

# Dossier de concertation

---

## Mise en compatibilité du PLU

Amélioration de la vitesse commerciale de la  
LIANES 11 par la réalisation de travaux de  
réaménagement de voirie  
Mérignac Avenue Marcel Dassault  
Aire de covoiturage à proximité du giratoire  
Marchegay

## Notice explicative

Direction Générale Mobilités  
Direction Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures  
Service amélioration extension réseau TC existant





# Sommaire

---

Préambule .....	4
<b>1. Eléments de cadrage .....</b>	<b>5</b>
sur la procédure .....	5
1.1 La procédure de concertation préalable du code l'urbanisme .....	5
1.2 Qu'est-ce qu'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) ? .....	5
1.3 Procédures d'évolution du PLU .....	8
<b>2. Présentation du projet .....</b>	<b>10</b>
2.1 Contexte et enjeux du projet .....	10
2.2 Les objectifs retenus.....	11
2.3 La concertation préalable portant sur le projet .....	11
2.4 Adaptations du projet dans le cadre des études détaillées .....	12
<b>3. La mise en compatibilité du PLU .....</b>	<b>15</b>
3.1 Le PLU sur le territoire de projet : état des lieux .....	15
3.2 Pourquoi modifier le PLU ? Les évolutions envisagées .....	18
3.3 Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement de la modification du PLU sur l'environnement.....	18

# Préambule

Dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle de la **stratégie métropolitaine des mobilités**, Bordeaux Métropole envisage l'amélioration de la desserte en transports en commun des communes de Mérignac et Martignas-sur-Jalle par l'amélioration de la vitesse commerciale de la **Lianes 11** en réalisant des **travaux de couloirs bus à Mérignac avenue Marcel Dassault tout en améliorant les conditions de déplacement des autres modes (modes doux, co-voiturage)**.

Ce projet sera accompagné par la réalisation d'une **aire de covoiturage de 44 places** au niveau de la sortie de Martignas-sur-Jalle.

Certaines dispositions du règlement du PLU en vigueur ne permettant pas de mettre en œuvre les projets **de requalification de l'avenue Marcel Dassault et de l'aire de covoiturage**, une **procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme** est engagée dans la cadre d'une **déclaration d'utilité publique**.

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation sont respectivement déposés :

- **À la mairie de Mérignac**, avenue Maréchal Delattre de Tassigny,
- **À la mairie de Martignas-sur-Jalle**, avenue de la République ;
- **Au Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole** rue des satellites au Haillan ;
- **À la direction Tramway/SDODM/grandes infrastructures de la Direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole**, cours du Maréchal Juin, Immeuble Laure Gatet 1er étage à Bordeaux,

La concertation est également ouverte via les sites internet de Bordeaux Métropole et de la participation Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr>).

Le public peut ainsi en prendre connaissance et formuler ses observations soit sur les **registres papier**, soit sur le **registre dématérialisé**.

A l'issue de la concertation, un bilan sera établi et publié.



# 1. Éléments de cadrage sur la procédure

## 1.1 La procédure de concertation préalable du code l'urbanisme

La concertation préalable est une procédure qui permet d'associer le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme. Elle permet également de recueillir l'avis de la population avant l'enquête publique.

La **loi ASAP du 7 décembre 2020** est venue modifier l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme à savoir le champ d'application de la concertation du code de l'urbanisme et le champ de l'évaluation environnementale du PLU.

**La procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) étant soumise à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une concertation du code de l'urbanisme** associant, pendant toute la durée d'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente (article L103-4 du Code de l'urbanisme).

D'une façon plus générale, la concertation a pour but, d'une part, d'informer le public du lancement de l'opération, d'autre part, d'en enrichir le programme en recueillant les avis, notamment des usagers et riverains, pour une plus grande qualité du projet.

## 1.2 Qu'est-ce qu'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) ?

Le PLU est un **outil de planification** qui, dans le respect des objectifs du développement durable, vise notamment à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux - Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels
- La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel
- Les besoins en matière de mobilité

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de villes ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat ;

4° La sécurité et la salubrité publique ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. Le PLU est aussi un document d'urbanisme réglementaire de droit commun qui régit notamment les possibilités de constructions et d'usages des sols.

