

Chapitre 3 : Présentation autres solutions envisagées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

1. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES

Plusieurs variantes pour la réalisation de la voie nouvelle Marchegay-Crabemorte à l'Est du centre-ville de Martignas-sur-Jalle ont été étudiées. Au total, cinq propositions de tracé ont été étudiées entre la RD 213 au Sud et la RD 211 au Nord, au regard des contraintes techniques et de sécurité et au regard des enjeux environnementaux. Toutes les variantes définies prennent naissance sur le giratoire existant sur la RD 213 à l'Est du centre de Martignas et franchissent le ruisseau, affluent du ruisseau d'Hestigeac.

- Variante n°1 :
 - Linéaire : 1 000 m,
 - Point d'arrivée : sur la RD 211, au niveau de l'entrée au centre technique municipal,
 - Créneau de dépassement impossible à créer.

- Variante n°2 :
 - Linéaire : 1 160 m,
 - Point d'arrivée : sur la RD 211, au niveau de l'entrée de la zone d'activités,
 - Créneau de dépassement possible.

- Variante n°2 bis :
 - Linéaire : 1 330 m,
 - Point d'arrivée : sur la RD 211, au niveau du croisement accès carrière et piste DFCI,
 - Créneau de dépassement possible.

- Variante n°3 :
 - Linéaire : 1 500 m,
 - Point d'arrivée : sur la RD 211, au niveau de la limite entre les communes Martignas-sur-Jalle et Saint Médard-en-Jalles,
 - Créneau de dépassement possible.

- Variante n°4 :
 - Linéaire : 1 140 m,
 - Point d'arrivée : sur la RD 211, au niveau de l'entrée de la zone d'activités,
 - Créneau de dépassement impossible à créer.

Le plan ci-contre présente les tracés des cinq solutions d'aménagement étudiées pour la création de la voie nouvelle.

La définition du demi-échangeur au droit de la déviation Sud de Martignas (RD 213) et de la RD 211 n'a pas fait l'objet d'une réelle analyse comparative de différentes solutions. Les contraintes techniques et de sécurité ont guidé la conception de cet aménagement routier.

2. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

Le parti d'aménagement retenu relève à la fois de considérations liées aux :

- objectifs du projet d'aménagements routiers que ce soient en termes de déviation du trafic de transit et d'amélioration des conditions de circulation dans le centre de Martignas-sur-Jalle ;
- caractéristiques environnementales des sites d'implantation des aménagements routiers ;
- analyse des différentes solutions envisageables.

L'objectif recherché par la création de ces infrastructures est de réduire significativement le trafic de transit dans la traversée du centre bourg de Martignas sur Jalle, afin d'y améliorer les conditions de circulation en termes de fluidification du trafic et de sécurité. Le report du trafic routier, et en particulier du trafic de transit entre la zone au Nord du Bassin d'Arcachon et Saint-Médard-en-Jalles, permettra également de réduire significativement les nuisances induites par le trafic routier (nuisances sonores, pollutions de l'air) pour les habitants du centre de Martignas. La voie nouvelle à créer pour le report de ce trafic se situera dans un secteur boisé, avec un très faible nombre d'habitations présentes à proximité : deux habitations situées à proximité de la future voie nouvelle, la plus proche se situera à environ 60 m.

Le tracé retenu pour la réalisation de la voie nouvelle (variante n°4), parmi les 5 solutions proches étudiées, est celui qui permet d'éviter les milieux naturels à très fort enjeux et en particulier les landes humides à molinies et les landes sèches, habitat d'intérêt abritant des espèces animales protégées sensibles. Les contraintes techniques et de sécurité ont guidé, comme il a été précisé précédemment, la conception demi-échangeur. L'une d'entre-elles, correspondant au recul de 170 m du point d'arrivée de la bretelle de sortie de l'axe du pont existant, a permis de limiter au maximum les emprises sur des landes humides à molinie. Le rôle de ce futur demi-échangeur est de rendre fonctionnelle la voie nouvelle à créer à l'Est de Martignas entre la RD 213 et la RD 211.

La variante n°1 et la variante n°4 correspondent aux deux tracés les moins impactants vis-à-vis des milieux naturels. Le choix a porté sur la variante n°4, car celle-ci génère des emprises moindres sur le site de l'ancienne carrière/dépôt de matériaux et une largeur d'aménagement globalement plus faible.

