

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale de
Nouvelle-Aquitaine sur le projet de Mise en compatibilité du plan
local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole,
par déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de
réaménagement de l'avenue Marcel Dassault à Mérignac (33) pour
améliorer la vitesse commerciale de la « Lianes 11 »**

n°MRAe 2023ANA38

Dossier PP-2023-13941

Porteur de la procédure : Préfecture de la Gironde
Date de saisine de l'autorité environnementale : 16 mars 2023
Date de l'avis de l'agence régionale de santé : 12 avril 2023

Préambule

Il est rappelé ici que, pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis sur la qualité de l'évaluation environnementale, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le dossier qui lui a été soumis.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 et du décret n°2022-1025 du 20 juillet 2022, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 16 mai 2023 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Raynald VALLEE.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Contexte général

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique (DUP) du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole, pour permettre l'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne de bus « Lianes¹ 11 », par la réalisation de travaux de réaménagement de voirie sur l'avenue Marcel Dassault et la création d'une aire de covoiturage à Mérignac (Gironde).

Bordeaux Métropole constitue l'intercommunalité la plus importante de la région Nouvelle-Aquitaine. Elle s'étend sur près de 58 000 hectares et accueille 814 049 habitants (INSEE 2019), soit plus de la moitié de la population de la Gironde, au sein de 28 communes réparties de part et d'autre de la Garonne.

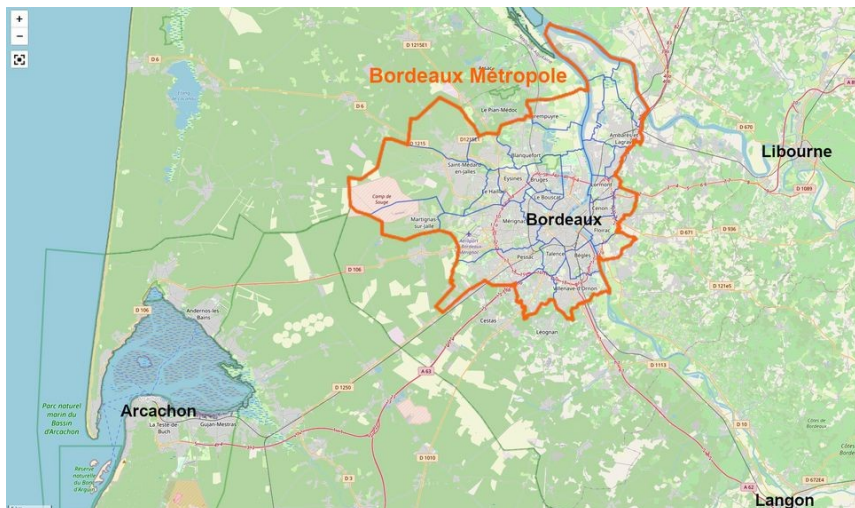


Figure 1: Localisation de Bordeaux Métropole (source : OpenStreetMap)

Elle appartient au périmètre du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé le 13 février 2014, et dispose actuellement d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) dont la première révision a été approuvée le 16 décembre 2016. Ce document a également fait l'objet de onze modifications, d'une modification simplifiée, de 39 révisions allégées et de diverses mises en compatibilité. La onzième modification du PLUi a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 24 février 2023².

Le PLUi de Bordeaux Métropole intègre un Programme local de l'habitat (PLH) et un Plan des déplacements urbains (PDU) sous la forme de deux Programmes d'orientation et d'action (POA).

Le Schéma des mobilités³, adopté le 23 septembre 2021, traduit la stratégie de Bordeaux Métropole en matière de mobilité. Il considère que le réseau urbain doit être en capacité d'augmenter la performance des lignes de bus, et le service rendu aux usagers, pour être plus compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture. Il affiche plus particulièrement cet objectif au sein de la fiche action n°5 « Transports collectifs – Améliorer la vitesse commerciale des bus ».

Les objectifs énoncés dans le cadre du Schéma des mobilités sont repris au sein du plan d'actions du POA mobilité du PLUi. La mise en compatibilité du PLUi, objet du présent avis, s'inscrit notamment dans le cadre de l'axe 10 du POA « Affirmer un réseau performant de transports collectifs à court et à moyen terme ».

Dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du Schéma des mobilités, Bordeaux Métropole s'est engagée dans l'amélioration de la desserte en transports en commun des communes de Mérignac et de Martignas-sur-Jalle, par l'amélioration de la vitesse commerciale de la « Lianes 11 ». Cette ligne de bus revêt un enjeu en matière de mobilité, car elle relie Bègles « Rives d'Arcins » à Martignas-sur-Jalle « Les Pins », en desservant des pôles générateurs de déplacements significatifs, dont l'aéroport et différentes entreprises aéronautiques. Or la « Lianes 11 » présente actuellement de fortes variations de temps de parcours en fonction des aléas du trafic routier.