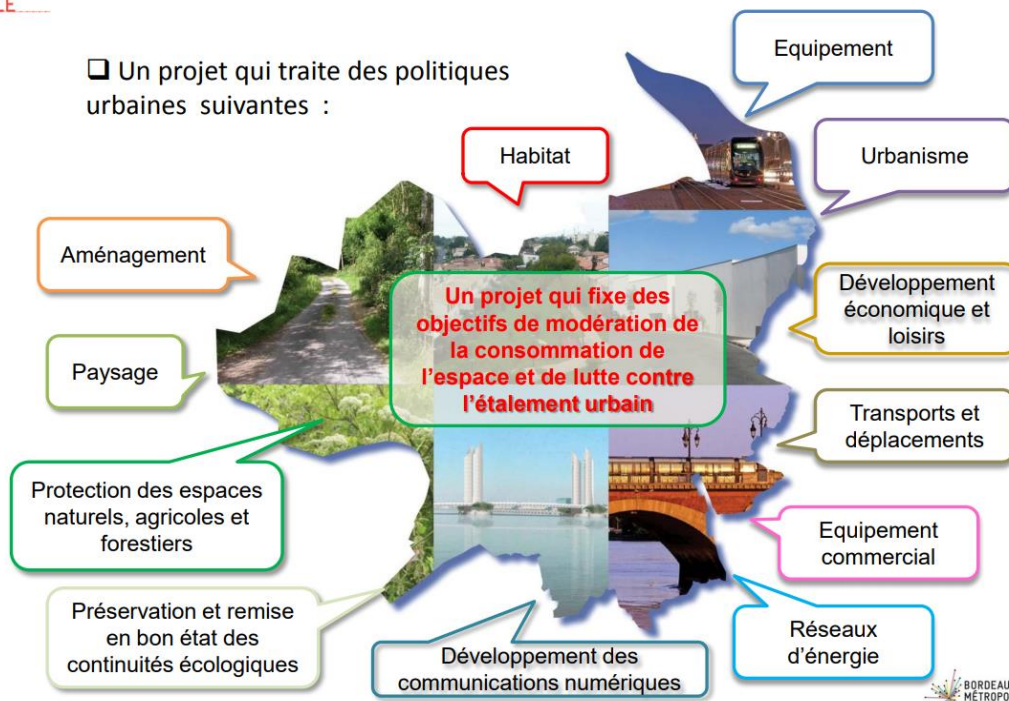


- [illegible]



## Le contenu du PLU cadré par le code de l'urbanisme

□ Un projet qui traite des politiques urbaines suivantes :



## Les documents qui constituent le PLU 3.1

### 1. Le rapport de présentation :

- L'état initial de l'environnement
- Le diagnostic
- L'explication des choix
- L'évaluation environnementale
- Le résumé non technique

### 2. Le Projet d'Aménagement et de développement durables

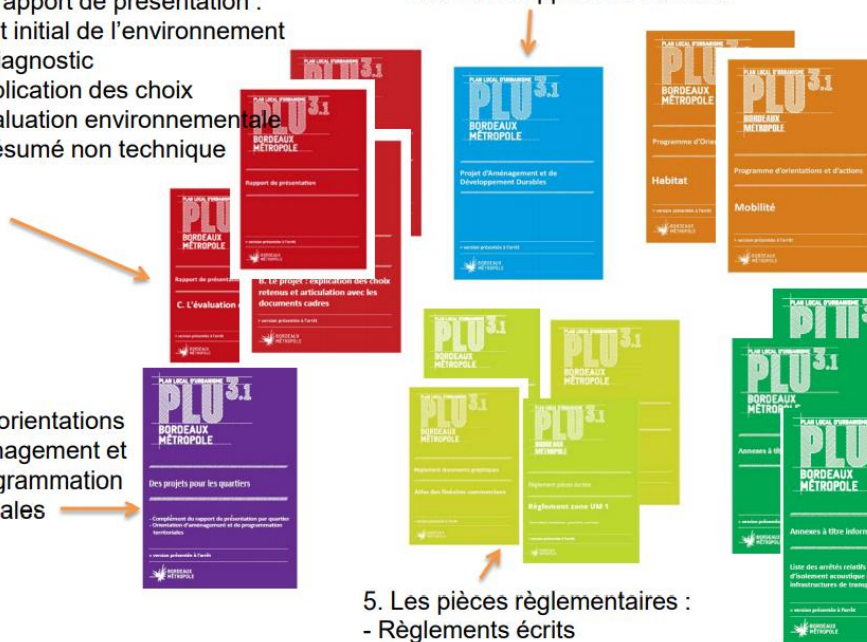
### 3. Les programmes d'orientations et d'actions pour l'habitat et la mobilité

