

## Chapitre 2 : Analyse des incidences du projet sur les documents d'urbanisme

### 1. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE L'AIRE METROPOLITAINE BORDELAISE

#### 1.1. SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise

Le Comité Syndical du Syndicat mixte du Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (SYSDAU) a lancé en 2007 la révision du SDAU. Ce schéma directeur issu de cette révision est devenu le Schéma de Cohérence Territoriale ou SCoT de l'agglomération bordelaise, conformément aux dispositions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain ou SRU du 13 décembre 2000 qui ont substitué les SCoT aux schémas directeurs.

Le Comité Syndical a ainsi approuvé le SCoT de l'aire métropolitaine le 13 février 2014. Ce document est officiellement exécutoire depuis le 28 avril 2014 ; il est ainsi opposable aux différents documents d'urbanisme locaux en terme de compatibilité.

Le SCoT a posé comme principe quatre axes majeurs de développement :

##### ► La métropole nature

Avec des terroirs viticoles reconnus mondialement, son fleuve, ses rivières, ses esters, ses forêts, ses terres agricoles, le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise est précieux pour l'environnement, la biodiversité et l'économie. En raison de leur qualité exceptionnelle, le SCoT protège strictement de l'urbanisation les espaces naturels majeurs, les terroirs viticoles, les sites agricoles et sylvicoles et les espaces de nature en ville qui jouent un rôle décisif dans la qualité de vie de la métropole, sa richesse économique et son attractivité.

##### ► La métropole responsable

Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise propose une organisation du territoire plus économe sur le plan énergétique en :

- économisant les ressources foncières et énergétiques ;
- préservant et gérant durablement les ressources en eau ;
- protégeant les personnes et les biens contre les risques et les nuisances ;
- réduisant la dépendance à l'importation des matériaux.

##### ► La métropole active

Le développement de l'aire métropolitaine bordelaise doit être soutenu par une croissance économique dynamique, garantissant un emploi à chaque actif. Dans ces espaces économiques, le SCoT organise le territoire et définit les conditions d'accueil de toutes les entreprises dont a besoin l'aire métropolitaine pour développer de l'emploi et de l'activité. La mise en réseau des lieux de vie et d'emplois est une priorité (déplacements, communication, services...), tout comme la constitution locale du tissu économique métropolitain, en lien avec les sites économiques majeurs.

##### ► La métropole à haut niveau de services

La construction d'une métropole à haut niveau de services, par la mise en place de territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs suppose de renforcer le lien entre développement urbain et réseaux de transports collectifs. Pour limiter la dépendance à la voiture, il ne s'agit pas seulement de proposer des services alternatifs en transports, mais également d'organiser la ville en conséquence en conjuguant déplacements, habitats et logements, et équipements commerciaux, éducatifs, sportifs ou culturels. C'est le concept de la multifonctionnalité, celui d'une ville « mixte » où cohabitent toutes les fonctions urbaines.

#### 1.2. Situation du projet vis-à-vis du SCoT

Le SCOT étant antérieur au projet, le rapport de présentation, le PADD et les documents graphiques du SCoT n'intègrent pas la réalisation du barreau routier Marchegay-Crabemorte et du demi-échangeur.

## 2. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DU PLAN LOCAL D'URBANISME EN VIGUEUR

### 2.1. PLU de Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole s'est doté d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) le 21 juillet 2006. Le Plan Local d'Urbanisme est un document qui, à l'échelle du territoire métropolitain, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol. Une révision générale du PLU a été engagée le 24 septembre 2010, afin de tenir compte à la fois du contexte local (notamment révision du SCOT en cours) et des évolutions législatives.

En parallèle, Bordeaux Métropole a également lancé en mars 2010 la révision de son Programme Local de l'Habitat (PLH) et en juin 2010 celle de son Plan des Déplacements Urbains (PDU). La révision de ces trois documents a fait l'objet d'une démarche transversale et intégrée qui a abouti conformément aux exigences des lois Grenelle 1 et 2 à un document unique. Le PLU est devenu le « PLU 3.1 » ; celui-ci a été approuvé par le Conseil de Bordeaux Métropole le 16 décembre 2016 et est devenu opposable le 24 février 2017.

