

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception

15 Mars 2013

Dossier complet le

03 Juin 2013

N° d'enregistrement

F07413P0047

### 1. Intitulé du projet

Construction d'un vélodrome

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'agglomération Limoges Métropole

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

M. Alain RODET

RCS / SIRET

Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
n°38 Construction d'équipements culturels, sportifs ou de loisir.	Le projet est conçu pour accueillir 1500 personnes maximum. Il se situe donc dans la fourchette comprise entre 1000 et 5000 personne correspondant à la catégorie des projets soumis à la procédure du "cas par cas".

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet

Limoges Métropole souhaite bénéficier d'un vélodrome homologué au niveau national et dédié à l'ensemble des pratiquants.

## 4.2 Objectifs du projet

Cet équipement sera ainsi dédié à un large panel de pratiquants, au-delà même de la seule pratique du cyclisme sur piste. Le développement de missions liées à l'apprentissage, la pédagogie auprès des enfants est également essentiel au projet. L'équipement pourra être couvert pour permettre la tenue des activités sans dépendre des aléas climatiques.

La construction d'une salle des sports communale sur un terrain adjacent permettra la mutualisation d'un certain nombre de fonctions : accueil, sanitaires, vestiaires... De ce fait, des locaux spécifiques pour le vélodrome seront adossés à la salle des sports

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

L'élaboration de cet équipement nécessite la réalisation de terrassements conséquents jusqu'à environ moins 3 mètres par rapport au terrain naturel. L'objectif est de limiter les mouvements de terre, de s'abstenir de l'amenée de matériaux d'apport et d'intégrer au mieux l'ouvrage dans son environnement.

La phase réalisation sera donc constituée de plusieurs phases :

- terrassement
- construction du tunnel d'accès
- mise en place des dispositifs de gestion des eaux pluviales
- revêtement de la piste et des espaces intérieurs
- maçonnerie et équipement
- mise en place de la couverture et de l'éclairage de la piste
- éléments paysagers, espaces extérieurs, clôtures,...

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'équipement, dans sa phase exploitation, aura une emprise de 125 m de longueur sur 70 m de largeur et une hauteur hors sol d'environ 10 m.

Il sera constitué d'une piste principale, d'une piste d'apprentissage, d'un quartier coureur et d'un plateau d'évolution.

Il devrait être utilisé de manière journalière et le nombre de cyclistes pour chaque session ne devrait excéder 20-30 coureurs.

L'utilisation nocturne est prévue et la piste sera éclairée à cet effet. Ce dernier sera très directif et orienté vers l'intérieur de l'anneau.

De manière très ponctuelle, des compétitions pourront avoir lieu. Le nombre de spectateurs maximal attendu sera de 1500 personnes. Le stationnement des véhicules est prévu sur les parkings de la salle de sport adjacente. Les spectateurs viendront se positionner debout en pourtour de la piste car il n'est pas prévu, dans un premier temps, la mise en place de gradins.

**4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Déclaration ou autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

**4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli**

/

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur
- emprise du vélodrome: longueur 125 m, largeur 70 m, S=9000 m <sup>2</sup>	
- hauteur maximale hors sol: 10m	
- longueur développée de la piste : 250 m	
- largeur de la piste : 7 m	
- dévers dans les lignes droites : 13 °	
- dévers dans les virages : 38 °	

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Rue de Mortemare

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Point d'arrivée : Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Communes traversées :

Bonnac-la-Côte

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Prairie

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

- Scot de l'agglomération de Limoges
- PLU de la commune de Bonnac

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site pourra générer du bruit uniquement lors d'événements sportifs de grande ampleur (quelques occasions dans l'année).
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(sauf engins de terrassement durant la période de chantier)
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Eclairage de l'anneau cycliste.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La récupération des eaux pluviales sera aménagée sur la parcelle au moyen de noues végétalisées ou de dispositifs alternatifs aux bassins. Elles seront ensuite restituées au milieu avec un débit régulé respectant les préconisations en vigueur.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'équipement sera visible dans le paysage, mais n'aura pas d'incidence sur le patrimoine architectural ou archéologique.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet pourrait être dispensé d'étude d'impacts dans la mesure où :

- il est éloigné de tout espace identifié pour son intérêt écologique (hors ZNIEFF et hors corridor écologique de la Trame Verte & Bleue de l'agglomération).
- il n'est pas situé sur une zone humide ;
- il n'implique aucun défrichement préalable ;
- des haies naturelles (avec des espèces de la flore locale) seront plantées aux abords de l'équipement afin de l'isoler des milieux environnants.
- il ne générera pas de déchets ;
- les eaux pluviales seront gérées au moyen de techniques alternatives, de type "noues" végétalisées ;

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

	Objet
	<p>Annexes complémentaires pour une meilleure compréhension du dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- notice technique descriptive.</li> <li>- coupes transversales et longitudinales de l'ouvrage projeté</li> <li>- intégrations et perspectives.</li> </ul>

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Limoges

le,

30 MAI 2013

Signature

  
**Gérard VANZEMBROUCKE**  
 Vice-Président  
 de la Cte d'Agglomération  
 LIMOGES-MÉTROPOLE



# DOSSIER TECHNIQUE

## NOTICE DESCRIPTIVE

### Sommaire

I.1 – Généralités .....	2
I.1.1 – Objet de l’opération .....	2
I.1.2 – Un vélodrome pour tous .....	2
I.2 – Intégration dans le site .....	3
I.3 – Caractéristiques techniques des anneaux.....	4
I.3.1 – Cadre réglementaire et d’homologation.....	4
I.3.2 – Caractéristiques générales du vélodrome.....	4
I.3.3 – Géométrie de l’anneau principal.....	4
I.3.3.1 – La piste.....	4
I.3.3.2 – La côte d’azur .....	4
I.3.3.3 – La zone de sécurité .....	5
I.3.3.4 – Marquages et équipements .....	5
I.3.4 – Caractéristiques de l’anneau d’apprentissage .....	5
I.3.4.1 – La piste d’apprentissage .....	5
I.3.4.2 – Le plateau d’évolution.....	5
I.4 – Caractéristiques des équipements .....	7
I.4.1 – L’éclairage de la piste .....	7
I.4.2 – Le quartier des coureurs.....	7
I.4.3 – Le tunnel d’accès .....	7
I.4.4 – La tribune.....	8
I.4.5 – Equipements de sécurité .....	8
I.4.5.1 –Parapet de la piste.....	8
I.4.5.2 – Filets de protection.....	8
I.5 – Caractéristiques de la couverture .....	9
I.6 – Equipements annexés à la salle de sport communale .....	9

## I.1 – Généralités

---

### I.1.1 – Objet de l'opération

Limoges Métropole souhaite bénéficier d'un vélodrome homologué au niveau national et dédié à l'ensemble des pratiquants, au-delà même de la seule pratique du cyclisme sur piste. Le développement de missions liées à l'apprentissage, la pédagogie auprès des enfants est également essentiel au projet. L'équipement pourra être couvert pour permettre la tenue des activités sans dépendre des aléas climatiques.