1 LIANES : Ligne de bus À Niveau Elevé de Services

2 Avis de la MRAe 2023ANA12 du 24 février 2023 consultable à l'adresse suivante :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2022_13468_m11_plui_bordeauxmetropole_avisae_v-collegiale.pdf

3 Le schéma des mobilités 2020 – 2030 correspond à la révision de la stratégie métropolitaine des mobilités adoptée le 22 janvier 2016. Il établit un diagnostic des mobilités actuelles sur le territoire métropolitain et une stratégie visant à répondre aux besoins de mobilités à l'horizon 2030. Il propose différentes actions qui se déclinent autour de cinq enjeux stratégiques majeurs : Décongestionner le territoire métropolitain / Fluidifier les liaisons rive-droite – rive-gauche / Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropole – hors-métropole / Décarboner les mobilités / Favoriser une nouvelle gouvernance.

La collectivité fait également le constat d'aménagements cyclables non adaptés, voire absents sur ce secteur, alors que nombre d'habitants de Martignas-sur-Jalle travaillent à moins de cinq kilomètres de leur domicile. Le taux d'occupation des véhicules légers est par ailleurs très faible, alors qu'il existe un potentiel important de covoiturage entre le nord Bassin et l'Aéroparc ou le cœur de l'agglomération.

Le projet global consiste ainsi à aménager des couloirs bus sur l'avenue Marcel Dassault à Mérignac, tout en améliorant les conditions d'utilisation des modes doux et du covoiturage pour fluidifier le trafic. Il s'accompagne de la réalisation d'une aire de covoiturage de 44 places au niveau de la sortie de Martignas-sur-Jalle.

Le foncier nécessaire à la réalisation de l'opération n'étant pas maîtrisé en totalité par la collectivité, une procédure visant à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) a été engagée pour recourir à l'expropriation en tant que de besoin. Certaines dispositions du PLUi en vigueur ne permettant pas de mettre en œuvre le projet de requalification de l'avenue Marcel Dassault et de création d'une aire de covoiturage, une procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme par déclaration d'utilité publique est engagée.

Le territoire métropolitain est concerné par un site Natura 2000 désigné au titre de la directive européenne « Oiseaux », et par six sites désignés au titre de la directive « Habitats, faune, flore », dont le « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines », situé à environ 500 mètres du secteur du projet.

Le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLUi de Bordeaux Métropole fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article R 104-13 du Code de l'urbanisme.

L'évaluation environnementale est une démarche itérative qui doit permettre au porteur du projet, ainsi qu'au public, de s'assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux, entendus dans une large acception, aux différents stades d'élaboration du document.

La démarche a pour but d'évaluer les incidences du plan sur l'environnement et d'envisager les mesures visant à éviter, réduire ou, en dernier lieu, compenser les incidences résiduelles négatives.

II. Objet de la mise en compatibilité du PLUi

Le projet motivant la mise en compatibilité du PLUi consiste à créer une aire de covoiturage et à réaménager l'avenue Marcel Dassault à Mérignac, entre le giratoire des Girondins et le giratoire de Marchegay, à l'entrée de Martignas-sur-Jalle, sur un linéaire de 3,6 kilomètres. Les communes du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalles sont concernées à la marge, au niveau de giratoire Issartier.