### 4. Les orientations d'aménagement et de programmation territoriales

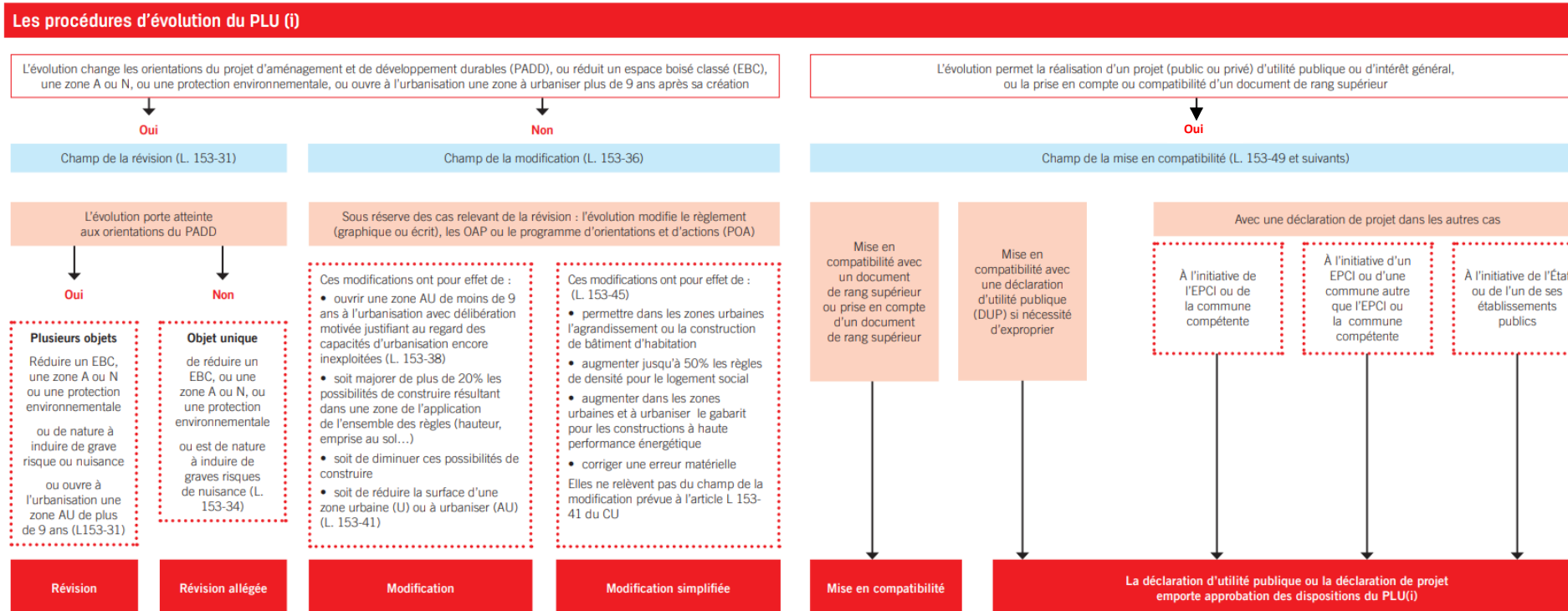
### 6. Les annexes : Servitudes d'utilité publique, annexes informatives ...

### 5. Les pièces réglementaires :

- Règlements écrits
- Plans
- Atlas, listes, ...



### 1.3 Procédures d'évolution du PLU





Le PLU peut évoluer dans le cadre de procédures encadrées par le Code de l'Urbanisme.

Il s'agit notamment des procédures de :

- révision ;
- révision allégée ;
- modification ;
- modification simplifiée ;
- mise en compatibilité.

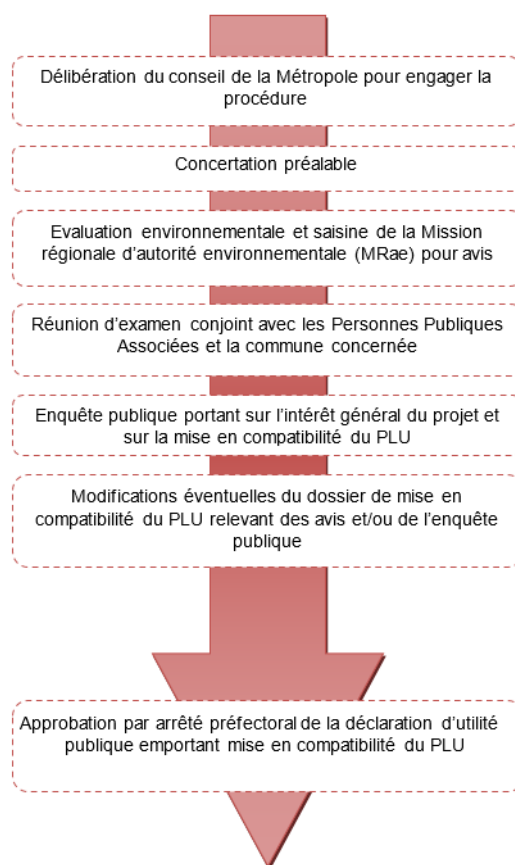
Celles-ci sont utilisées en fonction de la nature des évolutions du PLU concernées.

Le Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole élaboré en 2006 est régulièrement amené à évoluer. Il a fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution dont une révision générale approuvée en 2016.

### La procédure de mise en compatibilité du PLU

La procédure de mise en compatibilité du PLU permet de **faire évoluer la règle du document d'urbanisme** pour qu'un projet d'intérêt général, qui n'est pas complètement conforme à la règle d'urbanisme en vigueur, puisse être réalisé. Elle intervient dans le cadre d'une déclaration d'intérêt public ou d'une déclaration de projet. Dans le cas d'une déclaration de projet, il peut s'agir d'un projet public ou privé.

### La procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique



### Articulation du projet d'aménagement de la LIANES 11 avec la mise en compatibilité du PLU

Ce projet d'intérêt général fera l'objet d'une demande de **déclaration d'utilité publique au Préfet (DUP)** et implique une **mise en compatibilité du PLU** en vertu de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme. Cette mise en compatibilité du PLU fera l'objet d'une saisine de l'autorité environnementale dans le cadre de l'évaluation environnementale systématique du plan-programme.