La solution retenue pour les aménagements routiers envisagés permet de prolonger vers le Nord-Est la déviation de Martignas-sur-Jalle et de répondre de cette manière aux objectifs du projet en termes de report du trafic de transit, fluidification du trafic et d'amélioration des conditions de circulation dans le centre de Martignas. Cette solution permettra ainsi de réduire les nuisances induites par la circulation routière dans le centre de Martignas. L'implantation de ces aménagements est de moindres impacts vis-à-vis des milieux naturels sensibles.

Le tableau ci-après présente l'analyse multicritères qui a conduit au choix du parti d'aménagement retenu et la carte ci-après présente le tracé des variantes par rapport au niveau d'enjeux des milieux naturels sous emprise.

Analyse des variantes – Voie nouvelle

THEMATIQUE	INDICATEURS	VARIANTE N°1	VARIANTE N°2	VARIANTE N°2BIS	VARIANTE N°3	VARIANTE N°4
Milieu physique	Relief	Franchissement d'un vallon Relief plus mouvementé à l'extrémité Nord (carrière, zone dépôt)	Franchissement d'un vallon	Franchissement d'un vallon	Franchissement d'un vallon	Franchissement d'un vallon
	Réseau hydrographique	1 franchissement de cours d'eau	1 franchissement de cours d'eau	1 franchissement de cours d'eau	1 franchissement de cours d'eau	1 franchissement de cours d'eau
	Nappe					
Risques naturels	Inondation	Inondations ponctuelles bien en aval sur la Jalle	Inondations ponctuelles bien en aval sur la Jalle	Inondations ponctuelles bien en aval sur la Jalle	Inondations ponctuelles bien en aval sur la Jalle	Inondations ponctuelles bien en aval sur la Jalle
	Remontées de nappes					
Milieu naturel	Périmètres environnementaux	Située en dehors mais à proximité immédiate de la Jalle inscrite au réseau NATURA 2000 et en ZNIEFF Rejet des eaux pluviales dans la Jalle	Située en dehors mais à proximité de la Jalle inscrite au réseau NATURA 2000 et en ZNIEFF Rejet des eaux pluviales dans la Jalle	Située en dehors mais à proximité de la Jalle inscrite au réseau NATURA 2000 et en ZNIEFF Rejet des eaux pluviales dans la Jalle	Située en dehors mais à proximité de la Jalle inscrite au réseau NATURA 2000 et en ZNIEFF Rejet des eaux pluviales dans la Jalle	Située en dehors mais à proximité immédiate de la Jalle inscrite au réseau NATURA 2000 et en ZNIEFF Rejet des eaux pluviales dans la Jalle
	Habitats naturels d'intérêt		Habitat d'intérêt communautaire sous emprise	Habitat d'intérêt communautaire sous emprise	Habitat d'intérêt communautaire sous emprise	
	Espèces remarquables ou protégées	Pieds de Lotiers sous emprise Habitats de repos d'amphibiens sous emprise Habitat de reptiles sous emprise	Population de Fadet des Laïches impactée (emprise sur habitat et isolement) Population de Damier de la Succise impactée Habitat d'oiseaux d'intérêt communautaire sous emprise Habitats de reproduction et de repos d'amphibiens sous emprise Habitat de reptiles sous emprise	Population de Fadet des Laïches impactée (emprise sur habitat et isolement) Population de Damier de la Succise impactée Habitat d'oiseaux d'intérêt communautaire sous emprise Habitats de reproduction et de repos d'amphibiens sous emprise Habitat de reptiles sous emprise	Population de Fadet des Laïches impactée (emprise sur habitat et isolement) Population de Damier de la Succise impactée Habitat d'oiseaux d'intérêt communautaire sous emprise Habitats de reproduction et de repos d'amphibiens sous emprise Habitat de reptiles sous emprise	Pieds de Lotiers sous emprise Habitats de repos d'amphibiens sous emprise Habitat de reptiles sous emprise
	Boisement	Emprise sur zone boisée	Emprise sur zone boisée	Emprise sur zone boisée	Emprise sur zone boisée	Emprise sur zone boisée
	Zones humides	Emprise très faible	Emprise faible	Emprise faible	Emprise faible	Emprise très faible
	Continuités écologiques	Rupture du continuum boisée et perturbation de la continuité écologique liée au réseau hydrographique	Rupture du continuum boisée et perturbation de la continuité écologique liée au réseau hydrographique	Rupture du continuum boisée et perturbation de la continuité écologique liée au réseau hydrographique	Rupture du continuum boisée et perturbation de la continuité écologique liée au réseau hydrographique	Rupture du continuum boisée et perturbation de la continuité écologique liée au réseau hydrographique

