

Poitiers, le 20 SEP. 2017

Le Président

Direction Générale des Services

N / Réf. : OD 31-2017
Dossier suivi par Olivier DESCROIX
Tél. : 05 49 30 20 83
olivier.descroix@grandpoitiers.fr

à
Madame Isabelle DILHAC
Préfète de la Vienne
Préfecture
7 PLACE ARISTIDE BRIAND
CS 30589
86021 POITIERS

Objet : Aménagement de l'autoroute A10 à 2x3 voies - avis sur dossier d'enquête publique
PJ : 1 note d'analyse

Madame la Préfète,

Par courrier reçu le 21 juillet 2017, vous sollicitez l'avis de Grand Poitiers Communauté urbaine sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, dans le cadre de la procédure d'enquête publique qui est engagée.

Le planning des assemblées ne permet pas de respecter le délai de consultation de deux mois. Une délibération du Conseil communautaire sur ce dossier sera prise hors délai et vous sera transmise dans un second temps, régularisant ainsi le présent avis transmis quant à lui dans les délais de la consultation.

Grand Poitiers émet un avis favorable à l'opération présentée qui sécurisera et fluidifiera la circulation. Elle améliorera l'attractivité de l'agglomération, facilitant l'accès aux entreprises et aux sites touristiques.

Cette opération doit également améliorer l'intégration de l'infrastructure dans le paysage et surtout bénéficier aux riverains et à l'environnement. La gestion de l'eau et l'amélioration de la protection contre le bruit des populations voisines de l'autoroute sont les bénéfices les plus attendus de cet aménagement.

C'est pourquoi l'analyse du dossier présenté s'est attachée à examiner attentivement ces sujets et à en faire ressortir ce qui pourrait être amélioré.

La note jointe récapitule les remarques qui ont fait l'objet d'une mise en cohérence avec les avis que les communes membres de la Communauté urbaine vous transmettront directement.

Je vous prie d'agréer, Madame la Préfète, l'expression de ma considération distinguée.

Décision à voter,


Alain CLAEYS

**Aménagement de l'autoroute A10 à 2x3 voies
Analyse du dossier d'enquête publique**

Remarque générale

L'enquête publique menée actuellement concerne des travaux qui démarreront au mieux dans 8 ans. Elle ne doit pas conduire le maître d'ouvrage à contourner ultérieurement des réglementations de protection des riverains et de l'environnement qui pourraient alors s'être accrues. Si cela était le cas, une nouvelle enquête devrait actualiser le dossier.

Bruit

De nombreuses isolations de façades sont proposées car malgré la mise en œuvre de protections acoustiques de type merlon ou écran, des bâtiments sont susceptibles d'être exposés à des niveaux sonores ne respectant pas les objectifs réglementaires. Cela est regrettable. Un effort doit être fait dans la recherche approfondie de protections collectives plus efficaces car d'une part l'isolation de la façade ne bénéficie qu'à un bâtiment quand un merlon ou un mur protège nombre d'habitations, même moins proches de l'autoroute et d'autre part elle ne protège pas du bruit les terrasses, jardins et autres espaces extérieurs dont les riverains souhaiteraient bénéficier sans être exposés à la gêne sonore. Par ailleurs, cette solution technique ne pourra être appliquée qu'après la réalisation d'un diagnostic sur les bâtiments concernés. Ce point devra être plus clairement explicité dans le dossier car à la lecture de certaines cartes cela peut laisser entendre que toutes les habitations incluses dans les cercles dessinés sur les cartes bénéficieront de l'isolation de façade.

Les merlons ou écrans seront pour certains de dimensions assez importantes ; l'étude de l'insertion paysagère est indispensable pour les riverains et la prise en compte du paysage et du cadre de vie.

Les écrans devront absolument être construits en matériaux absorbants pour éviter de renvoyer le bruit.

Plusieurs merlons ont été construits par les riverains ou par les communes, le projet reste muet sur leur avenir. Il est demandé que les documents citent explicitement comment ils seront remodelés.

Les interruptions de murs ou de merlons au droit des entrées de secours ou des passages supérieurs devront faire l'objet d'études très précises. Leurs résultats devraient apparaître dans ce dossier.