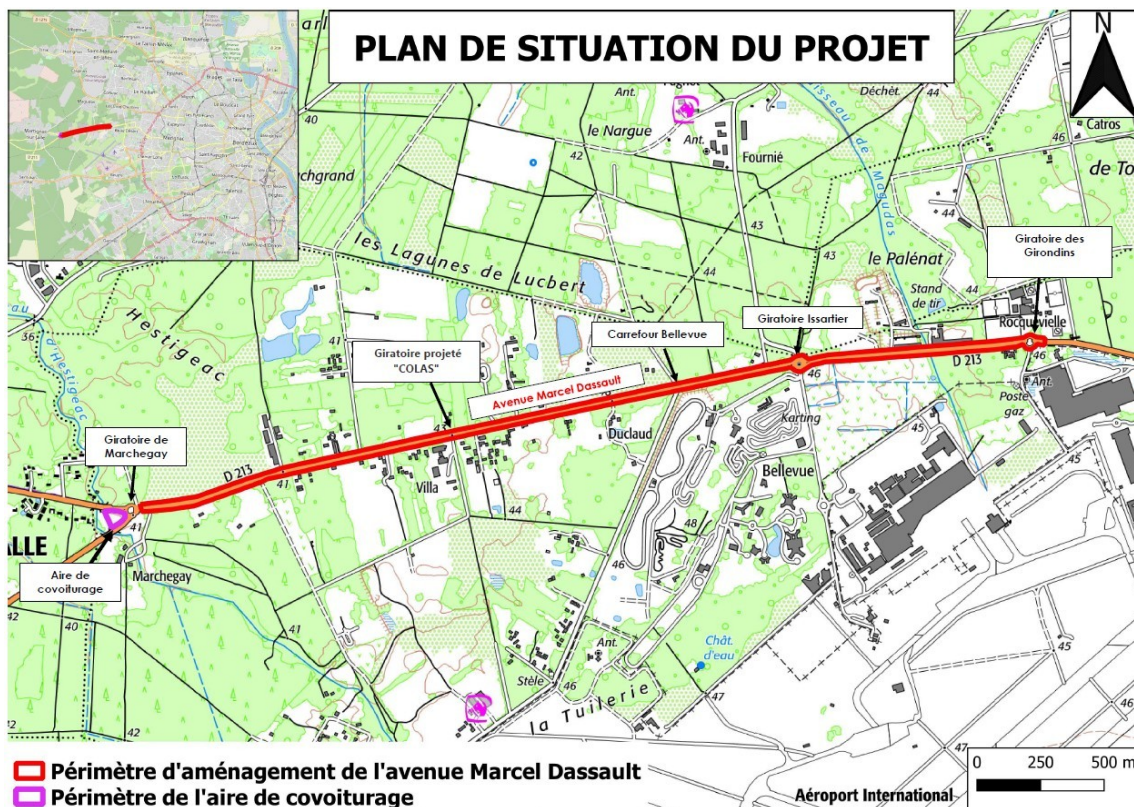


Figure 2: Localisation du site de projet (Source : Dossier DUP, p.11)

Le projet prévoit :

- L'élargissement de l'avenue Marcel Dassault (2 × 2 voies), avec réservation d'une voie dans chaque sens pour la circulation des transports en commun en site propre, voie également réservée aux véhicules de covoiturage, pour favoriser cette pratique ;
- La création d'une voie verte pour les piétons et cyclistes, déconnectée de la chaussée, pour garantir son accessibilité en toute sécurité ;
- La création d'un nouveau carrefour giratoire à l'intersection avec le passage des Tuileries ;
- La reprise partielle de l'assainissement hydraulique ;
- La mise aux normes et en accessibilité des arrêts de bus ;
- La création, au niveau du giratoire de Marchegay, d'une aire de covoiturage d'environ 2 000 m², comprenant 44 places de stationnement, dont une place réservée aux personnes à mobilité réduite (PMR), des bornes de recharge des véhicules électriques, un abri vélo sécurisé de 40 places, et l'aménagement d'espaces paysagers.