### 2.2. Rapport de présentation

Le rapport de présentation ne fait pas état du projet de voie nouvelle et du demi-échangeur.

### 2.3. Zonages concernés

Des extraits du plan de synthèse du zonage du PLU 3.1 centrés sur le site d'étude Nord où est envisagée la voie nouvelle Marchegay-Crabemorte et sur le site d'étude Sud où est prévu le demi-échangeur sont présentés ci-après.

#### ► Site d'étude Nord

La voie nouvelle au niveau du site d'étude Nord traverse les zonages suivants :

- zone Nb, zonage relatif aux zones naturelles réservoir de biodiversité ;
- zone Nf, zonage relatif aux zones naturelles forestières ;
- zone Ng, zonage relatif aux zones naturelles générique ;
- zone AU12-5, zonage relatif aux zones d'extension urbaine pour artisanat et industrie légère ;
- zone US8-5, zonage relatif à l'artisanat et à l'industrie légère.

#### ► Site d'étude Sud

Le demi-échangeur sur la commune de Martignas-sur-Jalle s'inscrit en grande partie en zone Nb. Ce zonage y est également identifié pour tout ou partie comme potentiellement inondable.

### 2.4. Espaces Boisés Classés

La voie nouvelle traverse des secteurs en Espace Boisé Classé (EBC). Aucun EBC n'est en revanche concerné par le futur demi-échangeur au niveau du site d'étude Sud.

### 2.5. Emplacements Réservés

Le tracé de la voie nouvelle s'inscrit en partie dans les Emplacements Réservés suivants :

- 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.

### 2.6. Règles d'urbanisme spécifiques applicables aux constructions

#### ► Site d'étude Nord

La voie nouvelle franchit un ruisseau lié au réseau hydrographique du ruisseau de l'Hestigeac, pour lequel la bande riveraine est inscrite comme ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères (disposition C2005).

#### ► Site d'étude Sud

De même, au niveau du site d'étude Sud, le demi-échangeur s'inscrit en partie sur des secteurs liés à la Jalle de Martignas et concernés par la disposition C2047 relative aux continuités écologiques que constituent la Jalle de Martignas et les milieux humides associés.

### 2.7. Servitudes

La zone projet est grevée par plusieurs servitudes :

- 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 ».

### 2.8. Projet d'Aménagement et de Développements 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.**

## 2.9. Programme d'Orientation et d'Actions « Mobilité »

### 2.9.1. Objectifs

Le Programme d'orientations et d'actions Mobilité décrit le plan d'actions qui doit permettre de réaliser les objectifs énoncés dans le cadre du plan climat, du plan vélo et du plan de protection de l'atmosphère, à savoir :

- passer de 11 % de part modale en transports collectifs en 2009 à 15 % en 2020 ;
- passer de 4 % de part modale vélo à 15 % en 2020 ;
- diminuer de 2 % par an le nombre de déplacements en véhicules particuliers ;
- diminuer la part modale en véhicules particuliers par :
  - un transfert vers la marche et le vélo concernant les déplacements de courte distance ;
  - un transfert vers les transports collectifs concernant les déplacements de longue distance.
- diminuer l'usage de la voiture solo ;
- réduire les oxydes d'azote et les particules fines PM10<sup>2</sup>.

Le Programme d'orientations et d'actions participe également aux objectifs globaux de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre inscrits au Plan Climat de Bordeaux Métropole (réduction de 20 % des émissions de dioxyde de carbone en 2020 par rapport à 2006).

L'ensemble des actions du POA Mobilité s'articule autour de quatre grands principes :

- ▶ **promouvoir un réseau de transports collectifs urbains performant ;**
- ▶ **développer un réseau de transports collectifs périurbains performant ;**
- ▶ **réduire la place de l'automobile dans les centralités et notamment dans le centre d'agglomération ;**
- ▶ **changer les comportements de mobilité.**

Pour répondre à ces quatre principes, le POA Mobilité propose :

- d'organiser une métropole apaisée proposant une ambitieuse requalification des quartiers, afin de réduire la place du trafic et du transit automobile ;
- de conjuguer la vie métropolitaine et la vie de proximité en décrivant avec soin d'une part le système d'accessibilité et le réseau de voiries principales et d'autre part le maillage d'un réseau performant de transports collectifs ;
- de favoriser les changements de comportement, afin de passer d'une pratique mono-modale à un univers multimodal, notamment *via* la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture particulière ;
- de mettre le développement durable au centre du projet de mobilité en organisant à la fois la mobilité au service de la performance économique, de la performance sociale et de la performance environnementale.