La construction d'une salle des sports communale sur un terrain adjacent permettra la mutualisation d'un certain nombre de fonctions : accueil, sanitaires, vestiaires... De ce fait, des locaux spécifiques pour le vélodrome seront adossés à la salle des sports (cf plan II.2).

Un expert technique de la FFC sera chargé d'accompagner le projet de sa conception à son homologation. Un comité technique et un comité de pilotage seront constitués sous le pilotage de la Direction Aménagement Déplacements, représentant le maître d'ouvrage tout au long de l'opération. La maîtrise d'œuvre générale de l'équipement reviendra, quant à elle à la Direction des Infrastructures Routières de Limoges Métropole.

### I.1.2 – Un vélodrome pour tous

Si l'anneau principal permettra d'accueillir des compétitions d'un niveau national, l'équipement sera également conçu de manière à répondre à différents types de pratiques (ex : jeux cyclistes, cyclisme traditionnel,...) et différents niveaux de pratiquants.

Par là même, le programme prévoit également les réalisations d'un anneau d'apprentissage d'initiation, d'un plateau central d'évolution revêtu ainsi que la mise en place d'une couverture par l'intermédiaire d'une structure légère.

De ce fait, le projet d'animation qui pourrait être élaboré est considérable :

- **Activités de loisir** : initiation, encadrement d'accueil collectif de mineurs, encadrement d'activités périscolaires, encadrement d'activités scolaires (primaire et secondaire), ...
- **Activités de compétition** : compétitions nationales et régionales, formations fédérales, stages de perfectionnement et de préparation aux compétitions nationales, entraînements hebdomadaire du Pôle Interrégional de Guéret, entraînement des clubs cyclistes locaux,...

## I.2 – Intégration dans le site

---

Le lieu d'implantation choisi est le site du stade/étang de Mortemare à Bonnac la Côte (cf plan II.1.).

Le secteur n'accueille aujourd'hui qu'un terrain de football ainsi qu'une aire de stationnement utilisée temporairement lors des manifestations régulières telles que les compétitions VTT.

Située au sud-ouest de l'étang, la zone réservée au projet est constituée d'une parcelle enherbée dont la pente descend vers le sud-ouest.

Le projet définira une cote NGF de la plate-forme de l'anneau cycliste en fonction des contraintes techniques et du coût d'opération. Il est souhaité un encaissement maximum dans le terrain afin d'équilibrer les déblais et les remblais, et donc de minimiser l'effet vent tout en optimisant l'insertion de l'équipement dans son environnement naturel.

Les aménagements paysagers concerneront tous les espaces libres disponibles dans l'emprise du projet d'aménagement.

Les essences locales et faciles d'entretien, minimisant ainsi les interventions, notamment de taille ou de tonte seront privilégiées.

Le traitement paysager sera être simple mais qualitatif.

Le projet apportera une attention particulière au traitement des talus de l'anneau cycliste vis à vis des infiltrations d'eaux pouvant entraîner des désordres à la piste (dispositif de drainage).

## I.3 – Caractéristiques techniques des anneaux

---

### I.3.1 – Cadre réglementaire et d'homologation

Le vélodrome sera conçu suivant les spécifications techniques de l'Union Cycliste International (U.C.I.) et classé en catégorie 4.

L'homologation sera assurée par la Fédération Française de Cyclisme (F.F.C.).

L'équipement pourra accueillir des épreuves de niveaux national, interrégional et régional.

### I.3.2 – Caractéristiques générales du vélodrome

Le vélodrome projeté ( cf plan de masse – pièce II.3) reprendra les éléments géométriques suivants :

- La longueur de la piste sera de **250 mètres linéaires**.
- La largeur de la piste sera de **7,00 ml** (non compris côte d'azur et zone de sécurité)
- La vitesse de référence à prendre en compte pour la conception du tracé de la piste sera de **80 Km/h**.

### I.3.3 – Géométrie de l'anneau principal

#### I.3.3.1 – La piste

La forme en plan de la piste sera fonction de sa longueur définie à 250.00 ml, du rayon des virages et des longueurs des axes transversaux et longitudinaux.

Le tracé en plan comportera deux lignes droites, deux arcs de cercle dans les virages et des raccordements progressifs définis par des clothoïdes de longueur 25.00 ml chacune.

Le dévers maximal dans les virages de la piste sera de **38°** calculé en fonction de la vitesse de référence et du rayon du virage.

Le dévers dans la ligne droite de la piste sera fixé à une valeur maximale de **13°**.

La largeur de la piste sera de **7.00 ml** (distance comprise entre la côte d'azur et le bord extérieur de la piste).

#### I.3.3.2 – La côte d'azur

Une bande de roulement de couleur bleu azur dite « côte d'azur » devra être aménagée tout le long du bord intérieur. La largeur de cette bande sera de **0.70 ml** et sa surface aura les mêmes propriétés que celles de la piste.

### I.3.3.3 – La zone de sécurité

Une zone de sécurité sera aménagée et délimitée à partir du bord intérieur de la côte d'azur. La largeur de l'ensemble zone de sécurité/côte d'azur sera de **4.00 ml**.

Le choix a été fait de revêtir cette zone, ce qui permettra aux cyclistes de tous âges et tous niveaux, avec des vélos de route dits « classiques », d'emprunter l'anneau en dehors des périodes de compétitions.

### I.3.3.4 – Marquages et équipements

Le traçage des lignes sera conforme au règlement de la Fédération Nationale de Cyclisme (F.F.C.). Les peintures utilisées auront une durabilité sans compromettre l'uni général de la piste par une épaisseur importante. La glissance du marquage devra être équivalente au coefficient de frottement de la piste.

Le marquage prendra en compte toutes les lignes longitudinales et transversales y compris la côte d'Azur avec leurs codes de couleur et leurs particularités de traçage.