Concernant la multi-exposition, il est présenté une modélisation de l'effet acoustique des deux infrastructures A10 et LGV SEA. Les hypothèses de trafics et des vitesses des trains sont issues de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique de la LGV SEA d'octobre 2007. La LGV a été mise en service en juillet 2017. Il est demandé que la modélisation soit refaite sur la base du trafic ferroviaire de 2045 afin de s'assurer qu'effectivement il n'y a pas de bâtiment concerné par la multi-exposition en termes de création de Point Noir du Bruit.

Il est également demandé que les études de trafic prennent en compte la mise en place en juin 2016 de l'interdiction pour les poids lourds de prendre la RD 910 entre Châtellerault et Poitiers avec obligation de se reporter sur l'autoroute.

Qualité de l'eau

La construction de la LGV SEA, malgré toutes les études effectuées en amont, ont eu un impact fortement négatif sur les rivières Boivre et Auxance : des pollutions pendant le chantier et maintenant une augmentation de la sensibilité de ces rivières aux événements pluvieux, laissant craindre une augmentation du risque de crues.

Il est exigé que les mesures prévues pour le chantier empêchent tout déversement, même accidentel, de polluants ou de lessivage de sols.

Il est exigé également que le dimensionnement des bassins permette des retenues d'eau suffisantes pour ne pas perturber le débit naturel des cours d'eau et que les mesures d'entretien qui seront définies assurent de ne pas déverser de polluants dans le milieu naturel.

Les mêmes mesures seront prises pour protéger les captages rencontrés.

Dans la vallée de l'Auxance, le projet prévoit la modification d'un bassin d'assainissement existant et la création d'un nouveau bassin. Les emplacements de ces bassins sont dans la zone rouge du PPRi de la vallée du Clain.

Sous réserve de l'avis des services instructeurs en matière d'urbanisme, la création ou la modification de bassin d'assainissement des eaux de ruissellement ne relève pas des constructions ou aménagements autorisés en zone rouge du PPRI de la vallée du Clain.

La possibilité juridique de réaliser ces ouvrages est donc à vérifier avant d'envisager la suppression d'EBC dans le cadre de la MECDU.

Entre les PR 309 et 310, l'A10 croisera l'aqueduc de Fleury, ouvrage de transport d'eau potable de l'agglomération de Poitiers. Il n'est fait aucune mention de cet aqueduc dans les pièces du dossier malgré les remarques déjà formulées lors de la concertation publique.

Pour rappel, une procédure de déclaration d'utilité publique pour la protection de l'aqueduc de Fleury est en cours d'instruction et aboutira à la définition d'un périmètre de protection de part et d'autre de l'aqueduc à échéance 2018/2019. L'avis hydrogéologique émis en juin 2016 demande que la construction et la modification des voies de communication, ainsi que la modification de leurs conditions d'utilisation, doivent être précédées d'une étude visant à évaluer les risques pour l'aqueduc et à juger de la compatibilité des travaux projetés avec la protection de celui-ci. La commission captages de la Vienne, qui a examiné le dossier en novembre 2016, a demandé que le projet d'agrandissement des voies de l'A10 soit attentif au risque de déversement accidentel aux abords de ses voies, notamment en prévoyant l'imperméabilisation des fossés d'écoulement.

Comme le projet le prévoit dans les périmètres de protection de captages (chapitre 3.4.2 pièce C dossier DUP et chapitre 2.4.8.2 pièce F0 étude d'impact), les réseaux de collecte devront également être étanches au droit du croisement de l'A10 avec l'aqueduc pour éviter l'infiltration d'eaux polluées vers l'ouvrage. Des précautions particulières devront également être prises durant la phase chantier. A noter que l'aqueduc de Fleury est située sous l'A10 à une profondeur comprise entre 7,5 m à l'est de l'A10 et seulement 2,5 m à l'ouest de l'A10. Le service Eau et Assainissement est à votre disposition pour fournir toutes les informations techniques nécessaires.

Qualité de l'air

L'objectif de qualité de l'air est déjà dépassé à Poitiers pour les particules fines (PM 2,5) : 14 µg/m³ au lieu de 10. Il est demandé qu'une surveillance des polluants soit mise en place lorsque l'aménagement aura été réalisé pour vérifier les concentrations maximales et médianes dans l'aire d'étude (bande de 200 m de part et d'autre de l'A10).