## 2. Présentation du projet

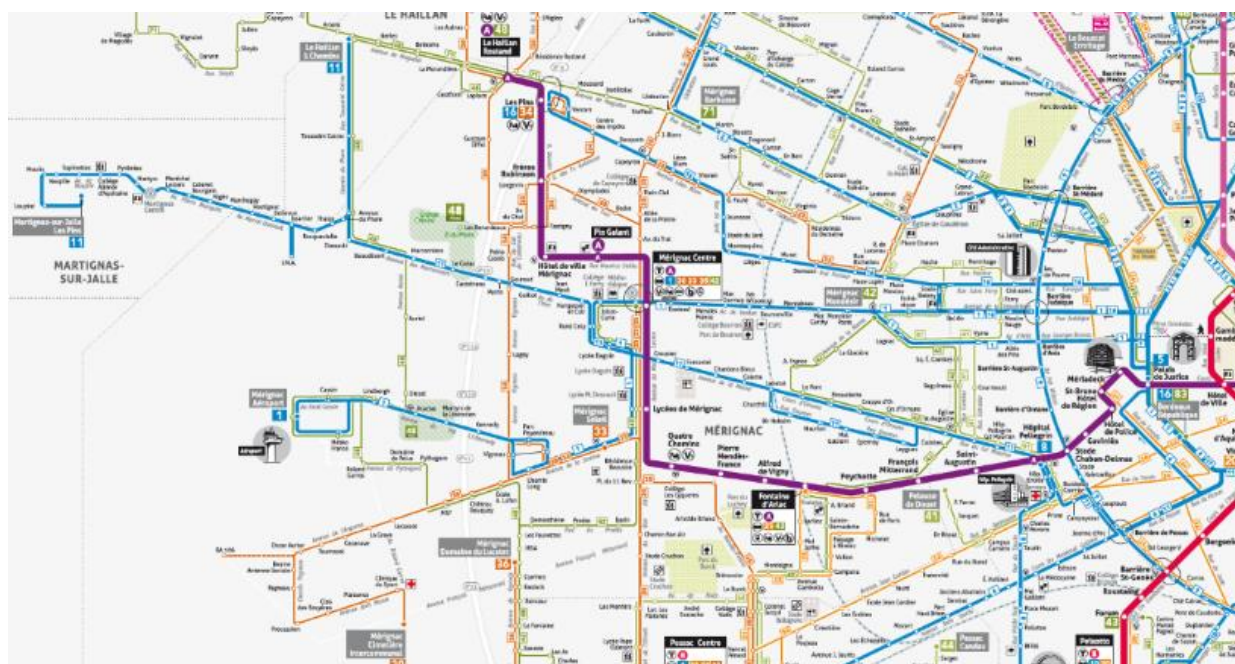
### 2.1 Contexte et enjeux du projet

La LIANES 11 dessert sur son linéaire des pôles générateurs de déplacements significatifs dont l'aéroport et les entreprises aéronautiques. Elle représente donc **un vrai enjeu dans la mobilité métropolitaine**. Elle se trouve en interaction avec l'Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc. Le secteur est en cours d'aménagement de manière à renforcer l'accueil d'entreprises d'excellence de l'aéronautique-spatiale-défense qui constitue le premier pôle industriel de la métropole et de la grande région. Par ailleurs, la LIANES 11 présente actuellement de **fortes variations de son temps de parcours au cours de la journée**. Ces variations sont essentiellement dues aux aléas du trafic routier, aléas renforcés par la quasi-absence de site propre sur la ligne. En effet, la majorité du tracé s'effectue en voie banalisée avec la circulation automobile.

Dans la partie périurbaine du tracé, les vitesses commerciales sont globalement satisfaisantes ce qui limite les possibilités d'amélioration, hormis sur quelques « points durs » identifiés dont l'avenue Marcel Dassault à Mérignac qui supporte une circulation très dense de plus de 20 000 véhicules/jour (données 2019).

Enfin, **l'avenue Marcel Dassault est le principal axe de desserte de la commune de Martignas-sur-Jalle vers ce bassin d'emploi important et le cœur de l'agglomération**. La congestion de cet axe est accentuée par des flux de véhicules venant du secteur de Saint-Médard-en-Jalles et ceux venant du Nord Bassin, ce qui pénalise fortement l'attractivité de la commune de Martignas-sur-Jalle ainsi que la qualité de vie de ses habitants.

Sur le tronçon concerné (entre le giratoire de Marchegay et le giratoire Dassault), dans le sens Martignas-sur-Jalle vers Bordeaux le temps de parcours moyen en période de pointe du matin (8h30-9h00) est proche de 20 minutes et le temps de parcours moyen en période de pointe du soir est inférieur à 5 minutes.



**La performance de cette ligne doit par conséquent être optimisée et fiabilisée tout en recherchant un dispositif qui permettrait de fluidifier le trafic automobile et offrir les conditions de sécurité et le confort aux modes doux.**

Les aménagements cyclables sur le tronçon ne sont pas confortables et adaptés aux vitesses pratiquées. Ils ne sont donc pas attractifs alors qu'un grand nombre d'habitants de Martignas-sur-Jalle travaillent à moins de 5 km de leur domicile. De même, le taux d'occupation des VL est très faible alors qu'il existe un grand potentiel de co-voiturage entre le nord bassin et l'Aéroparc ou le cœur de l'agglomération.

## **2.2 Les objectifs retenus**

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur cet itinéraire, les objectifs suivants ont été retenus :

- **Optimiser et fluidifier la vitesse commerciale de la LIANES 11** sur l'avenue Marcel Dassault à Mérignac entre le giratoire des Girondins et le giratoire de Marchegay à l'entrée de Martignas-sur-Jalle, en créant un couloir de bus ;
- **Favoriser le co-voiturage** en rendant accessible les couloirs bus au co-voiturage ;
- **Garantir l'accessibilité aux cycles et aux piétons** en toute sécurité ;
- **Maintenir un aménagement homogène** avec la voie déjà aménagée plus à l'est dans le périmètre de l'OIM de Bordeaux Aéroparc ;
- **Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles** avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

En outre, ces aménagements tendront à limiter les impacts négatifs au maximum.