Le projet intégrera tous les équipements et leurs connexions nécessaires pour l'organisation de compétitions cyclistes. Ils comprendront notamment tous les dispositifs nécessaires au chronométrage des compétitions y compris les espaces fonctionnels comprenant le podium du juge à l'arrivée, la loge du juge-arbitre à l'extérieur de la piste et le podium central pour le starter.

## I.3.4 – Caractéristiques de l'anneau d'apprentissage et du plateau d'évolution

### I.3.4.1 – La piste d'apprentissage

La piste d'apprentissage est une piste à part entière avec des caractéristiques géométriques proche de celles de l'anneau principal même si celle-ci ne sera soumise à aucune homologation.

Cette piste, d'une longueur développée de **125.00 ml**, sera ainsi constituée de deux lignes droites, de raccordements progressifs type clothoïde et de deux arcs de cercle de rayon 12.00 m.

Les dévers de la piste seront compris entre **13°**, dans les lignes droites, et **25°** dans les virages.

La largeur de la piste sera de 4.00 ml.

Cet anneau ne disposera pas de côte d'azur et de dispositifs de chronométrage.

### I.3.4.2 – Le plateau d'évolution

Au centre de la piste d'apprentissage, sur une surface d'environ 900.00 m<sup>2</sup>, sera aménagé un espace à usage polyvalent revêtu en enrobé et appelé « plateau d'évolution ». Celui-ci permettra

aux écoles de cyclisme notamment d'organiser des jeux cyclistes (slaloms, planches à bascule, passage d'obstacles,...).

## I.4 – Caractéristiques des équipements

---

### I.4.1 – L'éclairage de la piste

L'éclairage de la piste de l'anneau cycliste sera conforme aux exigences du règlement de la Fédération Française de Cyclisme, aux prescriptions de l'AFE et aux normes d'électricité en vigueur.

L'éclairage moyen horizontal demandé pour un vélodrome classé en catégorie 4 U.C.I. est fixé à **500 lux** avec une uniformité de 0,7 en compétition. En échauffement, la valeur est réduite à 300 lux.

Les projecteurs d'éclairage seront fixés sur la couverture ou sur poteaux.

Les différents éclairages pourront être allumés indépendamment.

La puissance prévisible pour ce type d'équipement est de l'ordre de 30 KW.

Un éclairage de secours de la piste sera prévu et conforme aux directives de la F.F.C.

L'intensité lumineuse normale de secours sera au moins égale 100 lux et la durée minimale de l'éclairage sera idéalement d'un quart d'heure.

Il sera également prévu les équipements d'accompagnement et de sécurité nécessaires, les besoins en locaux éventuels de stockage (groupe électrogène) ainsi qu'une notice descriptive de l'éclairage de secours (aspect technique (système onduleur possible), investissement, coût de fonctionnement).

### I.4.2 – Le quartier des coureurs

La zone d'attente des coureurs et des accompagnateurs, appelée quartier des coureurs, sera aménagée au débouché du tunnel.

Le quartier des coureurs sera décaissé d'environ 1.50 m afin de ne pas créer de gêne visuelle pour les coureurs.

Sa surface totale permettra d'accueillir une centaine de coureurs assis soit une surface totale comprise entre 500 et 800 m<sup>2</sup>. Cet espace sera aménagé en **box semi-couverts** simplement équipés de bancs déposables et résistants aux intempéries (10 unités) ainsi que de supports pour les vélos (10 unités).

Le quartier des coureurs sera équipé de raccordements électriques et disposera de deux points de puisage d'eau, type « bouche de lavage ».

### I.4.3 – Le tunnel d'accès

Le projet intégrera la réalisation d'un tunnel d'accès à l'aire centrale intérieure du vélodrome. Le tunnel débouchera dans le secteur du virage le plus éloigné de la ligne d'arrivée, au droit du quartier des coureurs.

Les pentes seront adaptées aux cyclistes et seront antidérapantes.

Le gabarit retenu est de 3x3 m permettant l'accès éventuel des véhicules de secours et d'entretien. D'une longueur d'environ 36.00 m celui-ci sera équipé d'un éclairage de balisage et d'un système d'évacuation des eaux pluviales et de ruissellement.

A noter que des sanitaires à usage des coureurs et organisateurs seront implantés à l'intérieur même de l'ouvrage.

#### **I.4.4 – La tribune**

L'équipement de l'anneau cycliste ne comprendra pas la réalisation de tribune. Toutefois, l'emplacement sera déjà anticipé afin de faciliter les conditions de construction future d'une tribune dans la ligne droite d'arrivée.

L'accès public à cette tribune devra s'effectuer depuis la rangée la plus haute.

#### **I.4.5 – Equipements de sécurité**

##### **I.4.5.1 – Parapet de la piste**

Le bord extérieur de la piste sera entouré d'une bande supérieure périphérique horizontale de 0,60 m de largeur et qui servira de support au parapet de sécurité en matériaux rigide et non oxydable. La partie inférieure de ce parapet sera pleine sur une hauteur de 0,65 m et la partie supérieure à 0,90 m de la surface de la piste (bord extérieur) sera équipée de deux mains courantes formées avec un tube inclinée vers la piste dans les virages et un autre extérieur côté spectateurs.

Il n'y aura aucune partie saillante dans le parapet côté piste.

A noter qu'un portillon d'accès dans le parapet à l'opposé de la ligne d'arrivée et s'ouvrant vers l'extérieur, sera positionné et dimensionné pour le passage d'un véhicule type « camionnette ».

##### **I.4.5.2 – Filets de protection**

Sur toute la zone autour du quartier coureur, le bord intérieur de la zone de sécurité disposera de filets de protection d'une hauteur d' 1.50m. En effet, la présence de murs de soutènement avec des dénivellations pouvant atteindre les 2.50 m nécessitera ce type de protection afin de limiter au maximum les risques découlant de sorties de piste accidentelles.

## I.5 – Caractéristiques de la couverture

---

Du fait des intempéries et de la volonté d'ouvrir l'équipement au plus grand nombre et tout au long de l'année, le projet sera étudié pour être couvert par une structure légère, permettant à la piste principale d'être protégée des précipitations.

Un système de structure légère métallique implantée en pourtour de la piste, le tout recouvert d'une toile tendue pourrait être une solution satisfaisante.

Des perspectives et vues 3D de l'équipement sont jointes à ce dossier dans la pièce II.6.