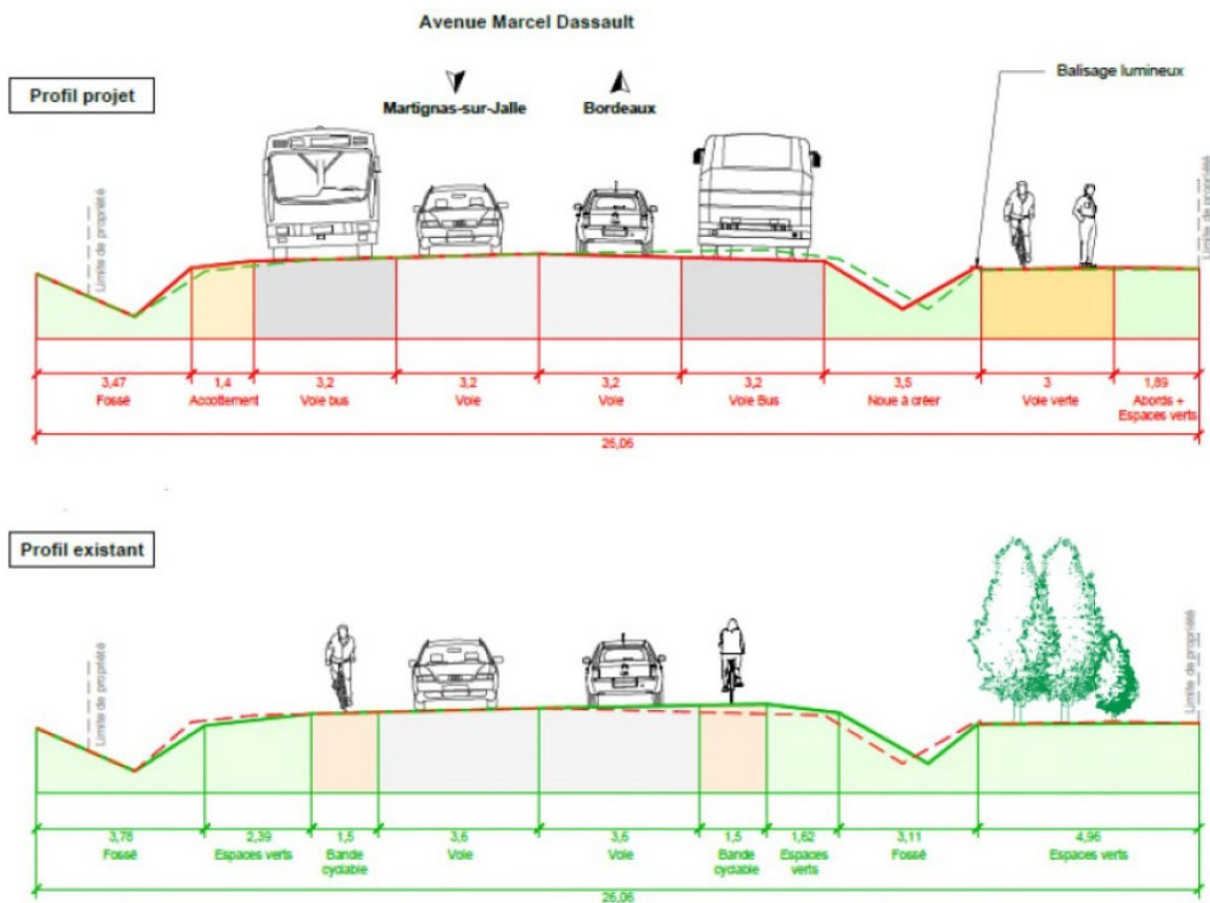


Figure 3: Profil en travers du projet de réaménagement de l'avenue M. Dassault (Notice DUP, p.22)

Le projet de réaménagement de l'avenue M. Dassault et de création d'une aire de covoiturage a fait l'objet d'un examen au cas par cas à l'issue duquel il n'a pas été soumis à étude d'impact⁴ par décision du 25 août 2021. La décision fait mention des points de vigilance suivants, conditionnant cette non soumission et que la collectivité rappelle dans le dossier :

- s'assurer, avant le démarrage des travaux, de la présence ou de l'absence d'espèces protégées et/ou de leur habitat sur le site d'implantation et sur une aire élargie et respecter en conséquence la réglementation relative aux espèces protégées (articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement) ;
- mettre en place les mesures d'évitement et de réduction des impacts en phase travaux annoncées sur les zones humides et les habitats à enjeux écologiques identifiés, (4,5 ha de zones humides évitées au niveau de l'aire de covoiturage en particulier ; stockage de matériaux hors des zones à enjeux, calendriers de travaux adaptés) ;

4 https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2021_11340_d.pdf

- prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne le rejet des eaux pluviales et prévenir les risques de pollutions accidentelles.

La décision fait également mention des procédures d'autorisation et d'évaluation des incidences environnementales propres au projet, pouvant amener à des mesures d'évitement ou de réduction d'impact supplémentaires (Loi sur l'eau, évaluation des incidences Natura 2000, dérogations éventuelles au titre de la réglementation relative aux espèces protégées).

Le dossier ne précise pas l'état d'avancement des différentes demandes d'autorisation auxquelles le projet est soumis, ni si les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans le cadre de ces procédures ont été validées.

La MRAe recommande de compléter le dossier en précisant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation retenues dans le cadre des procédures d'autorisation propres au projet.

Les secteurs concernés par la mise en compatibilité du PLUi sont classés en zone naturelle Nf à vocation forestière, en zones urbaines multifonctionnelle UM38 pour les espaces habités ainsi qu'en zones urbaines spécifiques US (US3-5 et US7-5) ou à urbaniser AU (AU7-5 et AU12-5) pour les sites d'activités économiques ou d'équipement (US1-5). Des parcelles sont ponctuellement couvertes par un zonage naturel Ng générique ou Nh2 pour des secteurs de micro-constructibilité. Certaines dispositions du règlement du PLUi en vigueur ne permettant pas de mettre en œuvre les projets de requalification de l'avenue Marcel Dassault et de création d'une aire de covoiturage, la collectivité souhaite procéder à des évolutions portant principalement sur une modification du règlement graphique du PLUi :

- par l'inscription d'emplacements réservés de voirie et de superstructure, permettant à la collectivité de s'assurer de la réalisation de nouveaux espaces publics (voiries, voies en site propre pour les transports en commun, voie verte, aire de covoiturage...) ;
- par l'ajustement des contours des espaces boisés classés figurant dans le PLUi en vigueur, entraînant le déclassement d'environ 1 hectare ;
- par le décalage des marges de recul en fonction de la nouvelle emprise de la voirie.

III. Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement par le projet de mise en compatibilité du PLUi

Le dossier est composé d'un rapport de présentation de la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi. Il comporte également en annexe le plan général des travaux et les pièces du PLUi modifiées (extraits du règlement graphique, liste des emplacements réservés de voirie et de superstructure).

Le dossier répond aux exigences des dispositions des articles R.151-1 à R.151-5 du Code de l'urbanisme, relatives au contenu du rapport de présentation et plus particulièrement (article R.151-3) aux éléments requis au titre de l'évaluation environnementale. Il permet une appréhension aisée de la mise en compatibilité envisagée et apparaît proportionné aux enjeux.

1. Choix et justification du projet

Deux variantes du projet de réaménagement de l'avenue Marcel Dassault ont été soumises à la concertation préalable du public, organisée du 20 septembre au 19 novembre 2021. Une première variante proposait la création d'un seul couloir bus, côté sud de la voie, dans le sens Martignas-sur-Jalle vers Bordeaux, alors que la variante retenue intègre la création de deux couloirs bus.

La MRAe constate que les deux scénarios présentés ne portent que sur la définition du profil en travers de l'avenue Marcel Dassault et ne rendent pas compte d'une réflexion à une échelle plus large permettant de justifier le choix du site d'implantation du projet, en particulier l'aire de covoiturage.

Le rapport souligne que la phase de concertation préalable a entraîné une modification du projet, consistant à repositionner la voie verte piétons/cycles côté nord de l'avenue, pour s'appuyer autant que possible sur l'emprise de la chaussée et des fossés existants, et limiter ainsi le nombre d'acquisitions foncières et les impacts sur les habitats de reproduction potentiels des amphibiens que constituent notamment les fossés.

Le dossier ne précise pas si l'amélioration de la vitesse commerciale de la « Lianes 11 » pouvait être envisagée en réaménageant une autre voie que l'avenue Marcel Dassault, ou dans le cadre d'une modification de l'itinéraire de la ligne de bus par exemple.

La MRAe recommande d'exposer les raisons ayant conduit au choix limité aux deux variantes de réaménagement de l'avenue M. Dassault présentées pour répondre au besoin d'améliorer la vitesse commerciale de la « Liane 11 » et à l'absence de recherche de scénarios alternatifs d'implantation de l'aire de covoiturage sur un périmètre élargi.

2. Prise en compte des sensibilités écologiques et paysagères

Deux études environnementales⁵ ont été engagées en amont de la définition du projet d'aménagement pour identifier les sensibilités du site d'un point de vue habitats naturels, faune et flore.

Enjeux biodiversité au niveau de l'avenue Marcel Dassault

L'analyse menée sur l'aire d'étude de l'avenue Marcel Dassault (bande de cinquante mètres de part et d'autre de l'axe routier) révèle qu'elle est principalement constituée de sites industriels et de milieux anthropisés, notamment au nord, alors que la partie sud est marquée par une alternance de plantations de pins, de landes (fougères) et de boisements mixtes. Ces habitats naturels ne sont pas d'intérêt communautaire, mais ils constituent des zones de refuge pour la faune et la flore, et présentent à ce titre un enjeu global faible à modéré.

L'analyse des fonctionnalités écologiques à l'échelle de l'aire d'étude souligne que ces boisements sont susceptibles de former des réservoirs et des corridors écologiques, notamment pour les espèces inféodées aux milieux fermés. L'avenue Marcel Dassault, qui traverse l'aire d'étude d'est en ouest, forme cependant un obstacle aux continuités écologiques nord-sud. Concernant la trame bleue, le cours d'eau de Magudas revêt une fonction de corridor écologique pour les espèces liées aux milieux aquatiques, mais sa fonctionnalité écologique est limitée au sein du site de projet, le Magudas étant busé au niveau de l'avenue.

Une espèce de flore protégée a été identifiée en bordure de l'aire d'étude immédiate. Il s'agit de *Gentiana pneumonanthe*, une espèce quasi-menacée en région ex-Aquitaine, qui n'est cependant pas concernée par l'emprise du projet, celle-ci évitant intégralement les stations identifiées.

