

4. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION URBAINE ET AUTRES SCHEMAS DIRECTEURS

Le présent chapitre vise à justifier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme opposables, ainsi que les plans, schémas et programmes listés par l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

4.1. Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

4.1.1. Schémas de Cohérence Territoriale 2030 de l'aire métropolitaine bordelaise

Le projet de voie nouvelle et de demi-échangeur n'est pas mentionné dans les différents documents du Schéma de Cohérence Territoriale 2030 de l'aire métropolitaine bordelaise, et en particulier dans le rapport de présentation, dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ou dans le Document d'orientation et d'objectifs (DOO).

4.1.2. Plans Locaux d'Urbanisme

Source : PLU intercommunal de Bordeaux Métropole et PLU de la commune de Saint-Jean-d'Ilac

4.1.2.1. Zonages et règlement

► Voie nouvelle Marchegay-Crabemorte

Du Sud au Nord, la future voie nouvelle traverse les zonages suivants :

- **zone Nf, zonage relatif aux zones naturelles forestières**, correspondant à des zones boisées :
Les occupations et utilisations du sol sont soumises à conditions et/ou à restrictions. La destination des sols pour des constructions, aménagements et installations, publics ou privés, destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général et à répondre à un besoin collectif, y est autorisée. Elle concerne notamment les constructions et installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport, eau, assainissement, déchets, énergies, communication, dispositifs de production d'énergies renouvelables...).
- **zone Nb, zonage relatif aux zones naturelles réservoir de biodiversité**, correspondant au vallon du petit affluent du ruisseau d'Hestigeac :
La destination des sols pour des constructions, aménagements et installations, publics ou privés, destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général et à répondre à un besoin collectif, y est également autorisée.
- **zone AU12-5, zonage relatif aux zones d'extension urbaine pour artisanat et industrie légère**, correspondant aujourd'hui, à l'Est des voies de la RD 211, principalement à des zones boisées :

► Demi-échangeur

Le futur échangeur sur la déviation de Martignas-sur-Jalle s'inscrit sur les zonages suivants :

- **zone Nb, zonage relatif aux zones naturelles réservoir de biodiversité**, correspondant à des zones boisées :
La destination des sols pour des constructions, aménagements et installations, publics ou privés, destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général et à répondre à un besoin collectif, y est également autorisée.
- **zone N, zonage relatif aux zones naturelles** (zonage du PLU de Saint-Jean-d'Ilac).
Les projets de voirie y sont autorisés.

Il n'y a donc pas d'incompatibilité avérée du projet avec le règlement des différents zonages concernés des PLU respectifs de Bordeaux Métropole et de Saint-Jean d'Ilac.

4.1.2.2. Espaces Boisés Classés

Le classement en Espace Boisé Classé (EBC) est destiné à protéger le caractère boisé des terrains. La coupe de ces bois est soumise à autorisation. Le défrichement, le changement d'affectation du sol ou tout autre mode d'utilisation ou d'occupation du sol sont interdits.

La future voie nouvelle Marchegay-Crabemorte s'inscrit sur une partie importante de son linéaire au sein de zones boisées inscrites en EBC. Une mise en compatibilité des EBC sera nécessaire.

4.1.2.3. Emplacements Réservés

Le projet s'inscrit en partie dans des Emplacements Réservés liés aux voiries et aux équipements de superstructure.

- P103 relatif à la création de la déviation de Martignas ;
- S407 relatif à l'élargissement de l'avenue du Maréchal Leclerc et de la RD 211 entre les avenues du Colonel Pierre Bourgoïn et de Martignas ;
- ER n°6 sur la commune de Saint-Jean d'Ilac (RD 211).

Une mise en compatibilité des Emplacements Réservés sera nécessaire.

4.1.2.4. Règles d'urbanisme spécifiques applicables aux constructions

► Voie nouvelle Marchegay-Crabemorte

La future voie nouvelle traverse des secteurs pour lesquels des règles d'urbanisme spécifiques applicables aux constructions sont fixées dans le cadre du PLU, et notamment :

- Bande riveraine du ruisseau de l'Hestigeac et de son réseau hydrographique inscrite comme ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères (C2005) : Respect en particulier d'une marge inconstructible de 20 m minimum de part et d'autre des cours d'eau ;
- Csm : Secteur de mise en valeur des ressources naturelles du sol et du sous-sol.