A ce stade de l'étude, les composantes techniques de cet équipement ne peuvent être détaillées.

## I.6 – Equipements annexés à la salle de sport communale

---

Comme décrit dans le paragraphe I.1 – Généralités, le vélodrome disposera de locaux adossés à la salle des sports communale.

L'extension de la salle des sports communale aura une surface utile d'environ 100 m<sup>2</sup>.

Elle comprendra un local de stockage des vélos, un atelier de réparation, une salle de formation, un bureau pour le gestionnaire de l'équipement, un local d'assistance médicale.

Le projet intégrera avec une attention particulière les cheminements entre ces locaux et l'entrée de la piste.



Limoges, le 30 MAI 2013

DREAL - Limousin - Courrier SRDD		
Arrivé le : - 3 JUIN 2013	Attrib	Info
Chef de service		
Adjoint CS		
Secrétariat		
Autorité Environnementale	*	
Obs Stat Evaluation		
Information Géographique		
R.S.D.D.		

DIRECTION  
INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Affaire suivie par :

Stéphane BERNARD

Tél. :

05 55 45 78 31

Le Président

à

Monsieur le Directeur Régional  
Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
du Limousin  
Service Stratégie régionale du Développement  
CS 53218  
22 rue des Pénitents Blancs  
87032 LIMOGES CEDEX 1

N/Réf. : SB/MT

V/Réf. : Lettre du 29/03/2013 - F07413P0047  
Affaire suivie par Patrick BOUILLON

Objet : Construction d'un vélodrome à Bonnac la Côte (87)

Monsieur le Directeur Régional,

J'ai bien reçu votre courrier cité en référence qui a retenu toute mon attention.

1° - Je vous transmets, ci-joint, le document CERFA avec la rubrique 9 dûment complétée,

et vous apporte les éléments de réponse ci-dessous :

2° - Tel que décrit dans le formulaire qui vous a été remis, le projet relève uniquement de la rubrique n° 38 : « Construction d'équipements culturels, sportifs ou de loisirs ».

**La rubrique n° 39 n'est pas retenue** car le SCOT ne prévoit pas d'étude d'impact. Le seul chapitre traitant de ce type d'équipement se trouve dans l'axe 2 du SCOT « La dynamique démographique » - page 94 - prescription 107 : « promouvoir les manifestations et pérenniser la fréquentation des sites et équipements » (cf pièce jointe). Le SCOT ne donne aucune prescription quant au développement de cette zone. Il précise seulement « l'amélioration de l'attractivité du territoire » sans donner d'endroit spécifique.

**La rubrique n° 40 n'est pas retenue** car comme le précise l'article R.122-2 du projet de décret relatif aux études d'impact : « le projet est soumis à la procédure de cas par cas lorsque la commune n'est pas dotée d'un PLU ». La commune dispose d'un PLU qui prévoit d'ailleurs la création d'équipements sportifs dans cette zone UL (ci-joint extrait du PLU avec copie du CR de révision). Les zones de stationnement seront aménagées dans le cadre de la réalisation du gymnase qui est un projet sous maîtrise d'ouvrage commune de Bonnac la Côte. La taille exacte de l'aire de stationnement n'a pas encore été précisée.

3° - Une erreur apparaît sur le point 4.8. **Le projet ne s'inscrit pas dans un programme de travaux proprement dit.** Il y a bien une volonté de développement sportif de ce secteur avec l'idée d'un stade cycliste mais pour le moment aucun maître d'ouvrage n'est désigné, hormis pour le gymnase. De plus, il n'y a, pour l'instant, aucun engagement politique ni d'échéance avancée pour ce développement.

... / ...

En ce qui concerne les compétitions VTT, il y a eu un amalgame entre la notice technique qui indique que le site comporte un stade de football et un espace enherbé annexé ayant servi à l'organisation des « 24 heures VTT de Bonnac la Côte » (épreuve aujourd'hui disparue) et la rubrique 4.8 qui précise les équipements qui pourront un jour intégrer le site.

Il y a bien concomitance, comme précisé dans la rubrique 4.2, entre le vélodrome et le gymnase puisque les sanitaires et certaines fonctions prévus dans ce dernier seront mutualisés avec le vélodrome.

Pour tout ce qui est gestion des accès, il est encore trop tôt au stade de notre étude pour vous donner des précisions autres que le schéma de l'annexe 5. Par ailleurs, le maître d'œuvre du gymnase vient seulement d'être retenu par la commune et c'est lui qui aura en charge la réalisation des parkings. Ceux-ci devraient être situés à l'arrière du gymnase et seront réalisés de manière à s'intégrer au mieux à l'environnement (nivellement, choix des matériaux,...)

4° - Vous trouverez en pièces jointes les éléments du PLU en rapport avec le projet de vélodrome.

Il n'y a pas de prescription particulière dans le SCOT quant aux impacts sur l'environnement générés par le développement de cette zone et son exploitation.

#### 5° - CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE :

Le projet est situé en tête de bassin versant d'un affluent de La Mazelle (altitude NGF : environ 420 mètres) en amont du bourg de Bonnac la Côte.

Le Schéma Directeur des Eaux Pluviales (cf extraits en pièces jointes) a classé ce bassin versant sur les aspects qualitatifs et quantitatifs de la façon suivante :

#### - Enjeux quantitatifs : ZONE A RISQUE QUANTITE MODERE

Il s'agit des bassins versants dont l'urbanisation a un impact très faible sur les habitations et infrastructures sensibles.

L'objectif est d'assurer sur ces bassins versants une compensation de l'urbanisation jusqu'à l'événement pluvieux décennal.

Le schéma directeur demande une régulation du débit pour cette taille de projet (bassin versant du projet inférieur à 20 Ha et dont la surface active est supérieure à 500 m<sup>2</sup>) sur la base de 40 L/s/Ha. Cependant il sera appliqué ce que le SDAGE Loire Bretagne demande, à savoir un débit de fuite global de 20 L/s jusqu'à une période de retour décennale.

#### - Enjeux qualitatifs : ZONE A RISQUE QUALITE FORT

Il s'agit des bassins versants situés à l'amont de captage AEP proche constituant une menace directe et rapide sur la qualité des eaux et zones avec enjeux sur espèces animales particulières à protéger.

Remarque : Les bassins versants de la Vienne en amont du captage du Pas de la Mule et de La Mazelle en amont des retenues de Beaune sont à l'intérieur du périmètre de vigilance des captages AEP mais la réglementation actuelle associée ne concerne aucune prescription précise relative aux rejets pluviaux.