Les effets de la végétation plantée aux abords devraient être appréhendés dans l'étude d'impact, notamment pour atténuer la diffusion des PM10 et PM2,5 émises sur l'A10 au droit des lieux habités. Même si ces domaines sont aujourd'hui peu explorés ou en cours de recherches, il s'avère que selon les conditions environnantes les végétaux ont un effet réel plus ou moins marqué selon la nature, la densité et les espèces plantés.

L'étude d'impact et le plan paysager devraient appréhender cette question, notamment dans les espaces où la densité urbaine est plus conséquente. Pour Chasseneuil-du-Poitou, Poitiers, Biard, Vouneuil-sous-Biard, la proximité de constructions à l'est de l'A10, sous les vents dominants d'ouest, a été prise en considération du point de vue acoustique ; elle devrait l'être également sur le plan des émissions polluantes et de la végétalisation des espaces pour « limiter » la diffusion d'une partie des poussières conduisant ainsi à une approche globale et cohérente du point de vue acoustique, air et paysage alors que ces trois thèmes semblent parfois être traités trop individuellement.

Paysage

L'ensemble des ouvrages hydrauliques nouvellement créés font l'objet d'une approche paysagère standardisée au regard du contexte environnant (bocage, milieu ouvert, milieu urbain...).

Toutefois les illustrations de qualité dessinées montrent toutes des ouvrages en eau remplis ; cette situation n'est pas la plus courante. Aucun élément ne définit les mesures paysagères envisagées dès lors que l'ouvrage est vide ou présente un volume de stockage d'eau limité conduisant à faire apparaître le fond ou les berges, induisant généralement une perception paysagère beaucoup plus artificielle. C'est dans ce cas que l'ouvrage envisagé a le plus d'impact paysager. Des mesures d'atténuation ou de réduction paysagères doivent être prises en ce sens.

Les clôtures des ouvrages hydrauliques sont parfois évoquées sans être représentées et sans préciser si elles sont perméables aux petits mammifères et batraciens. Si c'est le cas, les ouvrages sont alors des éléments fragmentant pour la biodiversité. Si ce n'est pas le cas, les ouvrages devraient comprendre des dispositifs permettant aux petits mammifères de s'échapper du plan d'eau en cas de berges trop abruptes.

L'atlas des paysages précise en page 13 les ouvrages hydrauliques avec une sensibilité paysagère et des covisibilités directes avec les espaces vécus. Il est curieux que ceux préconisés entre l'A10 et le Futuroscope ne soient pas dans cette liste, ni ceux entre l'A10 et les ZAE de République sur Poitiers. Ces espaces constituent pourtant des vitrines importantes dans la perception de l'agglomération depuis l'A10.

La zone d'activité du Futuroscope fait l'objet d'un plan paysager mis en œuvre dans le cadre de la ZAC portée par le CD86. Il convient de respecter les ambiances paysagères initialement décrites et réalisées dans le cadre de l'opération.

Entre les PR 302 et 304, l'agglomération de Poitiers est directement perceptible depuis l'A10. C'est un des seuls tronçons où la silhouette urbaine de la ville de Poitiers est perceptible depuis l'A10. A ce titre l'étude d'impact (EI) et le Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP) devraient mentionner un point de vue en direction de l'est depuis ces espaces et un point de vue en direction de l'ouest (future ZA Aliénor d'Aquitaine). Le SDAP et l'EI devraient mentionner que ces espaces sont des lisières urbaines actuelles ou futures où la notion de vitrine est à prendre en compte. Des mesures paysagères devraient être formulées et les ouvrages hydrauliques à créer, qui se situeront donc en premier plan, devront faire l'objet d'un traitement paysager de qualité.

Un ouvrage hydraulique est envisagé au PR 304+300. Il n'est pas concevable de le réaliser sur des espaces dévolus à un ouvrage hydraulique de la LGV SEA et des mesures paysagères plantées dans le cadre de l'entrée de ville (mesure de réduction des impacts de la LGV SEA). L'ouvrage peut être envisagé de l'autre côté de l'autoroute.