### 2.9.2. Situation du projet vis-à-vis du POA mobilité

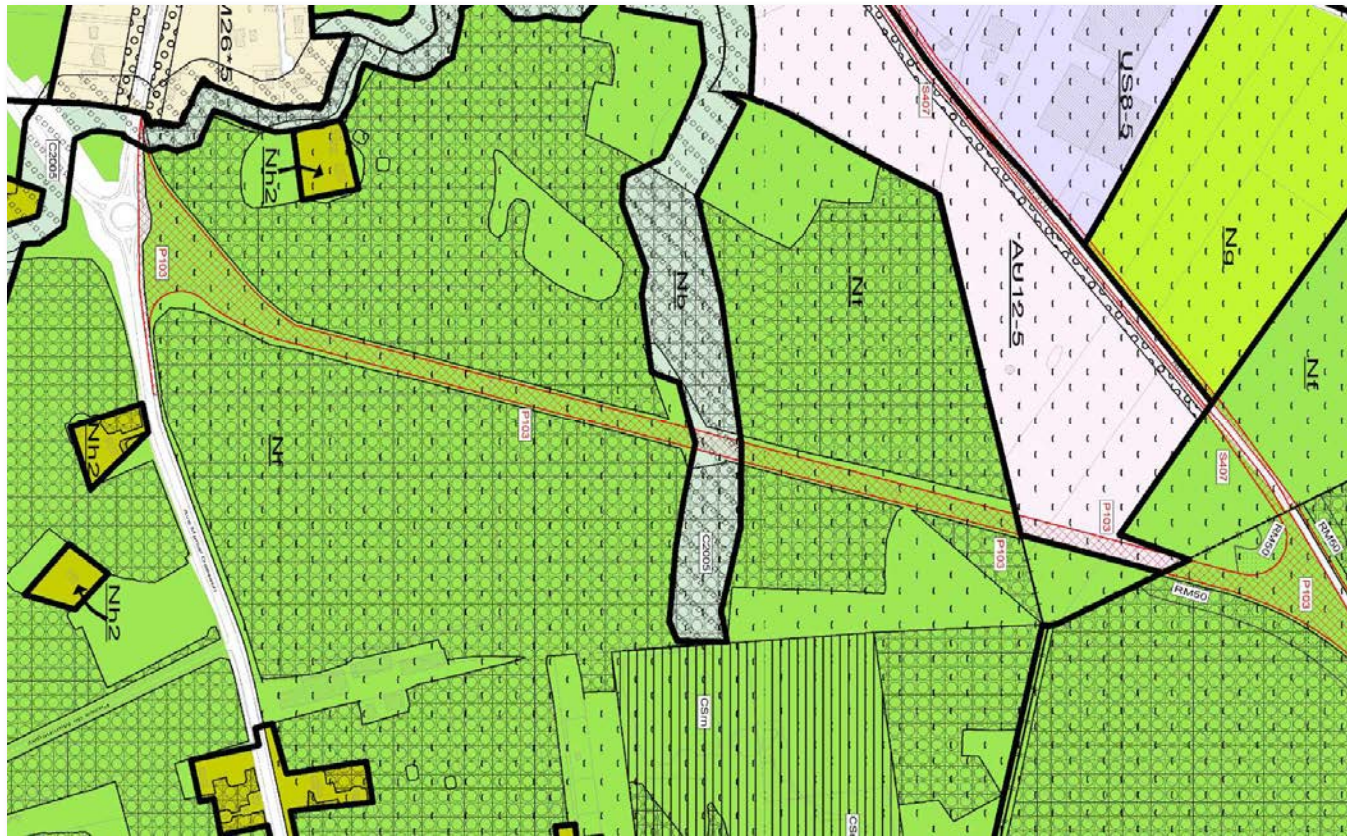
Le projet de voie nouvelle et du demi-échangeur associé permettra de réduire sensiblement le trafic routier de transit au cœur de la zone urbaine de Martignas-sur-Jalle, y engendrant ainsi une diminution des nuisances induites par la circulation routière et assurant également de meilleures conditions de sécurité routière pour le trafic de transit utilisant la future voie nouvelle.