► Demi-échangeur

Le futur demi-échangeur s'inscrit au Nord de la déviation dans un secteur pour lequel une règle d'urbanisme spécifique applicable aux constructions est fixée dans le cadre du PLU :

- Jalle de Martignas et les milieux humides associés constituent des continuités écologiques importantes pour le maintien de la biodiversité sur le territoire de l'agglomération bordelaise (C2047) : Respect en particulier d'une marge inconstructible de 20 m minimum de part et d'autre des cours d'eau.

4.1.2.5. Servitudes

Le projet se conformera aux servitudes d'utilité inscrites au PLU intercommunal (PLU 3.1 de Bordeaux Métropole) et au PLU de la commune de Saint-Jean-d'Ilac, et en particulier aux servitudes suivantes :

- Servitude PT1 « Protection des transmissions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques » ;
- Servitude PT2 « Protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles » ;
- Servitude PT3 « Communications téléphoniques et télégraphiques » ;
- Servitude I4 « Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques » ;
- Servitude T5 « Dégagement aéronautique, aérodromes civils et militaires ».

4.1.2.6. Projets d'Aménagement et de Développement Durables

Les aménagements routiers projetés s'inscrivent dans les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole :

- **Orientation 4 : Poursuivre le développement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine**

Un des objectifs du PADD est d'améliorer la fluidité des trafics et de réduire le temps moyen des déplacements quotidiens.

4.1.3. Mesures

Les surfaces d'emprise sur des Espaces Boisés Classés sont significatives au niveau du tracé de la future voie nouvelle et nécessitent la mise en comptabilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Son tracé ne s'inscrit pas outre totalement dans les emprises de l'Emplacement Réserve n°P103 relatif à la création de la déviation de Martignas.

La présente enquête publique porte ainsi sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Bordeaux Métropole nécessaire à la mise en œuvre du projet.

D'autre part, les mesures prises en faveur de l'environnement humain, des milieux naturels et de l'intégration paysagère du projet dans le site (voir ces chapitres spécifiques) seront établies en cohérence avec les préconisations des PADD.

4.2. Analyse de la compatibilité du projet avec les autres schémas directeurs

4.2.1. Analyse de la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement Adour-Garonne et de Gestion des Eaux et avec les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux

4.2.1.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Adour-Garonne

Le SDAGE du district hydrographique Adour-Garonne 2016-2021 définit des orientations fondamentales déclinées en dispositions pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, que les aménagements projetés doivent respecter.

Le présent projet d'aménagements routiers sur les communes de Mérignac et Martignas-sur-Jalle est notamment concerné par :

- ▶ **Orientation B : « réduire les pollutions »** pour laquelle sont fixés notamment les objectifs suivants :

- agir sur les rejets en macro-polluants et micropolluants ;
- préserver et reconquérir la qualité de l'eau pour l'eau potable et les activités de loisirs liées à l'eau.

Parmi les préconisations de l'orientation B, la préconisation B2 prône de « réduire les pollutions dues au ruissellement d'eaux pluviales ».

Le projet routier intègre avant leur rejet dans les milieux récepteurs superficiels le traitement des eaux pluviales issues des de la plateforme routière, réduisant leur charge polluante et limitant de cette manière l'impact sur la qualité des eaux de ces milieux aquatiques récepteurs. Le risque de pollution fortuite suite notamment à un accident de la circulation a également été pris en compte. Toutes les mesures seront prises en outre pour limiter lors de la phase travaux tout risque de pollution fortuite.

Les sites d'implantation des infrastructures routières projetées se situent à l'intérieur des périmètres de protection éloignée de plusieurs captages exploitant une nappe d'eau souterraine pour la production d'eau potable. Les ressources concernées correspondent à des nappes profondes, captives ou semi-captives. Toutes les mesures seront prises lors de la phase de travaux pour réduire au maximum les risques de pollution. D'autre part, les eaux pluviales issues du site seront collectées de manière superficielle (fossés/noues) et rejetées dans les eaux superficielles. L'infiltration de ces eaux vers les eaux souterraines n'est pas prévue dans le cadre du projet. **Les prescriptions relatives aux captages AEP concernés seront respectées.**

Aucune zone de baignade ou de loisirs nautiques n'est recensée sur le réseau hydrographique à proximité aval du projet.

Les aménagements projetés ne seront pas à l'origine de rejets susceptibles de dégrader de manière significative la qualité de la ressource en eau ; ils ne seront donc pas de nature à remettre en cause, que ce soit de manière temporaire ou permanente, des usages ou des activités liés à l'eau ou à des milieux aquatiques.

- ▶ **Orientation D : préserver et restaurer les milieux aquatiques** pour laquelle sont fixés notamment les objectifs suivants :

- réduire l'impact des aménagements et des activités sur les milieux aquatiques ;
- préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau ;
- réduire la vulnérabilité et les aléas d'inondation.