## **2.3 La concertation préalable portant sur le projet**

Le projet d'optimisation de la LIANES 11 a donné lieu à une **concertation préalable au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme du 28 juin 2019 au 18 octobre 2019**.

La concertation a fait l'objet d'une bonne participation du public, traduisant le réel intérêt porté au projet. A titre indicatif, les principales thématiques mises en exergue par le bilan après analyse des avis recueillis auprès des participants sont les suivantes :

- Avis majoritairement favorables, en faveur de la création de **2 couloirs bus**
- Forte attente pour la création d'une **voie verte** afin d'assurer la continuité des cheminements doux,
- Un tiers des contributeurs est contre l'accessibilité des couloirs bus au co-voiturage car ils considèrent qu'il y a un manque de respect des utilisateurs sur les couloirs existants,
- Une attention particulière à porter sur les aménagements du projet vis-à-vis :
  - des conditions de sécurité et la circulation automobile,
  - des solutions techniques permettant de garantir des conditions de sécurité optimales pour l'accès des riverains,
  - des effets induits du projet (nuisances sonores),
  - des acquisitions foncières.
- Demande de réflexion à mener sur la **création d'un parking de covoiturage et de vélos**.

Au regard des apports de la concertation et des objectifs du projet qui en découlent, par délibération n°2020-18 du 24 janvier 2020, le Conseil métropolitain a adopté les caractéristiques essentielles du projet « Amélioration de la vitesse commerciale de la LIANES 11 » par la réalisation de travaux de réaménagement de voirie à Mérignac, avenue Marcel Dassault comme suit :

- Un réaménagement de l'avenue Marcel Dassault à Mérignac entre le giratoire de Marchegay et le giratoire des Girondins (linéaire d'environ 3,8 km) par **la création de deux couloirs bus**. Cet aménagement s'accompagnera notamment par la **création d'une voie verte**, qui sera un maillon essentiel du réseau cyclable à haut niveau de service, ainsi que par la mise aux normes de l'ensemble

des arrêts bus sur tout le tronçon. Les traversées piétonnes seront également traitées afin d'améliorer les conditions de sécurité du secteur ;

- Les études à mener pour ce projet devront également proposer des solutions techniques permettant de garantir des conditions de sécurité optimales pour l'accès des riverains et autres utilisateurs de cet itinéraire et offrir un meilleur maillage et de meilleures fonctionnalités des infrastructures.

**Ainsi, les études menées depuis cette concertation ont conduit à inscrire ces fonctionnalités et l'offre de transport tout en impactant au minimum les emprises foncières et en préservant au maximum d'éventuelles zones « sensibles » d'un point de vue environnemental / écologique.**

## **2.4 Adaptations du projet dans le cadre des études détaillées**

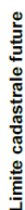
Les profils en travers ont dû être adaptés pour répondre aux recommandations techniques du Cerema sur la règlementation hors agglomération.

La **voie verte a été repositionnée au nord de la voie** afin de répondre aux objectifs du projet et à certaines observations issues de la concertation :

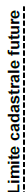
- Moins d'acquisitions, en nombre, tenant compte du fait qu'une majorité d'habitations sont situées sur le côté sud de l'avenue Marcel Dassault
- Moindre impact sur le fossé existant au sud
- Optimisation du coût (réutilisation en grande partie de la voirie existante pour constituer la chaussée vers Bordeaux)
- Facilitation de l'exploitation sous chantier

Il en résulte un besoin global d'emprise publique sensiblement plus large (environ 29 m au lieu de 25 m lors de la concertation).

NORD



### Limite cadastrale future



**Limite cadastrale future**





## 3. La mise en compatibilité du PLU

### 3.1 Le PLU sur le territoire de projet : état des lieux

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU est organisé selon 5 grandes orientations :

- 1/ Agir sur la qualité urbaine, en s'appuyant sur le patrimoine et les identités locales ;
- 2/ Respecter et consolider l'armature naturelle de la Métropole, tout en anticipant les risques et préservant les ressources ;
- 3/ Mieux intégrer l'activité économique dans la construction de la ville ;
- 4/ Poursuivre le développement d'une offre en déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine ;**
- 5/ Concevoir un habitat de qualité dans une agglomération en croissance.