Le projet s'inscrit de cette manière dans la proposition du POA Mobilité de réduire la place du trafic automobile de transit, dans le but d'organiser des zones urbaines de la métropole plus apaisées (« principe de réduire la place de l'automobile dans les centralités »)

<sup>2</sup> PM10 : Particules fines en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres,

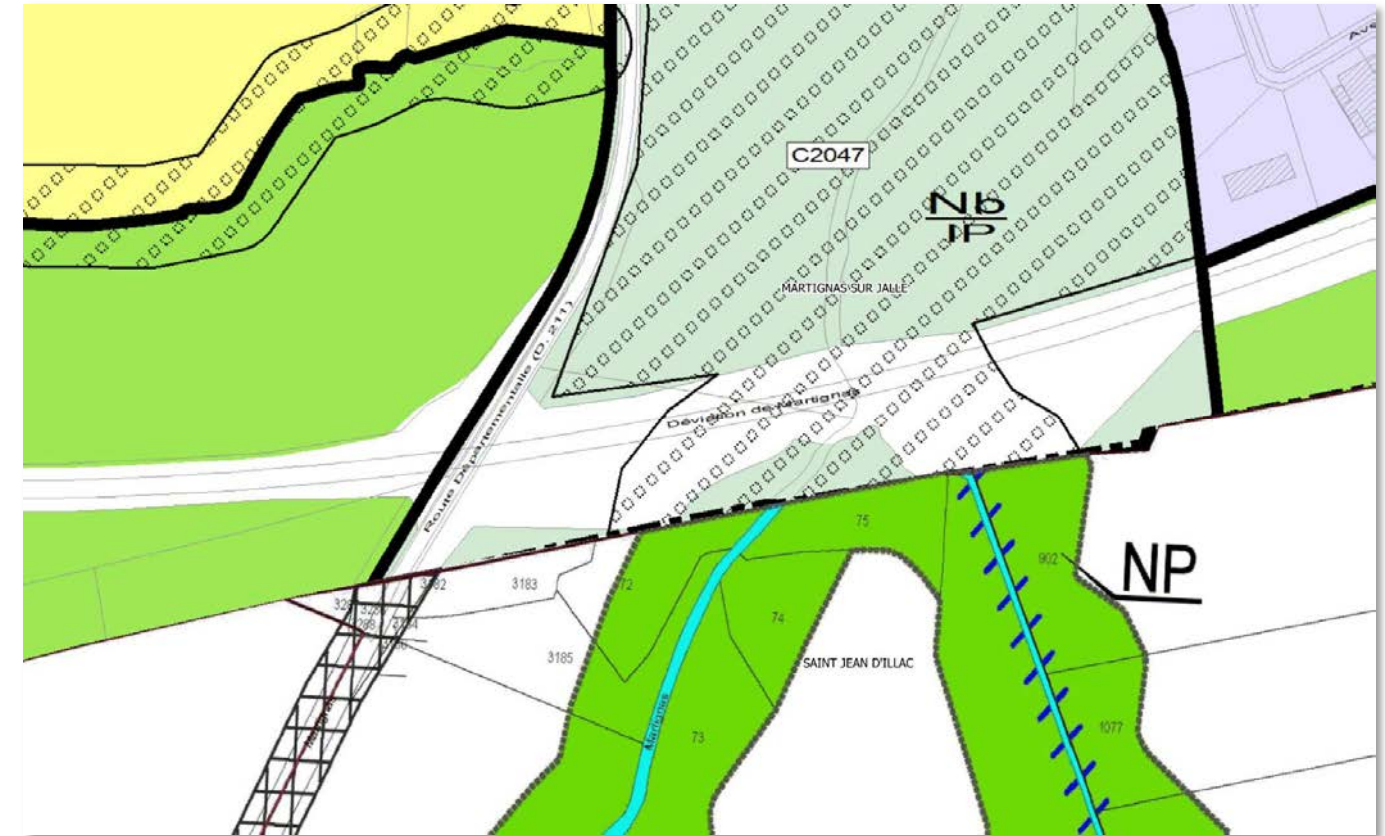
Figure 6 – Plan de synthèse du zonage du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU 3.1)