Parmi les préconisations de l'orientation D, la préconisation D40 prône d'«éviter, réduire ou, à défaut, compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides».

Les secteurs d'implantation des aménagements routiers abritent des milieux à caractères humides. Ils y représentent des surfaces limitées, et correspondent principalement aux landes humides à molinies, aux saulaies et fossés et mares rencontrés.

La vallée de la Jalle de Martignas et l'extrémité aval du ruisseau d'Hestigeac, à proximité des secteurs d'implantation des aménagements routiers, ont été recensés dans l'enveloppe territoriale des principales zones humides du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Estuaire de la Gironde et Milieux associés ». **Les aménagements routiers projetés préservent l'intégrité de ces zones humides identifiées à l'échelle du SAGE.**

L'optimisation du projet routier, et en particulier le calage de la voie nouvelle Marchegay-Crabemorte, ont permis d'éviter une grande partie des emprises sur des zones humides. Les milieux les plus sensibles du point de vue écologique (milieux abritant des espèces protégées) seront préservés de tout aménagement. Les zones humides sous emprise du projet routier ne représentent ainsi que des surfaces très faibles (de l'ordre de quelques dizaines de m²) et ne revêtent pas un intérêt écologique élevé.

La préconisation D50 prône d'«adapter les projets d'aménagement», en particulier vis-à-vis de la vulnérabilité et des aléas d'inondation.

Les aménagements routiers projetés seront situés en premier lieu en dehors de toute zone inondable par débordement de cours d'eau identifiée. Ils intègrent en second lieu la collecte et la régulation des eaux de ruissellement de la plateforme routière, limitant ainsi les incidences hydrauliques pouvant être potentiellement induites par leur rejet sur ou en aval du site. Les rejets d'eaux pluviales seront effectués à un débit faible, calé à 3 l/s par hectare d'aménagement.

Ainsi, les aménagements projetés ne s'opposent pas aux grandes orientations définies pour la gestion des eaux et des milieux aquatiques du district hydrographique Adour-Garonne.

4.2.1.2. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Estuaire de la Gironde et milieux associés »

Le projet ne s'oppose pas aux objectifs définis dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Estuaire de la Gironde et milieux associés » (SAGE) et va notamment dans le sens de l'objectif de qualité des eaux et des écosystèmes, en favorisant la réduction des flux de pollution (traitement des eaux pluviales), qui parviennent aux milieux aquatiques récepteurs.

Les mesures d'évitement ont permis de préserver l'essentiel des zones humides identifiées dans les secteurs d'implantation des aménagements routiers. Les enveloppes des zones humides définies dans le cadre du SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés » ne seront pas concernées par les aménagements projetés.

Des milieux humides restent néanmoins sous emprise du projet, mais leur superficie est très faible (106 m²) et ne revêtent pas un intérêt écologique élevé. L'impact sur les zones humides induit par les aménagements routiers envisagés restera très limité. **Ainsi, le projet routier respecte la règle R2 du SAGE visant à éviter ou à défaut à compenser l'atteinte grave aux zones humides.**

Le projet routier est compatible avec le SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés.

4.2.1.3. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Nappes profondes »

Le projet n'intègre pas de prélèvements dans les nappes profondes de Gironde. Aucun contact entre les aménagements routiers projetés et les nappes profondes n'est à envisager ; le projet ne conduira pas à la dégradation de leur qualité ou à une modification de leurs écoulements. Celui-ci est donc compatible avec les dispositions du SAGE « Nappes Profondes ».

4.2.2. Articulation du projet avec les autres plans et programmes

4.2.2.1. Schéma Régional de Cohérence Ecologique aquitain

Les lois issues du Grenelle de l'environnement ont mis en avant le rôle essentiel des collectivités territoriales dans la déclinaison de la Trame Verte et Bleue. La prise en compte des continuités écologiques doit guider, au même titre que d'autres objectifs, l'élaboration des projets d'aménagement (ex : une infrastructure routière, un lotissement, une zone d'activités...) et des documents de planification (ex : un SCoT, un PLU, un PCET...).

Une fois approuvé, le SRCE est opposable aux documents et projets d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme des collectivités, dans un rapport de prise en compte (article L371-3 du Code de l'Environnement). Il s'agit du niveau le plus souple dans la hiérarchie des normes, après la conformité et la compatibilité. Plus qu'une exigence réglementaire, la prise en compte de la trame verte et bleue permet d'intégrer la biodiversité aux différentes échelles d'un projet de territoire, depuis l'échelle régionale du SRCE jusqu'à l'échelle opérationnelle des projets.