THEMATIQUE	INDICATEURS	VARIANTE N°1	VARIANTE N°2	VARIANTE N°2BIS	VARIANTE N°3	VARIANTE N°4
Ressource en eau	Qualité des eaux superficielles	Rejets pluviaux dans le réseau hydrographique (1BV)	Rejets pluviaux dans le réseau hydrographique (1BV)	Rejets pluviaux dans le réseau hydrographique (1BV)	Rejets pluviaux dans le réseau hydrographique (1BV)	Rejets pluviaux dans le réseau hydrographique (1BV)
	Qualité des eaux souterraines	Pas de rejet direct projeté	Pas de rejet direct projeté	Pas de rejet direct projeté	Pas de rejet direct projeté	Pas de rejet direct projeté
	Usages	Situation à l'intérieur d'un périmètre de protection éloignée de captage	Situation à l'intérieur d'un périmètre de protection éloignée de captage	Situation à l'intérieur d'un périmètre de protection éloignée de captage	Situation à l'intérieur d'un périmètre de protection éloignée de captage	Situation à l'intérieur d'un périmètre de protection éloignée de captage
Paysage	Ambiance paysagère	Trouée dans un milieu boisé et fermé	Trouée dans un milieu boisé et fermé	Trouée dans un milieu boisé et fermé	Trouée dans un milieu boisé et fermé	Trouée dans un milieu boisé et fermé
	Impacts visuels pour riverains	Impacts limités	Impacts limités	Impacts limités	Impacts limités	Impacts limités
Nuisances	Bruit	Deux habitations concernées, située à moins de 100 m mais pas sous influence des vents dominants Variante située en zonage D du PEB de l'aéroport	Deux habitations concernées, situées à plus de 100 m et pas sous influence des vents dominants Variante située en zonage D du PEB de l'aéroport	Deux habitations concernées, situées à plus de 100 m et pas sous influence des vents dominants Variante située en zonage D du PEB de l'aéroport	Deux habitations concernées, situées à plus de 100 m et pas sous influence des vents dominants Variante située en zonage D du PEB de l'aéroport	Deux habitations concernées, situées à moins de 100 m mais pas sous influence des vents dominants Variante située en zonage D du PEB de l'aéroport
	Pollutions atmosphériques					
Urbanisme	Zonage	Zonage Nf permettant les installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport notamment) Zonage Nb autorisant constructions et installations techniques d'emprise limitée dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif Zonage AU : zone à urbaniser	Zonage Nf permettant les installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport notamment) Zonage Nb autorisant constructions et installations techniques d'emprise limitée dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif Zonage AU : zone à urbaniser	Zonage Nf permettant les installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport notamment) Zonage Nb autorisant constructions et installations techniques d'emprise limitée dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif Zonage AU : zone à urbaniser	Zonage Nf permettant les installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport notamment) Zonage Nb autorisant constructions et installations techniques d'emprise limitée dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif Zonage AU : zone à urbaniser	Zonage Nf permettant les installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport notamment) Zonage Nb autorisant constructions et installations techniques d'emprise limitée dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif Zonage AU : zone à urbaniser
	Espace Boisé Classé	Emprise sur EBC rendant le projet incompatible avec le PLU	Emprise sur EBC rendant le projet incompatible avec le PLU	Emprise sur EBC rendant le projet incompatible avec le PLU	Emprise sur EBC rendant le projet incompatible avec le PLU	Emprise sur EBC rendant le projet incompatible avec le PLU
	Emplacement Réserve	Variante non comprise dans l'ER relatif au projet, obligeant une MEC du PLU	Variante non comprise dans l'ER relatif au projet, obligeant une MEC du PLU	Variante non comprise dans l'ER relatif au projet, obligeant une MEC du PLU	Variante non comprise dans l'ER relatif au projet, obligeant une MEC du PLU	Variante non comprise dans l'ER relatif au projet, obligeant une MEC du PLU
	Dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques	C2005 : dispositions établies pour le réseau hydrographique du ruisseau de l'Hestigeac	C2005 : dispositions établies pour le réseau hydrographique du ruisseau de l'Hestigeac	C2005 : dispositions établies pour le réseau hydrographique du ruisseau de l'Hestigeac	C2005 : dispositions établies pour le réseau hydrographique du ruisseau de l'Hestigeac	C2005 : dispositions établies pour le réseau hydrographique du ruisseau de l'Hestigeac