Site d'étude Nord



Source : Bordeaux Métropole

Site d'étude Sud



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

Les zones urbaines multifonctionnelles (UM)

- centralités anciennes et coeurs historiques
- tissus à dominante d'échoppes et faubourgs, et de maisons de ville
- tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes
- tissus à dominante de maisons individuelles récentes
- tissus urbains situés en lisières ou isolés en zones naturelles ou agricoles

Les zones urbaines particulières (UP)

- zones de projet, d'aménagement et de renouvellement urbain
- zones d'intérêt patrimonial bâti et/ou paysager
- zones d'aménagement commercial identifiées au SCOT

Les zones urbaines spécifiques (US)

- zones urbaines spécifiques liées aux équipements
- zones urbaines spécifiques liées à l'économie

Les zones à urbaniser (AU)

- zones AU multifonctionnelles
- zones AU spécifiques liées à l'économie
- zones AU90 : zones à urbaniser à long terme

Les zones agricoles et naturelles (A et N)

- zones agricoles réservoirs de biodiversité
- zones agricoles génériques
- zones naturelles réservoirs de biodiversité
- zones naturelles génériques
- zones naturelles de loisirs et d'équipements
- zones naturelles spécifiques
- secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées

### 3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SCoT

#### ► Métropole à haut niveau de services

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT prône une stratégie de déplacements métropolitaine en lien avec l'organisation urbaine, notamment en :

- organisant un double tempo urbain entre fluidité lente et fluidité rapide ;
- redéfinir et optimiser les fonctions du réseau de voirie existant

Le projet en facilitant la fluidité du trafic à une échelle locale à l'Ouest de l'agglomération bordelaise, par l'aménagement d'une nouvelle voie de faible linéaire et la création d'un demi-échangeur modifiant le fonctionnement d'une voie existante, s'inscrit dans cette stratégie.

#### ► Métropole responsable

Le projet par son implantation, sa faible envergure et par ses dispositions en matière d'assainissement pluvial (rétention hydraulique et traitement des eaux de ruissellement issues de l'impluvium routier) n'est pas de nature à aggraver l'exposition des personnes et des biens aux risques et nuisances et à remettre en cause la qualité des ressources en eau du territoire métropolitain.