- GESTION DES EAUX USEES ET PLUVIALES :

➤ Eaux usées : en l'absence de réseau public d'assainissement, les eaux usées seront traitées par un dispositif individuel respectant les prescriptions techniques réglementaires en vigueur, dimensionné selon les capacités d'accueil du site et compatible avec la nature du sol en place. Une étude spécifique permettant de justifier du choix des bases de conception et d'implantation des ouvrages sera réalisée afin de définir la filière la plus adaptée à mettre en place.

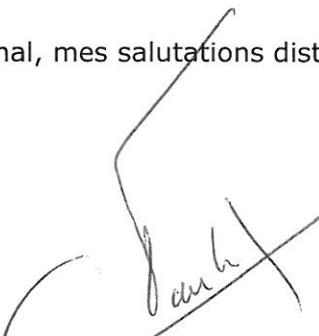
➤ Eaux pluviales : elles seront gérées conformément aux prescriptions citées plus haut et en accord avec les exigences complémentaires qui pourront être demandées par les services de l'Etat dans le cadre du dossier Loi sur l'Eau qui sera constitué pour ce projet. La volonté du service en accord avec le maître d'ouvrage sera de gérer les eaux pluviales en utilisant au maximum les capacités d'infiltration du sol (une étude de sol sera réalisée sur les zones prévues pour la gestion des eaux pluviales) pour limiter les déplacements d'eaux pluviales et les rejets vers le milieu superficiel situé en dehors de la parcelle du projet.

6°/ La réalisation de ces équipements sportifs, aussi bien dans la phase travaux qu'exploitation, nécessitera un recalibrage de la rue de Mortemart afin de permettre notamment le croisement de deux véhicules. L'affluence et le trafic généré resteront modérés. Hormis lors d'événements exceptionnels comme des compétitions régionales, le vélodrome ne drainera qu'assez peu de pratiquants sur un même créneau horaire car cet équipement ne peut être utilisé par plus d'une trentaine de cyclistes simultanément.

Pour information, les réflexions quant à la gestion future du site sont en cours, en partenariat avec les instances cyclistes locales. Des engagements concrets sont prévus d'ici la fin du mois de juin.

La Direction des Infrastructures Routières se tient à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Régional, mes salutations distinguées.



Gerard VANDENBROUCKE  
Vice-Président  
de la C<sup>té</sup> d'Agglomération  
LIMOGES-MÉTROPOLE

# EXTRAIT DU SCOT

## AXE 2

### LA DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE DE L'AGGLOMERATION DE LIMOGES

Il conviendrait de poursuivre les aménagements facilitant la pratique de la randonnée pédestre.

#### Recommandations :

- Tendre vers l'homogénéisation du balisage et la mise aux normes des sentiers,
- Pérenniser les itinéraires de randonnées considérés comme pertinents en les inscrivant au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées),
- Reporter les itinéraires de randonnées inscrits au PDIPR dans les documents d'urbanisme communaux,
- Chercher des jonctions entre sentiers existants, pour créer des itinéraires traversant plusieurs communes,
- Compléter l'offre en développant de nouveaux itinéraires de randonnées qui s'appuient sur le patrimoine naturel et architectural,
- S'appuyer sur la présence des chemins de St Jacques de Compostelle inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.

**Prescription n° 107 :** Promouvoir les manifestations et pérenniser la fréquentation des sites et équipements

Le territoire accueille une dizaine de **manifestations culturelles et événementielles** qui attirent majoritairement une population locale. Même si la renommée de certaines d'entre elles dépasse largement les frontières régionales, on ne peut pas parler aujourd'hui de dimension touristique. Le potentiel de cette offre est sous exploité. En revanche, la visite de **sites liée au patrimoine local** est à l'origine d'une grande partie du flux touristique sur notre territoire.

#### Recommandations :

- Améliorer la communication actuelle autour de l'offre touristique,
- Ancrer les manifestations existantes en les corrélant à un équipement pérenne (comme le centre permanent du salon du dessin de presse d'humour à St Just le Martel),
- Réciproquement, réfléchir à des manifestations en lien avec des sites ou équipements existants pour augmenter leur fréquentation (Moulin du Got à St Léonard de Noblat,...),
- S'appuyer sur les manifestations sportives de dimension nationale pour promouvoir les atouts touristiques du territoire (course nature des « Gendarmes et les Voleurs de temps », courses cyclistes...)
- Protéger et valoriser les sites et équipements touristiques, par le biais de zonages et règlements spécifiques sur la ou les communes concernées (comme le château de La Borie à Solignac,...),
- Réserver des espaces dans les P.L.U., pour le développement d'équipements touristiques.
- Promouvoir les opérations événementielles (Marchés de Producteurs de Pays)

**Prescription n° 108 :** Valoriser les savoir-faire locaux

La filière du tourisme de découverte économique, encore peu exploitée, peut s'avérer un véritable atout et permettre de faire largement évoluer cette branche d'activité. Dans ce domaine, le territoire du SCOT peut s'appuyer sur son patrimoine culturel identitaire qui intègre certains savoir-faire locaux à promouvoir et à mettre en valeur : porcelaine, art du feu, papier, agriculture, gastronomie, etc. Quelques entreprises dans ces domaines d'activités se sont orientées vers ce type de développement.

## Note de présentation

### Préambule

L'article L.123-13 du Code de l'Urbanisme précise les conditions dans lesquelles la révision peut être mise en œuvre :

#### **Extrait de l'article L123-13 :**

[...]

La procédure de modification est utilisée à condition que la modification envisagée :

- a) Ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables mentionné à l'article L. 123-1-3 ;
- b) Ne réduise pas un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, ou une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
- c) Ne comporte pas de graves risques de nuisance.

Le projet de modification est notifié, avant l'ouverture de l'enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, au préfet, au président du conseil régional, au président du conseil général et, le cas échéant, au président de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4, ainsi qu'aux organismes mentionnés à l'article L. 121-4.

[...]

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs révisions simplifiées et à une ou plusieurs modifications peuvent être menées conjointement.