Au PR 305, compte-tenu des longueurs très importantes des murs acoustiques et de leur proximité immédiate avec deux entrées d'agglomération (RD757 et RD30), des mesures architecturales et d'insertion paysagère doivent être intégrées notamment sur la face extérieure (végétalisation accrue) et au droit des RD en tant qu'entrée d'agglomération avec un traitement approprié pour casser la grande linéarité.

De même, aux PR 308 et 310, l'autoroute franchit deux entrées d'agglomérations par les RD 6 et RD3. Il convient de préciser les mesures d'insertion paysagère et d'actualiser l'atlas paysager en ce sens pour participer à un paysage d'entrée d'agglomération de qualité.

Pour franchir la Boivre, un nouveau viaduc sera construit et présente des mesures architecturales pour son insertion. Il conviendra également d'intervenir sur les viaducs existants afin d'apporter une qualité architecturale équivalente au nouvel ouvrage.

La qualité paysagère du cheminement piétonnier et cycliste sur la vallée de la Boivre doit être maintenue au-delà de sa simple conservation mentionnée dans le SDAP. Le traitement qualitatif du pied du nouveau viaduc doit être également préconisé pour l'existant afin ne pas apparaître comme un point noir paysager. Le traitement architectural et paysager de la structure du viaduc doit également concerner les éléments visibles depuis ce cheminement (dessous de l'ouvrage et pas uniquement les piles).

Rétablissement des ouvrages d'art

Les franchissements de l'autoroute sont des points durs et structurent fortement le territoire. Leur reconstruction est l'occasion de se projeter non seulement sur leur moment de reconstruction soit dans environ 10 ans mais aussi sur toute leur longue durée de vie. Il est certain que les déplacements en modes doux se seront fortement développés. Par conséquent, il est exigé que tous les passages supérieurs de voies communales ou départementales qui vont être reconstruits disposent d'une piste cyclable bidirectionnelle, protégée par bordurettes des voies de circulation automobiles, et d'un trottoir accessible à tous.

Sur Poitiers, les plans des travaux et de la MECDU ne tiennent pas compte des dernières décisions concernant la reconstruction en place du passage supérieur de la VC8 au PR 302+430 ; ils devront être modifiés.

Par ailleurs, il est demandé qu'au PR 303+139, à l'extrémité de la rue Marcelin Berthelot, un passage supérieur soit construit plutôt que l'allongement du passage inférieur existant.

Rétablissement des voiries

Plusieurs voies longeant l'autoroute se retrouvent dans l'emprise de l'élargissement. Aucun élément dans le dossier ne permet de juger de leur rétablissement (exemple : le chemin communal d'accès aux parcelles situées entre la RN147 et l'A10 au PR 301 à 302 ou la rue de la Pinterie à l'ouest de la sortie Poitiers-Sud).

Par ailleurs, plusieurs voies ont été transformées ou créées lors de la construction de la ligne à grande vitesse SEA. Les plans doivent tenir compte de l'aménagement foncier consécutif à ce chantier.

Phase travaux

Afin de minimiser la gêne, il est demandé de réduire tant que faire se peut les fermetures de voies lors des travaux sur ouvrages d'art.

Une autre gêne est celle des poussières générées et soulevées par le chantier. Un effort particulier devra être réalisé pour les éviter.

Si du travail de nuit s'avère nécessaire, il est exigé que ce ne soit pas dans les zones à proximité des habitations et que les camions soient équipés de bips de recul type « cri du lynx » ou équivalent.

Une attention particulière sera apportée à la protection de la grande faune tout autant qu'il faudra protéger l'autoroute des animaux.

Dans la vallée de la Boivre, lors de la construction des piles du futur viaduc, les accès de chantier devront se faire par des chemins dédiés, les chemins communaux n'étant pas aptes à supporter un trafic de chantier.

Péages

L'aire urbaine de Poitiers se caractérise par une zone d'attractivité économique continue partant de l'espace commercial des Portes Sud jusqu'à la zone communautaire d'activités de I-Parc. Il est demandé d'instaurer la gratuité totale de l'autoroute sur la section entre les diffuseurs 28 (Futuroscope) et 30 (Poitiers-Sud).