THEMATIQUE	INDICATEURS	VARIANTE N°1	VARIANTE N°2	VARIANTE N°2BIS	VARIANTE N°3	VARIANTE N°4
Patrimoine bâti et/ou protégé	Patrimoine bâti	Variante non située à l'intérieur d'un périmètre de protection d'un MH	Variante non située à l'intérieur d'un périmètre de protection d'un MH	Variante non située à l'intérieur d'un périmètre de protection d'un MH	Variante non située à l'intérieur d'un périmètre de protection d'un MH	Variante non située à l'intérieur d'un périmètre de protection d'un MH
	Sites archéologiques	Pas d'emprise sur des sites archéologiques connus	Pas d'emprise sur des sites archéologiques connus	Pas d'emprise sur des sites archéologiques connus	Pas d'emprise sur des sites archéologiques connus	Pas d'emprise sur des sites archéologiques connus
Activités économiques	Emprise sur parcellaire forestier	Très faible emprise à l'extrémité Nord d'une parcelle exploitée	Emprise d'une parcelle exploitée	Emprise d'une parcelle exploitée	Très faible emprise à l'extrémité Sud d'une parcelle exploitée	Emprise d'une parcelle exploitée
	Morcellement du parcellaire forestier		Coupure d'une grande parcelle exploitée	Coupure d'une grande parcelle exploitée		Coupure d'une grande parcelle exploitée
	Carrière	Emprise dans la zone de la carrière				Faible emprise sur la zone de carrière
Foncier	Emprise foncière	Emprise sur parcellaire privé	Emprise sur parcellaire privé	Emprise sur parcellaire privé	Emprise sur parcellaire privé	Emprise sur parcellaire privé
	Morcellement du foncier				Morcellement foncier légèrement plus important	
Projet	Linéaire	Variante au tracé plus court, générant ainsi des emprises plus faibles (1000 m)	(1160 m)	(1300 m)	Variante au tracé plus long, générant ainsi des emprises plus importantes (1 500 m)	(1140 m)
	Largeur des emprises	35 m maximum	28 m maximum	21 m maximum	25 m maximum	28 m maximum
	Bilan déblai/remblais	Nécessité d'apport de matériaux de meilleure portance à l'extrémité Nord (+8000 m³)	Equilibre déblais/remblais (900 m³)	Nécessité d'extraire des volumes de matériaux importants (-8500 m³)	Nécessité d'extraire des volumes de matériaux importants (-11 000 m³)	Nécessité d'apport de matériaux de meilleure portance à l'extrémité Nord (+7000 m³)
	Fluidité du trafic	Continuité de la déviation existante de Martignas vers le Nord-Ouest Réduction à attendre du trafic en centre bourg	Continuité de la déviation existante de Martignas vers le Nord-Ouest Réduction à attendre du trafic en centre bourg	Continuité de la déviation existante de Martignas vers le Nord-Ouest Réduction à attendre du trafic en centre bourg	Continuité de la déviation existante de Martignas vers le Nord-Ouest Réduction à attendre du trafic en centre bourg	Continuité de la déviation existante de Martignas vers le Nord-Ouest Réduction à attendre du trafic en centre bourg
	Créneau de dépassement	Pas de créneau possible	Un créneau de 700 m	Un créneau de 585 m	Un créneau de 610 m	Pas de créneau possible
	Desserte de la zone d'activités					
	Sécurité	Sécurité des usagers + amélioration des conditions de sécurité dans le bourg	Sécurité des usagers + amélioration des conditions de sécurité dans le bourg	Sécurité des usagers + amélioration des conditions de sécurité dans le bourg	Sécurité des usagers + amélioration des conditions de sécurité dans le bourg	Sécurité des usagers + amélioration des conditions de sécurité dans le bourg
	Coût	2,9 M€HT	3,2 M€HT (+10,34 %/Variante 1)	3,3, M€HT (+13,79 %/Variante 1)	3,9 M€HT (+34,48 %/Variante 1)	3,0 M€HT (+3,45 %/Variante 1)

Situation très défavorable

Situation défavorable

Situation intermédiaire

Situation favorable

Situation très favorable

Figure 112 – Tracé des variantes étudiées pour la création de la voie nouvelle et enjeux milieux naturels

