ces négociations ont ainsi permis de recueillir des accords.

Cependant et compte tenu des acquisitions restantes et des problématiques rencontrées notamment une succession en cours de règlement, le recours à l'expropriation est rendu nécessaire. Les négociations amiables seront néanmoins poursuivies en parallèle de cette démarche.

L'objectif, outre la maîtrise foncière nécessaire, est d'assurer la parfaite sécurité des futurs usagers sur la liaison.

Par conséquent, la commune de CHÂTELLERAULT sollicite Monsieur le préfet de la VIENNE pour l'ouverture d'une enquête conjointe, publique emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme et parcellaire, en application des dispositions des codes de l'urbanisme et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.