#### ► Métropole nature

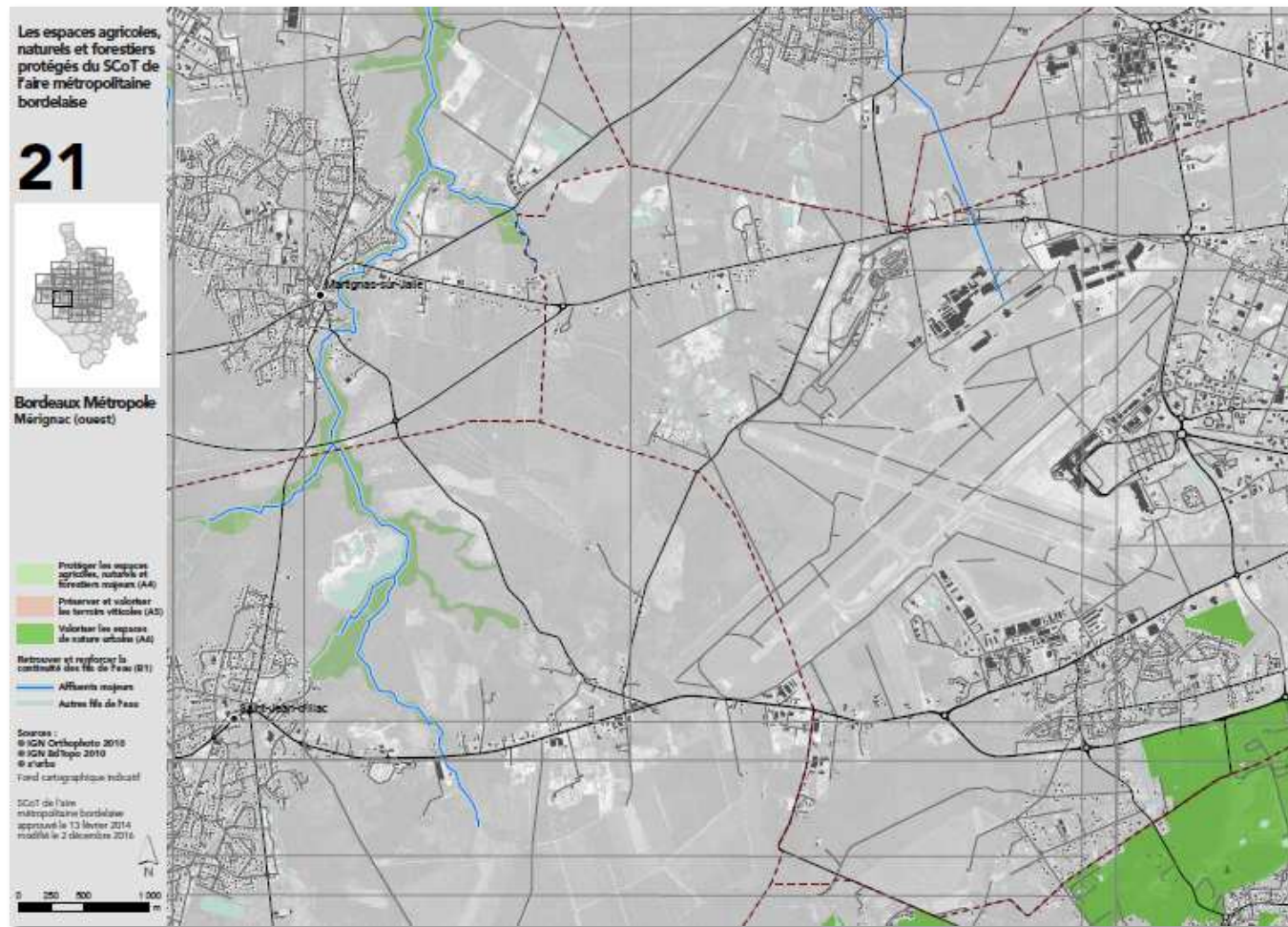
Concernant la métropole nature, le projet se situe d'une part, en dehors des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise et ne rompt pas d'autre part, les continuités écologiques identifiées à l'échelle du SCoT (Cf. cartes ci-après).

#### ► Métropole active

Non concerné.

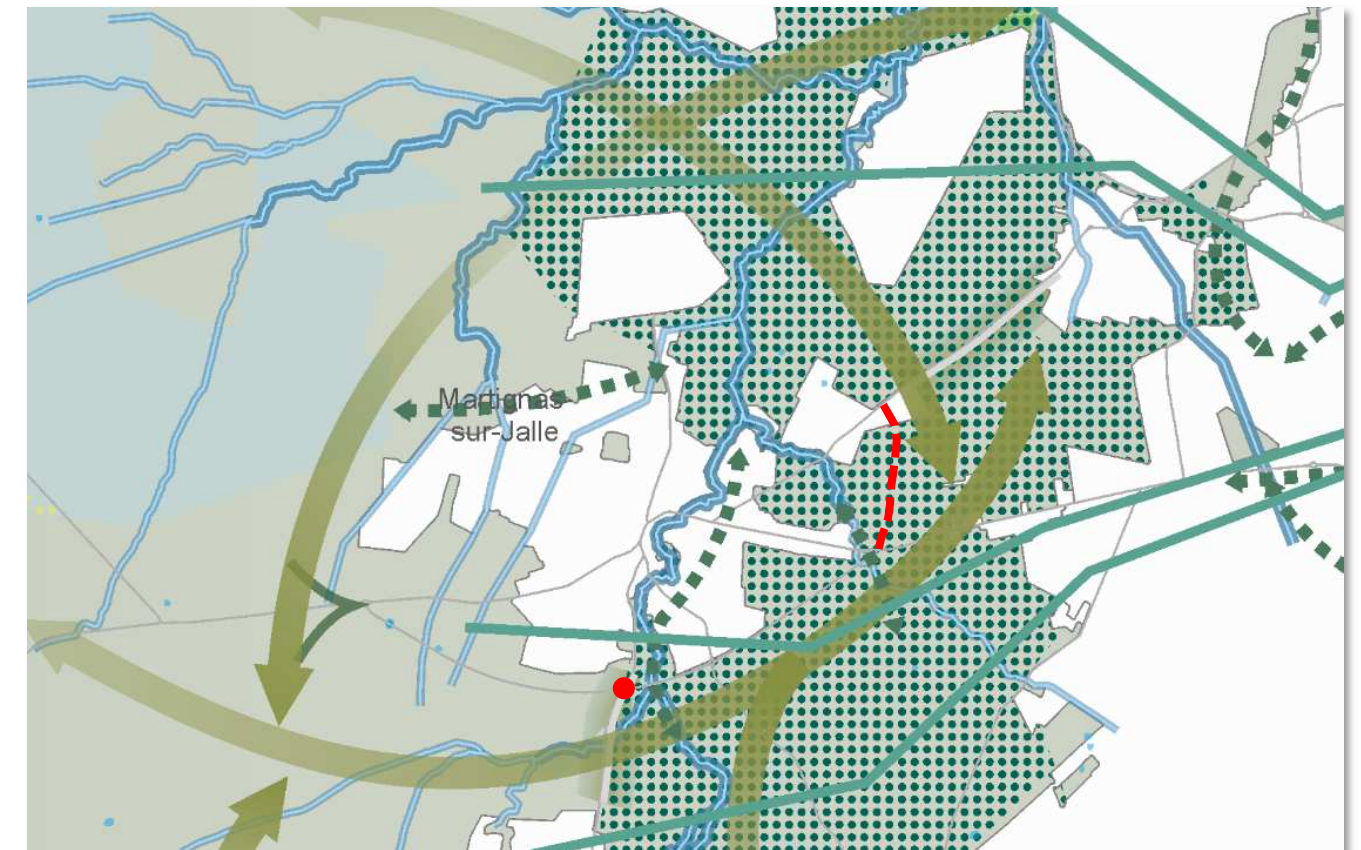
**Il n'y a donc pas d'incompatibilité avérée du projet avec le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise**