### MODIFICATION N°2 – SECTEUR DE MORTEMART

L'évolution proposée par la commune de BONNAC-LA-COTE par le biais de cette procédure de modification porte sur les points suivants :

#### ➤ Demande :

- Demandeur : Mairie
- Mode de demande : présentation en Conseil municipal d'études de faisabilité ayant pour objectif l'implantation d'un équipement sportif dédié en priorité au cyclisme avec l'implantation d'un anneau de vitesse sur le secteur de Mortemart.
- Objet :
  1. Au lieu-dit Mortemart, modification des Zones AUs et AUt en zone UL pour création d'une zone d'urbanisme utile à l'implantation d'équipement sportif et

des équipements connexes compris des locaux d'accueil pour des associations sportives.

2. suite au classement des zones AUt et AUs du secteur de Mortemart en zone UL, il est nécessaire de compléter le règlement du PLU par la zone UL.

- Décisions Conseil Municipal des 8 juillet 2011 et 11 novembre 2011 :

- prise en compte de la demande communale et décide de faire classer en zone UL, zone à vocation d'accueil d'équipement de Loisir, sportif, de tourisme et culturel, le secteur de Mortemart concerné pour l'implantation d'un équipement de loisir et sportif collectif.
- De classer en zone UL les parcelles n°198, 211 et 212, actuellement en zone AUa, qui se trouvent à coté des vestiaires des joueurs de football et qui appartiennent à la commune,
- De conserver en zone Nv la partie de la parcelle n°196 déjà classée en zone Nv.
- De modifier le règlement du PLU par ajout d'une zone UL qui couvre les espaces destinés à l'accueil des équipements sportifs, culturels, de tourisme et de loisirs tout en préservant au maximum les sites, paysages et environnement.

➤ **Partie explicative :**

L'ajout de la zone UL dans le règlement est rendu nécessaire par l'ouverture à l'urbanisation des zones AUs et AUt du secteur de Mortemart qui font l'objet par la Révision simplifiée n°1 concomitante à cette modification, à un classement en zone constructible UL pour le projet d'implantation d'un équipement sportif collectif.

La création d'une zone UL dans le secteur de « Mortemart » nécessite de compléter le règlement du PLU qui ne comporte aucune réglementation applicable à ce type de zone.

➤ **Parcelles :**

- Section : AE - N°: 9, 10, 11, 13, 196p, 198, 211, 217, 218, 239 et 240

- Surface Zonage avant :

- Type : AUs - Surface :	59.96 ha
- Type : AUt - Surface :	21.09 ha
- Type : AUa - Surface :	111.59 ha

- Surface Zonage après :

- Type : UL - Surface :	11.00 ha
- Type : AUs - Surface :	56.70 ha
- Type : AUt - Surface :	13.52 ha
- Type : AUa - Surface :	111.42 ha

➤ Photos secteur :



Chemin bordant l'étang de Mortemare et la parcelle AE n°13



Vue depuis le chemin en direction des parcelles section AE n°11, 13 et 218



Accès à la future zone UL depuis la Rue de la Basse-côte



Vue sur les parcelles AE n°9, 10 et 11

➤ **Règlement du PLU :**

La présente révision simplifiée nécessite un complément au règlement du PLU pour la création d'une nouvelle réglementation applicable à la zone UL créée par la présente Modification.

➤ **Partie explicative :**

A – Classement des zones AUs et AUt en zone UL :

Dans le règlement du PLU, la définition des zones AUs et AUt est la suivante :

- La zone AUs est une zone naturelle, non équipée, qui peut être urbanisée à l'occasion d'une modification ou une révision du plan local d'urbanisme ou de la réalisation d'opérations d'aménagement ou de construction compatibles avec un aménagement cohérent de la zone.
- La Zone AUt est une zone destinée à être ouverte à l'urbanisation et susceptible d'accueillir des équipements de loisir, de sport et/ou de tourisme uniquement.

Ce secteur de Mortemart est classé dans le PLU approuvé le 31 mars 2006 en zones AUs et AUt. Il peut être ouvert à l'urbanisation à l'occasion d'une modification ou d'une révision du PLU avec comme priorité l'implantation d'équipement de loisir, de sport et/ou de tourisme particulièrement pour la zone AUt et d'une révision ou modification du PLU pour la zone AUs.

La commune a sur ce secteur le projet d'implantation d'un pôle cyclisme avec la réalisation d'un anneau de vitesse et d'un gymnase, en accompagnement sont prévus les aménagements connexes d'accueil, de parkings, de secteur de loisir,... Ce type d'équipement et ses aménagements connexes correspondent à la destination des équipements à planter en zones AUs et AUt.

Ce secteur non encore urbanisé est actuellement en état de prairie et de terrain de football en herbe. La zone NV, zone naturelle et forestière qui est une réserve foncière destinée à rester espace naturel dénommée "Coulée verte", limitrophe au terrain sur lequel est projeté l'équipement sportif est une continuité pour cette zone ayant pour objectif l'exercice de sport de plein air. La présence immédiate de l'étang de Mortemart est un complément non négligeable à l'aspect ludique des équipements prévus sur ce secteur.

La parcelle n°6 est conservée en zone AUt pour une urbanisation future. Elle pourra recevoir l'implantation d'équipements complémentaires au pôle cyclisme en correspondance avec le règlement applicable à cette zone notamment au tourisme.

#### B – Classement des parcelles 198, 211 et 212 en zone UL :

Ces parcelles du secteur de Mortemart sont actuellement classées en zone AUa.

La parcelle 198 qui se trouve en dessous des vestiaires du terrain de football est à l'extérieur des clôtures existantes des terrains supportant des bâtiments et aurait du de fait être classée en zone AUt, cette modification correspond donc à une rectification.

Les parcelles 211 et 212 sont aujourd'hui propriété de la Commune et contiguës à la zone UL créée par la présente modification. Pour un aménagement d'ensemble cohérent de la zone, il est nécessaire de les classer en zone UL, zone qui aura pour vocation à autoriser l'implantation de bâtiment destiné à accueillir des associations liées au sport.

#### C – Modification de la répartition des surfaces :

La révision simplifiée n'entraîne pas de réduction de la zone agricole.

Le classement de la zone AUa du secteur de Mortemart, zone qui pouvait recevoir un projet d'aménagement urbain, en zone UL augmente la surface préservée pour l'implantation d'équipement sportif et de loisir.

L'implantation d'un pôle sportif dédié au cyclisme, unique dans la région sera un moteur de développement pour la commune et un vecteur positif pour la qualité de vie sur la commune de BONNAC-LA-COTE.