Différentes espèces faunistiques ont été inventoriées, dont la majorité sont communes selon le dossier. Parmi les espèces revêtant un enjeu, un individu de Damier de la Succise a été contacté sur le site, bien qu'aucun habitat particulièrement favorable à cette espèce de lépidoptère n'ait été recensé à proximité du point de contact. Quatre espèces d'amphibiens présentant un enjeu faible à modéré, et une espèce de reptile (Lézard des murailles) ont également été observées, les secteurs d'eaux courantes temporaires et les fossés constituant des habitats favorables à leur reproduction. Sept arbres pouvant potentiellement accueillir des coléoptères xylophages ont été repérés, la présence du Grand Capricorne étant mentionnée en bordure de l'aire d'étude. Différentes espèces d'oiseaux et de chiroptères appartenant au cortège des milieux boisés et semi-ouverts ont été identifiées, dont cinq espèces d'oiseaux présentent un enjeu plus élevé (niveau modéré) en raison d'une reproduction potentielle au sein du site.

Si des mesures d'adaptation du calendrier des travaux de défrichement, pour éviter les phases actives de reproduction des oiseaux, permettent de réduire significativement les incidences, le dossier mentionne que des incidences résiduelles peuvent subsister, auquel cas la collectivité s'engage à déposer une demande de dérogation au titre de la destruction d'espèces protégées.

Le dossier évalue que les emplacements réservés créés dans le cadre de la mise en compatibilité au niveau de l'avenue Marcel Dassault sont susceptibles d'impacter près de 2,9 hectares d'habitats potentiels de reproduction d'amphibiens, et environ 8 700 m² d'habitats potentiels de reproduction du Damier de la Succise.

La MRAe recommande de cartographier les secteurs à enjeux en matière de biodiversité et de localiser les habitats d'espèces potentiellement impactés par la mise en compatibilité du PLUi, permettant d'étayer la démarche d'évitement-réduction-compensation d'impacts de cette évolution du document d'urbanisme.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, il est en effet attendu que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet fassent l'objet d'une traduction réglementaire au sein du PLUi, afin de garantir sur le long terme les engagements pris dans le cadre du projet. Par ailleurs, l'évolution du PLUi ouvrant des possibilités supplémentaires d'artificialisation de milieux naturels, il serait pertinent que des mesures de compensation écologique soient proposées au sein de la mise en compatibilité.

Enjeux biodiversité au niveau de l'aire de covoiturage

⁵ Étude du milieu naturel et de délimitation des zones humides (IDE Environnement, février 2020), établie en s'appuyant sur six campagnes terrain menées en novembre 2018, mars, avril, mai, juin et août 2019 – Étude Faune-Flore spécifique à l'aire de covoiturage (Naturalia, 2021)

Le projet d'aire de covoiturage se situe sur un secteur urbanisé composé en majorité de secteurs enrichis à différents stades de colonisation, l'enjeu écologique de ces habitats étant évalué de négligeable à modéré par le dossier.

Zones humides

Le site de projet a fait l'objet de prospections terrain ayant révélé la présence de zones humides (caractérisation en application des dispositions⁶ de l'article L.211-1 du Code de l'environnement) dont 7 430 m² seraient, selon le dossier, impactées par l'emprise du projet⁷ :

- 6 115 m² de zones humides au niveau de l'avenue Marcel Dassault, que le rapport évalue comme dégradées compte tenu de leur isolement au sein d'un environnement urbanisé et industrialisé, et en raison du réseau de drains que constituent les fossés ;
- 1 315 m² au niveau de l'aire de covoiturage.

La MRAe relève que l'évaluation des impacts de la création d'emplacements réservés dans le cadre de la mise en compatibilité porte sur des zones humides dont les superficies sont moins importantes que celles mentionnées ci-dessus⁸.

La MRAe recommande de confirmer les superficies des zones humides susceptibles d'être impactées par la mise en compatibilité du PLUi, en cohérence avec les impacts estimés du projet.