**Les objectifs sont compatibles avec les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD), en particulier l'orientation n°4.**

Extraits de l'orientation 4 :

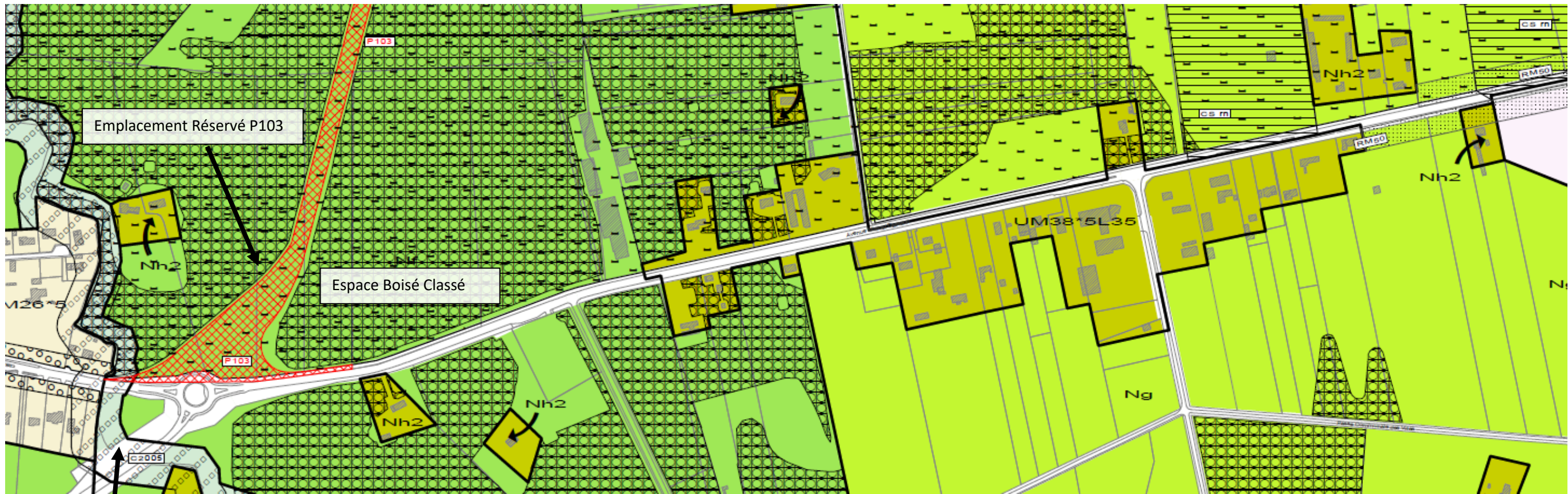
La politique de déplacements vise à absorber les 500 000 déplacements de personnes quotidiens supplémentaires à l'horizon 2020 (selon des hypothèses de mobilité au fil de l'eau), liés à l'atteinte des objectifs démographiques, en limitant l'offre d'infrastructures routières nouvelles **au profit de l'optimisation des réseaux existants**. Elle mise sur un **usage soutenu des transports en commun** et sur un **usage renforcé du vélo et de la marche pour les déplacements courts**, tout en organisant les déplacements automobiles au profit de l'efficacité économique. Elle vise par là à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dus aux transports sur le territoire de Bordeaux Métropole.

- Répondre aux besoins de déplacements quotidiens en privilégiant l'optimisation des réseaux existants, sans renoncer à les compléter : **développement des transports en commun en site propre ou à haut niveau de services et de leur maillage pour une desserte renforcée des territoires les plus denses et des grandes zones d'emplois.**

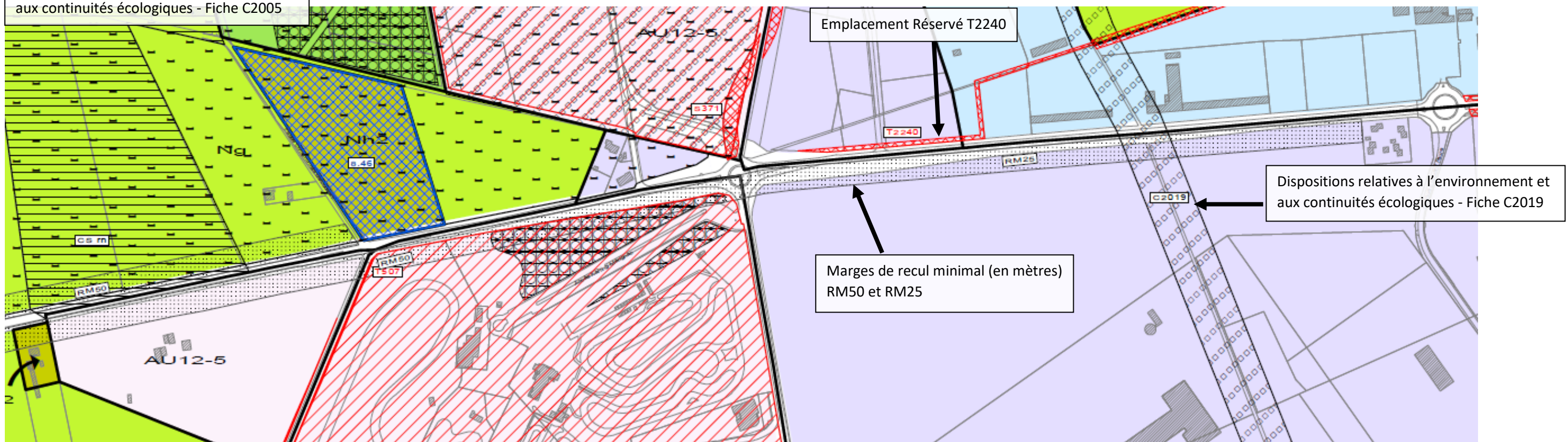
- **Améliorer la fluidité des trafics routiers** (transports collectifs, transport de marchandises, voitures) et réduire le temps moyen des déplacements quotidiens : **recherche de la fluidité et de l'efficacité d'un réseau principal de voirie** accueillant tous les flux de circulation des voitures, des poids lourds et des véhicules de transport en commun, permettant l'accès aux pôles métropolitains tout en affirmant leur caractère urbain.