Figure 7 – Espaces agricoles, naturels et forestiers protégés du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise



Source : SYSDAU

Figure 8 – Extrait de « Métropole nature » du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise



Source : SYSDAU

**Protéger le socle agricole, naturel et forestier (A)**

- Préserver la grande continuité naturelle du plateau landais à l'échelle de l'InterSCoT (A2)
- Préserver le socle agricole, naturel et forestier (A3)
- Protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs (A4)
- Préserver et valoriser les terroirs viticoles (A5)
- Valoriser les espaces de nature urbains (A6)
- Maintenir et renforcer la protection des territoires agricoles (A7)

**Structurer le territoire à partir de la trame bleue (B)**

- Préserver et valoriser les lits majeurs des cours d'eau (B1)
- Retrouver et renforcer la continuité des lits de l'eau (B1)
- Retrouver et renforcer la continuité des affluents majeurs (B1)
- Prendre en compte les lits d'eau busés (B1)
- Structurer et valoriser les lisières urbaines au contact des paysages de l'eau (B1)
- Préserver les lagunes d'intérêt patrimonial en particulier (B2)

**Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine (C)**

- Préserver les boisements (C1)
- Reconnaître les vallons comme des éléments structurants du paysage (C1)
- Maintenir et préserver la qualité écologique des continuités naturelles majeures (C2)
- Étudier le maintien ou la restauration de liaisons écologiques et paysagères (C2)
- Pérenniser les liaisons entre la ville et les grands espaces de nature (C2)
- Définir les seuils de l'agglomération (C4)
- Préserver des espaces de respiration le long des infrastructures routières (C4)

**Soutenir des agricultures de projets au service des territoires (D)**

- Constituer une couronne de sites de projets agricoles, sylvicoles et naturels (D1)
- Projet de voie nouvelle
- Projet de demi-échangeur

## 4. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU 3.1 DE BORDEAUX METROPOLE

### 4.1. 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. Le règlement de ce zonage ne s'oppose pas à la réalisation de voies.

#### ► 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.

**Il n'y a donc pas d'incompatibilité avérée du projet avec le règlement des différents zonages concernés du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole.**

### 4.2. 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 de nature à compromettre la protection des boisements 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 ; ce n'est pas en revanche le cas pour le demi-échangeur envisagé. Une mise en compatibilité des EBC du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole est nécessaire.**

### 4.3. Emplacements Réservés

Le projet de voie nouvelle s'inscrit en partie dans des Emplacements Réservés liés aux voiries :

- 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.