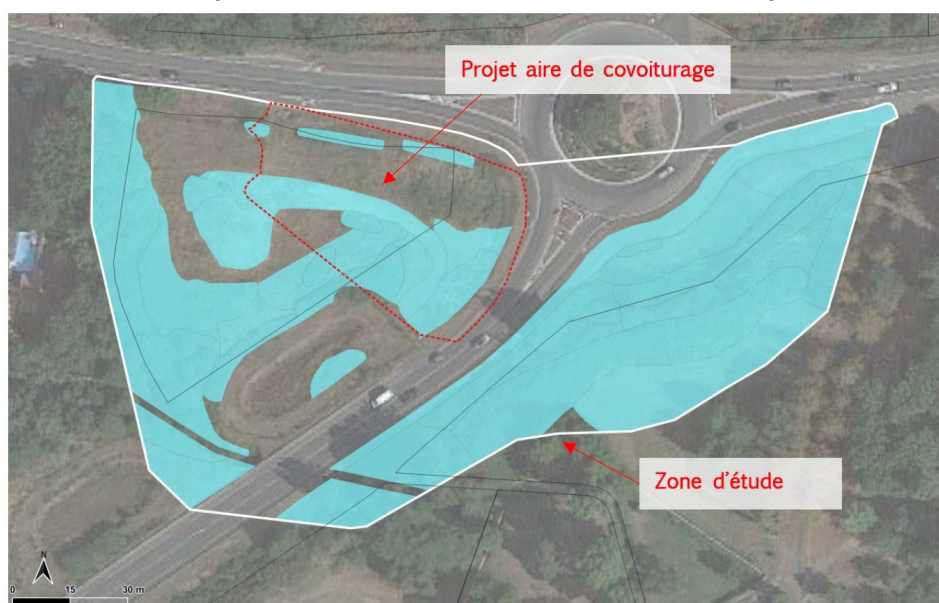


Figure 4: Localisation des zones humides au niveau de la zone d'étude liée à l'aire de covoiturage (Source : Rapport de présentation, p.97)

Le rapport précise que la destruction des zones humides fera l'objet de mesures de compensation dans le cadre du dossier Loi sur l'eau du projet, sans en préciser la nature, ni localiser les parcelles sélectionnées pour accueillir la compensation.

A l'instar de ce qui a été exposé précédemment concernant la biodiversité, la MRAe recommande d'intégrer, au sein de la mise en compatibilité du document d'urbanisme, des mesures de protection réglementaires portant sur les parcelles destinées à recevoir les mesures de compensation des impacts du projet sur les zones humides ainsi que sur les mesures d'évitement.

Enjeux paysagers

Le rapport démontre l'absence d'incidence de la mise en compatibilité du PLUi sur les fiches C3065 et C2019 relatives à la continuité paysagère du secteur Technowest et à la trame du réseau de Jalles. Les emprises couvertes par ces fiches interceptées par la création d'emplacements réservés sont faibles, et selon le dossier, l'évolution du PLUi n'a pas d'incidence sur les enjeux identifiés au sein des fiches.

6 Cet article définit notamment les zones humides comme « les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année »

7 Rapport de présentation, p.97

8 Rapport de présentation, p.121 : 4 070 m² de zones humides sont impactées au niveau de l'avenue Marcel Dassault et 610 m² au niveau de l'aire de covoiturage.

Les emplacements réservés créés dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi intersectent des zones à vocation naturelle au sein du règlement graphique du PLUi, dont la majorité font l'objet d'un classement spécifique en zone naturelle Nf à vocation forestière.

Ces emplacements réservés entraînent en particulier une réduction d'un peu plus d'un hectare d'espaces boisés classés (EBC) localisés aux abords de l'avenue Marcel Dassault, en frange des massifs boisés auxquels ils sont rattachés. Le rapport évalue un impact limité, au regard de la faible surface concernée, représentant environ 2,7 % des EBC interceptés par le projet.

Le dossier ne précise pas la nature des essences concernées, ni leur intérêt, d'un point de vue patrimonial ou paysager. Il ne donne en outre aucune information permettant d'apprécier les motifs justifiant le niveau de protection de ces boisements dans le PLUi en vigueur (zonage naturel spécifique Nf et classement EBC).

La MRAe recommande de préciser les raisons ayant conduit aux différentes réglementations de préservation de l'environnement dans le PLUi actuel dans le secteur de projet, permettant de justifier l'absence de propositions de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation de la destruction d'un hectare d'EBC.

Différentes mesures sont par ailleurs envisagées pour compenser les incidences paysagères de la réduction d'EBC. Selon le dossier, les emprises du fossé boisé en partie sud de l'avenue sont conservées, et une bande paysagère plantée complémentaire de cinq mètres minimum est intégrée en rive nord afin de reconstituer les lignes paysagères.

La MRAe recommande de proposer une traduction réglementaire au sein du PLUi de la bande paysagère plantée envisagée en rive nord de l'avenue, afin d'en garantir la mise en œuvre effective.

Démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC)

Au stade de l'évaluation environnementale de l'évolution du PLUi, il appartient à la collectivité de situer les impacts de la mise en compatibilité dans le cadre plus général de ses principes de prise en compte des enjeux environnementaux à l'échelle du territoire.