### Extraits de plan de zonage du PLU 3.1 sur l'avenue Marcel Dassault



Dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques - Fiche C2005





▪ **Le projet s'inscrit dans les zones suivantes du PLU :**

Nf : zone naturelle forestière

Ng : zone naturelle générique

Nh2 : secteur micro-constructible

Nb : zone naturelle réservoir de biodiversité

UM38 : tissus urbains en lisières ou isolés en zone naturelles ou agricoles

US1 : équipements, grands services urbains

US3 : industrie et plateforme logistique

US7 : zone de services aux salariés et aux entreprises

AU7 : zone d'extension urbaine pour industrie et plateforme logistique

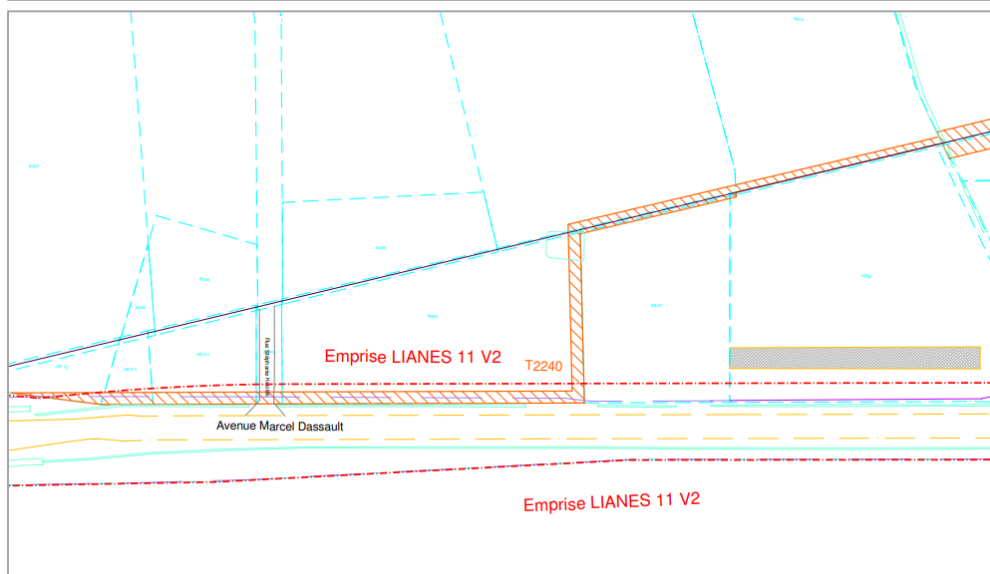
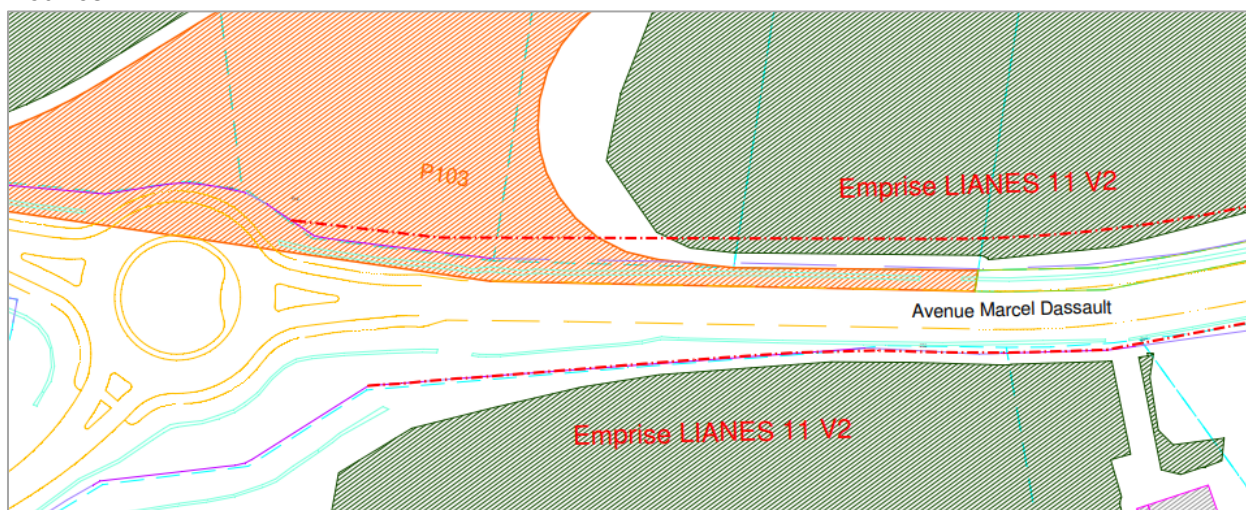
AU12 : zone d'extension urbaine pour artisanat et industrie légère

**Pour en savoir plus :**

Se référer aux annexes du Rapport de présentation du PLU 3.1, pièces B33 Explication des zonages et pièce B34 Explications des sites en devenir, regroupées dans un document nommé « Annexes » dans le dossier de concertation.