Le projet de demi-échangeur n'est pas en revanche concerné sur la commune de Martignas-sur-Jalle par un Emplacement Réservé.

**Une mise en compatibilité des Emplacements Réservés du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole est nécessaire.**

### 4.4. 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 Sud de Martignas-sur-Jalle 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.

**En conséquence, les périmètres respectifs de ces règles d'urbanisme doivent être mis en compatibilité avec le projet, en modifiant leurs contours.**

### 4.5. Servitudes

Le projet est conforme avec les différentes servitudes grevées au site d'implantation.

## 4.6. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du Plan Local d'urbanisme 3.1 de Bordeaux Métropole sont les suivantes :

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

Le projet, par le report d'une part du trafic routier du centre-bourg de la commune de Martignas-sur-Jalle vers la future déviation, permettra de fluidifier le trafic au cœur de la zone urbaine de cette commune et d'y réduire les nuisances associées. Il s'inscrit ainsi dans un des objectifs de l'orientation n°2 relatif à la recherche de la fluidité du trafic.

Le projet prévoit le franchissement d'un petit écoulement superficiel par l'implantation d'un ouvrage de rétablissement hydraulique surdimensionné (dimensionnement basé sur un événement de crue centennale) et adapté pour ne pas constituer une barrière au déplacement de la faune aquatique et semi-aquatique. Le choix tracé de la déviation a été principalement influencé et guidé par l'évitement des habitats naturels présentant le niveau écologique le plus élevé. L'assainissement de la plateforme routière intègre le traitement des eaux pluviales avant leur rejet dans les milieux aquatiques superficiels afin de réduire les incidences sur la qualité de leurs eaux. Le projet ne s'oppose pas de cette manière à l'orientation n°2 du PADD.

Les aménagements projetés ne sont pas spécifiquement concernés par les orientations n° 1, 3 et 5 du PADD.

**Le projet de voie nouvelle et de demi-échangeur ne remet pas ainsi en cause le PADD du PLU de Bordeaux Métropole.**

## 4.7. Programme d'Orientation et d'Actions « Mobilité »

Le projet, en visant une réduction du trafic routier de transit au cœur de la zone urbaine de Martignas-sur-Jalle, s'inscrit bien dans la proposition du POA Mobilité de réduire la place du trafic automobile de transit, **conformément à l'un des quatre principes autour desquels s'articule le Programme d'Orientation et d'Actions « Mobilité », à savoir « réduire la place de l'automobile dans les centralités et notamment le centre d'agglomération ».**

## 5. JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU 3.1 DE BORDEAUX METROPOLE

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme 3.1 de Bordeaux Métropole est nécessaire à la réalisation du projet de voie nouvelle et de demi-échangeur, opération faisant l'objet d'une demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

**La réalisation de liaison routière Marchegay-Crabemorte, inscrite au contrat de co-développement établi entre Bordeaux Métropole et la commune de Martignas-sur-Jalle pour la période 2018-2020 et programmée dans le schéma général du réseau hiérarchisé de voirie métropolitain, permettra de réduire sensiblement le trafic de transit actuel dans la traversée du centre bourg de Martignas-sur-Jalle et ainsi d'y fluidifier la circulation et de diminuer les populations exposées aux nuisances induites par ce trafic (pollutions atmosphériques, nuisances sonores).**

La mise en compatibilité du PLU 3.1 consiste par conséquent à :

- modifier le contour des Espaces Boisés Classés impactés par le projet, et en particulier par la future voie nouvelle ;
- modifier l'intitulé et le périmètre de l'Emplacement Réservé établi initialement pour le projet de déviation Est de Martignas (P103), en le délimitant parfaitement au périmètre du projet ;
- modifier le périmètre de l'Emplacement Réservé n°P102 établi sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles pour l'élargissement de l'avenue de Martignas entre la rue de Poupay et la voie à créer entre l'avenue de Martignas et l'avenue de Pagnot ;
- modifier le périmètre de l'Emplacement Réservé 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 (S407) ;
- modifier les dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine fixées dans le cadre du PLU.