Selon le dossier, la connaissance des enjeux écologiques a permis à la collectivité d'initier la séquence ERC dès les premières phases de conception du projet, et de s'engager sur des mesures réduisant significativement les incidences des travaux et du projet sur l'environnement.

Ces mesures consistent à reporter la majeure partie de l'emprise du projet au nord de l'avenue Marcel Dassault, et à implanter l'aire de covoiturage au sud-ouest du giratoire de Marchegay.

En effet, le dossier précise que l'aire de covoiturage a été délimitée au sud-ouest du giratoire de Marchegay pour réduire les incidences sur les zones humides, en raison d'enjeux écologiques plus forts identifiés dans le secteur sud-est du giratoire (zones humides et milieux arbustifs notamment). Le dossier affirme que ces ajustements permettent d'éviter plus de 2 000 m² de zones humides le long de l'avenue Marcel Dassault et environ 4 000 m² de zones humides dans le cadre du projet de création de l'aire de covoiturage.

Pour autant, il ne semble pas avoir été recherché de site alternatif en dehors de la zone d'étude, pour éviter les incidences résiduelles significatives sur la zone humide, ou de solutions d'implantation moins impactantes.

De plus, la séquence ERC ne semble pas avoir été menée dans le cadre de la destruction d'un hectare d'EBC aux abords de l'avenue Marcel Dassault.

Ainsi qu'indiqué plus haut dans le présent avis (I-choix et justification du projet), il est attendu que le dossier d'évaluation environnementale expose les critères, notamment environnementaux, qui ont permis de déterminer les localisations envisageables pour les différentes composantes du projet.

C'est au sein de ces alternatives que les critères de moindre impact environnemental, notamment en matière de biodiversité et de zones humides, peuvent ensuite conduire aux choix définitifs. Ces étapes de la démonstration restent à exposer. Il s'agit de démontrer que la séquence d'évitement-réduction des impacts a été menée à son terme, les mesures de réduction ou de compensation devant résulter de l'impossibilité avérée d'éviter les incidences.

La MRAe relève qu'en raison d'incidences résiduelles du projet, des mesures de compensation sont envisagées par la collectivité, ce qui induit la nécessité d'exposer de façon complète la recherche préalable d'évitement d'impact. La MRAe recommande de présenter les solutions alternatives de localisation du projet, et plus particulièrement de l'aire de covoiturage, justifiant la pertinence du choix d'implantation du point de vue environnemental. Enfin, il est attendu, ainsi qu'exposé plus haut, que des mesures réglementaires du PLUi viennent garantir à long terme la préservation des milieux identifiés comme évités et les surfaces de compensation.

Dispositif de suivi

La MRAe recommande de préciser le protocole de suivi qui sera mis en place pour apprécier l'efficacité du projet retenu par rapport aux objectifs visés. Ce suivi pourra, le cas échéant, également permettre de dégager les effets positifs sur l'environnement d'une meilleure utilisation des transports en commun et des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

IV. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale

Le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole vise à améliorer la vitesse commerciale de la « Lianes 11 » par la réalisation d'aménagements de voirie, sur un linéaire de 3,6 kilomètres le long de l'avenue Marcel Dassault à Mérignac. Le projet prévoit également la création d'une aire de covoiturage pour favoriser ce mode de déplacement sur une voie pénétrante importante, qui permet notamment de connecter le nord du Bassin d'Arcachon à l'agglomération bordelaise.

Le dossier semble privilégier des mesures de réduction, définies dans le cadre d'une analyse comparative entre deux variantes d'aménagement de l'avenue Marcel Dassault, et des mesures de compensation des incidences résiduelles du projet. Celles-ci portent sur des zones humides, des habitats potentiels d'espèces d'amphibiens, d'oiseaux et du Damier de la Succise.

Des démonstrations complémentaires sont attendues pour justifier que la démarche d'évitement et réduction des impacts a été menée à son terme, en particulier en ce qui concerne l'implantation de l'aire de covoiturage, les mesures de compensation devant résulter de l'impossibilité avérée d'éviter les incidences.

Par ailleurs les surfaces et milieux identifiés en tant que mesures d'évitement d'impact et de compensation méritent d'être pris en compte dans la mise en compatibilité, par un règlement adapté.

Les effets positifs sur l'environnement d'une meilleure utilisation des transports en commun et des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle visés par cette mise en compatibilité du PLUi mériteraient d'être évalués par un dispositif de suivi adapté.

Fait à Bordeaux, le 16 mai 2023

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégué

Signé

Raynald Vallée