▪ **Les emplacements réservés**

**L'emprise du projet intercepte 2 emplacements réservés (T2240, P103).** Ces derniers devront être modifiés.



### ▪ Les dispositions de morphologie urbaine :

Sur une partie de l'avenue Marcel Dassault, le projet impacte une **marge de recul pour les constructions** fixée à partir de la voirie ou de l'espace public existant ou projeté, d'une limite de zonage ou d'une limite parcellaire : « RM50 » et « RM25 » au plan de zonage.

### ▪ Les dispositions réglementaires en faveur de la protection de l'environnement dans le PLU en vigueur.

Le secteur est concerné par deux dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine : Réseau principal de Jalles (C2019) et Ruisseau Hestigeac (C2005). Des prescriptions spécifiques sont indiquées dans les fiches associées (cf annexes).

La protection de la ressource en eau (périmètres de captage des sources) est intégrée au travers des constructibilités sous conditions (CSrn).

Enfin, des EBC sont délimités sur une partie des boisements situés de part et d'autre de l'Avenue Marcel Dassault. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements.

## 3.2 Pourquoi modifier le PLU ? Les évolutions envisagées

L'inscription de nouvelles dispositions au PLU (emplacements réservés, servitude de localisation...) permettra à la collectivité de s'assurer de la réalisation de nouveaux espaces publics (voiries, pistes cyclables, voies en site propre pour les transports en commun...) nécessaires à la restructuration du réseau de voiries.

L'étude de délimitation des zones humides réalisée dans le cadre du diagnostic permettra de localiser précisément les zones humides avérées conditionnant la constructibilité.

Enfin, certaines dispositions du règlement applicables dans le périmètre de projet devront être levées ou adaptées :

- Ajustement de contours d'EBC,
- Décalage des marges de recul en fonction de la nouvelle emprise de voirie,
- Modifications des emplacements réservés existants (P103, T2240)
- Création de nouveaux emplacements réservés de voirie correspondant à la réalisation d'une opération de voirie au droit de l'Avenue Marcel Dassault et d'une aire de covoiturage.

## 3.3 Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement de la modification du PLU

Les projets sont principalement destinés à **améliorer les conditions de circulation** à l'échelle du cadran Nord-Ouest de Bordeaux Métropole. Ils inciteront les usagers à emprunter les transports en commun, ou les modes actifs, **réduisant de fait la part d'autosolisme**. Ainsi, ces aménagements participeront à :

- la **diminution du phénomène de congestion** par la diminution du nombre de véhicules en circulation ;
- la **diminution de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre**.

### Dans le cadre du projet

Un inventaire naturaliste sur cycle biologique complet ainsi qu'un inventaire des zones humides ont été réalisés à l'échelle du projet de la LIANES 11 le long de l'avenue Marcel Dassault ainsi que de l'aire de covoiturage afin de prendre en compte tous les aspects liés au milieu naturel et aux espèces. **Les projets ont un impact faible sur l'environnement.**

Les incidences sur l'environnement du projet d'aménagement de l'avenue Marcel Dassault et de l'aire de covoiturage ont fait l'objet d'un **examen au cas par cas** par l'autorité environnementale. Par arrêté préfectoral en date du 25 août 2021, **le projet n'est pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact.**

Les incidences sur l'environnement de la modification du PLU seront examinées dans le cadre d'une **évaluation environnementale** réalisée en vue de la demande d'utilité publique.

Cette évaluation environnementale permettra de **définir précisément les mesures d'évitement, de réduction et de compensation** permettant de garantir la préservation des milieux et de leur fonctionnalité.

La mise en compatibilité fera l'objet, avant son approbation, d'une **enquête publique** lors de laquelle le public pourra se prononcer sur le contenu détaillé des modifications apportées au document d'urbanisme.

#### ▪ **Environnement physique**

Du fait de l'augmentation des emprises de voirie, le projet génère une artificialisation des sols par rapport à la situation avant-projet.

- ⇒ Cette incidence est réduite autant que possible au regard des besoins et de l'enjeu du projet. De plus, la solution retenue, positionnant la voie verte au nord, **garantit un moindre impact environnemental, notamment en termes superficies imperméabilisées**, puisqu'elle s'appuie sur les voies de circulation et les fossés existants.
- ⇒ L'artificialisation des sols donnera lieu à des **mesures de gestion hydraulique des eaux pluviales** (rétentions), spécifiées dans le dossier de déclaration loi sur l'eau.

#### ▪ **Environnement naturel**

Concernant les espaces boisés classés (EBC), une demande d'autorisation de défrichement sera réalisée conformément aux articles L.341-1 et suivant du code forestier. Des mesures de réduction et/ou de compensation (reboisements) seront réalisées afin de minimiser l'impact au maximum. Il pourra ainsi être proposé le **classement en EBC sur des emprises et milieux équivalents à ceux déclassés**.

#### ▪ **Patrimoine/paysage**

Le patrimoine paysager ne sera pas significativement modifié par la mise en compatibilité du PLU.

#### ▪ **Risques naturels et technologiques**

L'évolution du zonage n'aura pas d'impact sur les risques naturels et technologiques.