D'après la trame verte et bleue régionale définie au niveau de l'Ouest de l'agglomération bordelaise, les sites d'implantation des aménagements routiers sont situés à l'intérieur des boisements de conifères et milieux associés, réservoirs de biodiversité identifiés dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Aquitaine. L'axe de la Jalle de Martignas (Jalle de Blanquefort) a été identifié comme à restaurer. Le SRCE n'a pas identifié le ruisseau qui sera franchi par la future voie nouvelle comme corridor écologique (trame bleue régionale).

Les aménagements routiers projetés sont de faible ampleur et évitent les milieux naturels à plus forts enjeux du territoire dans lesquels ils s'inscrivent. Toutes les mesures seront en outre mises en œuvre pour réduire au maximum les impacts de ces aménagements routiers sur les continuités écologiques.

4.2.2.2. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie

Depuis le 15 novembre 2012, l'Aquitaine dispose ainsi Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE). Trente-deux orientations Climat Air Énergie ont ainsi été déclinées en vue d'atteindre les objectifs « 2020 » fixés dans le cadre du SRCAE :

- 24 orientations sectorielles « Bâtiment », « Industrie », Agriculture et Forêt », « Transports », « Énergies et Réseaux » ;
- 8 orientations transversales relatives à l'adaptation au changement climatique et à la qualité de l'air.

Quatre orientations ont été définies dans le cadre du SRCAE pour les transports. Le projet, par sa faible ampleur du projet et son objectif correspondant notamment au report du trafic de transit dans le centre de Martignas-sur-Jalle sur la future voie nouvelle, ne va pas à l'encontre de ces orientations. Il intègre en outre des cheminements dédiés aux déplacements propres (pistes cyclables), qui viendront compléter le réseau existant.

4.2.3. Articulations avec les autres plans ou programmes

Au-delà de la compatibilité ou de l'articulation avec les documents présentés ci-avant, on note que le projet n'interfère avec aucun autre plan, schéma et programme tel que listés par l'article R122-17 du Code de l'Environnement :

Articulations avec les autres plans ou programmes

Plans, schémas et programmes	Compatibilité/Articulation
Plan de Prévention des Risques d'Inondation	Les aménagements routiers projetés sont localisés en dehors des zones inondables identifiées au niveau des communes d'implantation.
Plan Départemental des Risques Majeurs	Les trois communes d'implantation des aménagements routiers projetés sont concernées par le risque de feux de forêt. Elles sont dotées d'un PPRf. Les sites d'implantation des aménagements sont situés en aléa moyen à fort vis-à-vis de ce risque. Cependant, le projet ne correspond à une construction de bâtiments et tient compte des dispositions en matière de défense contre les incendies (entretien des abords de voie, continuité de chemins DFCI).
Plans Départementaux des Itinéraires de Randonnées (pédestres ou motorisées)	Sans objet - Aucun itinéraire de randonnées n'est concerné par le projet.
Plans Nationaux de Prévention et de Gestion de certaines catégories de déchets	Les conditions de gestion des déchets issus de la phase travaux respecteront les plans en vigueur.
Plan Départemental de Gestion des déchets ménagers et assimilés	
Plan de Réduction et d'Élimination des Déchets Dangereux en Aquitaine	
Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets non Dangereux	
Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets du BTP	

Articulations avec les autres plans ou programmes (suite)

Plans, schémas et programmes	Compatibilité
Chartes des Parcs Nationaux	Sans objet – Aucun Parc National n'est concerné par le projet.
Plan de sauvegarde et de mise en valeur	Sans objet - Projet non situé à l'intérieur d'un site patrimonial remarquable.
Programme d'actions National et programmes d'actions régionaux pour la Protection des Eaux contre la Pollution par les nitrates d'origine agricole	Sans objet
Schéma national et schéma régional des infrastructures de transport	Sans objet - le projet n'impacte pas de grande infrastructure de transport, existante ou en projet.
Schéma Départemental des Carrières	Sans objet – le projet n'impacte aucune carrière en activité. Il ne nécessite pas non plus la création de nouvelle carrière.
Schéma régional de gestion sylvicole des Forêts Privées d'Aquitaine	Le projet impacte des secteurs boisés, dont certains sont voués à l'exploitation forestière. Une demande d'autorisation de défrichement a été déposée, dans laquelle le maître d'ouvrage s'engage à compenser les emprises sur ces boisements.
Schémas Régionaux d'Aménagement des Forêts des Collectivités	Sans objet – Aucune forêt de Collectivités n'est concernée par le projet.