La révision du PLU dans ce secteur permettra d'avoir une urbanisation cohérente en dédiant un secteur localisé aux équipements sportifs, permettant une transition de la fin d'une zone urbanisée de la commune à l'étang de Mortemart compris dans la coulée verte.

Les terrains concernés sont à proximité de la partie urbanisée du bourg de la commune, ils sont déjà desservis par une voie existante et les réseaux sont à proximité immédiate.

D – Modification du règlement du PLU :

L'ajout de la zone UL dans le règlement est rendu nécessaire par l'ouverture à l'urbanisation des zones AUs et AUt du secteur de Mortemart en un classement en zone constructible UL pour le projet d'implantation d'un équipement sportif collectif objet de la présente modification.

La création d'une zone UL dans le secteur de « Mortemart » nécessite de compléter le règlement du PLU qui ne comporte aucune réglementation applicable à ce type de zone.

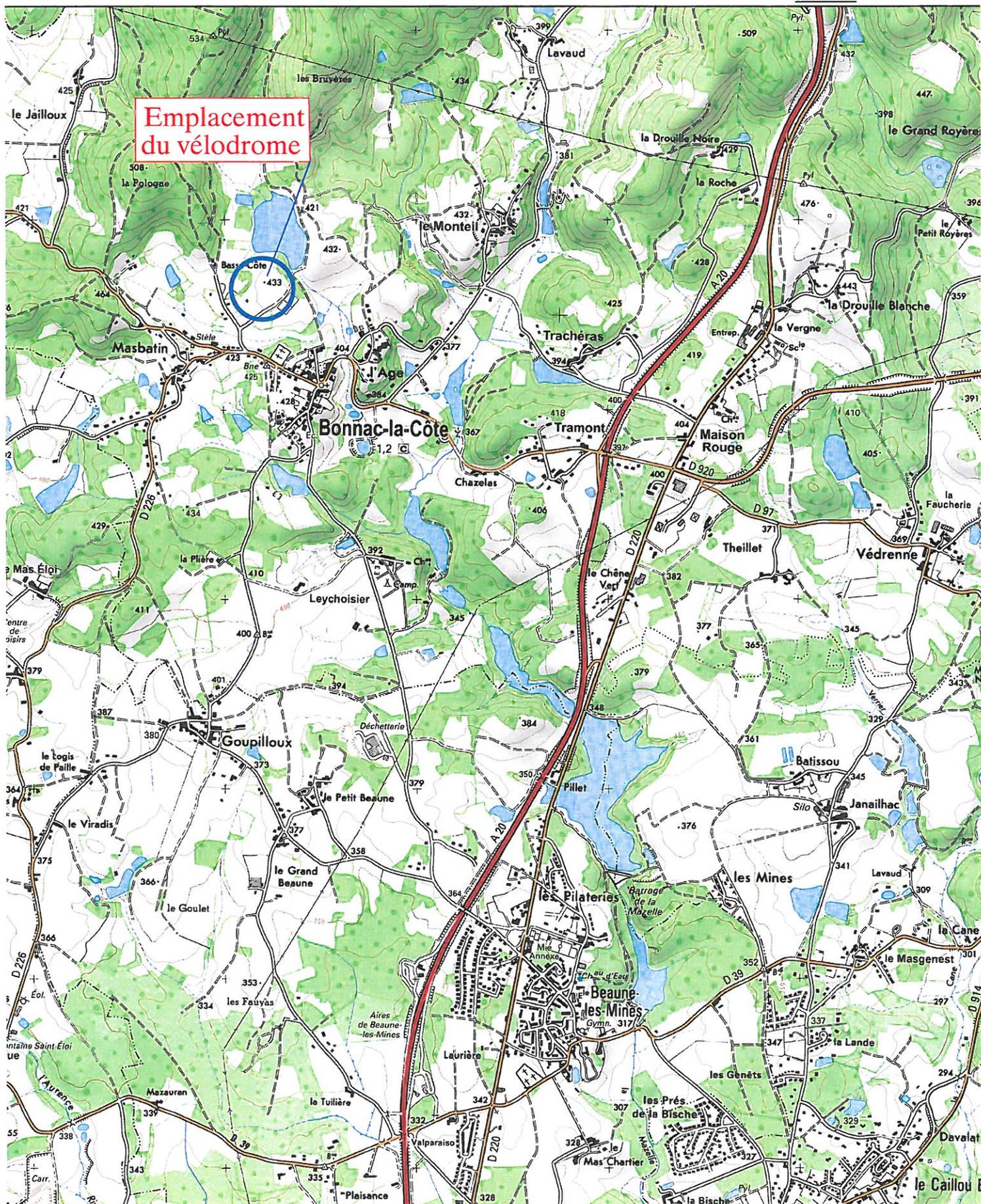




# ANNEXE 2

## Plan de situation

Ech. : 1/25 000



# ANNEXE 3 . A

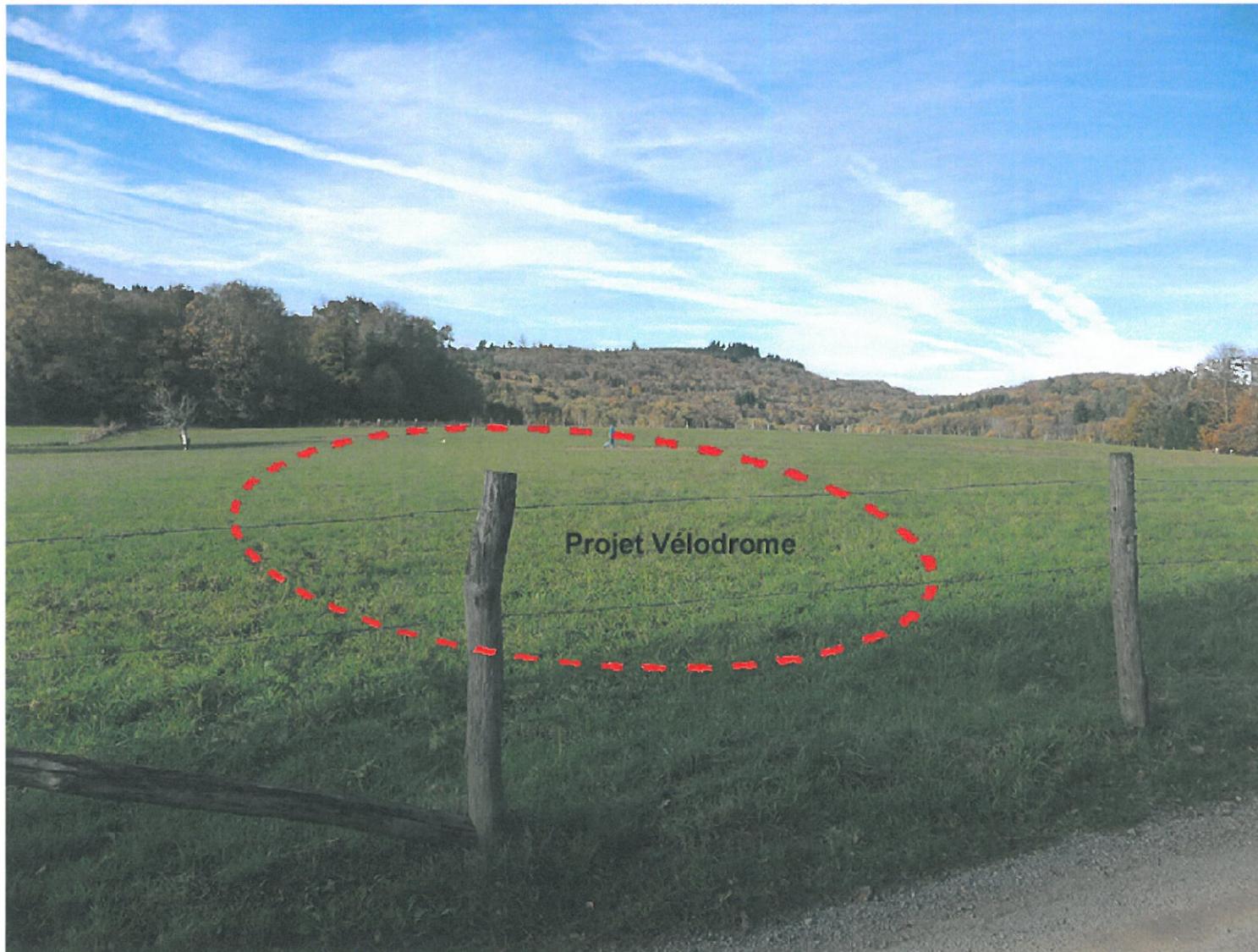
## Situation prises de vues



Prise de vue 01/01/2006

## ANNEXE 3 . B

### Photo 1: Environnement proche



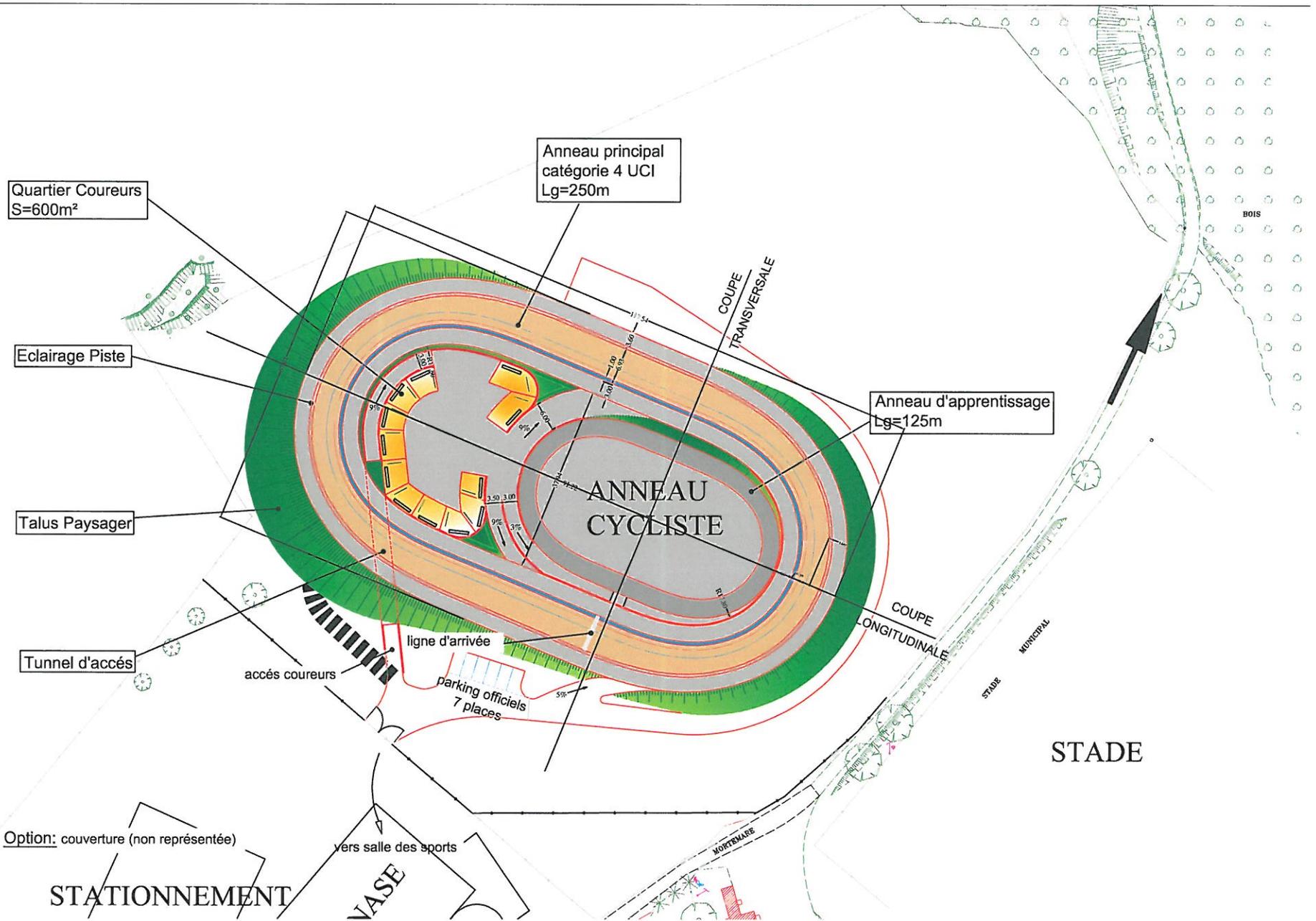
Prise de vue 12/11/2012

## ANNEXE 3 . C

### Photo 2: Environnement lointain



Prise de vue 2006



# ANNEXE 5

## Plan des abords du projet

© photo aérienne - 2005

Ech. : 1/2 000

