

*SCHÉMA DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE*

*DE*

***L'AIRE MÉTROPOLITAINE BORDELAISE***

*Porter à Connaissance*

## SOMMAIRE

<b>1) PREAMBULE.....</b>	<b>3</b>
<b>2) LA LOI RELATIVE A LA SOLIDARITE ET AU RENOUVELLEMENT URBAINS ..... 4 MODIFIEE PAR LA LOI URBANISME ET HABITAT DU 02 JUILLET 2003</b>	
<b>3) LES PRINCIPES GENERAUX DE DROIT DE L'URBANISME - ..... 7 ARTICLES L.110 et L.121.1 DU CODE DE L'URBANISME</b>	
<b>4) OBJECTIFS ET CONTENU DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE ..... 8</b>	
<b>5) LES DISPOSITIONS DE PORTEE JURIDIQUE..... 12</b>	
1. La loi sur l'Aménagement la Protection et la Mise en Valeur du Littoral	12
2. La loi sur l'urbanisme au voisinage des aérodromes .....	13
3. Les lois et décret relatifs à l'archéologie .....	14
4. Les lois relatives aux monuments historiques et aux sites	15
5. La loi sur l'eau .....	15
6. La loi sur l'élimination des déchets .....	18
7. La loi sur le bruit .....	19
8. La loi paysage .....	21
9. La loi environnement .....	21
10. La Politique de l'Habitat .....	30
11. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ou "LAURE"	32
12. La prise en compte des Transports Intérieurs ou "LOTI".....	33
13. La prise en compte de la Politique Energétique ou "POPE".....	33
14. Les lois relatives à la prise en compte des intérêts de l'agriculture	34
<b>6) LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS DE POLITIQUE ..... 34 SECTORIELLE : P.L.H. - P.D.U. - S.D.C.</b>	
<b>7) LES PRESCRIPTIONS PARTICULIERES ..... 35</b>	
<b>8) LES ETUDES A DISPOSITION DE LA COLLECTIVITE..... 43</b>	

## 1) PREAMBULE

### Rappel des procédures

**Le Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise a été approuvé par le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise en date du 26 septembre 2001.**

### Procédure actuelle

*Par arrêté en date du 31 août 2004, le Préfet de Région, Préfet de la Gironde a publié le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise sur la totalité du périmètre du SY-SDAU regroupant la Communauté Urbaine de Bordeaux (vingt sept communes) et soixante six communes hors Communauté Urbaine de Bordeaux*

*Par délibération en date du 24 octobre 2007, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise a décidé d'engager la procédure de révision du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine approuvé et l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise.*

### Coopérations Intercommunales

A ce jour, le périmètre d'étude concerne la Communauté Urbaine de Bordeaux, sept Communautés de Communes, ainsi que les communes ci-après : Créon, Cursan, Haux, Le Pout, Lignan de Bordeaux, Loupes, Madirac, Martignas-sur-Jalles, Sadirac, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint Jean d'Illic.

- **La Communauté Urbaine de Bordeaux :**  
(27 communes membres : Ambarès-et-Lagrave, Ambès, Artigues-Près-Bordeaux, Bassens, Bègles, Blanquefort, Bordeaux, Bouliac, Le Bouscat, Bruges, Carbon-Blanc, Cenon, Eysines, Floirac, Gradignan, Le Haillan, Lormont, Mérignac, Parempuyre, Pessac, Saint-Aubin-du-Médoc, Saint-Louis-de-Montferrand, Saint-Médard-en-Jalles, Saint-Vincent-de-Paul, Le Taillan-Médoc, Talence, Villenave-d'Ornon) ;
- **La Communauté de Communes de Cestas-Canéjan** (2 communes membres : Cestas, Canéjan) ;
- **La Communauté de Communes du Vallon de l'Artolie** (9 communes membres : Capian, Cardan, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Le Tourne, Paillet, Rions, Tabanac, Villenave de Rions) ;

- **La Communauté de Communes de Saint Loubès** (6 communes membres : Beychac-et-Caillau, Montussan, Saint Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Sainte Eulalie, Yvrac) ;
- **La Communauté de Communes de Montesquieu** (13 communes membres : Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Cabanac-et-Villagrains, Cadaujac, Castres-Gironde, Isle-Saint-Georges, La Brède, Léognan, Martillac, Saint-Médard-d'Eyrans, Saint Morillon, Saint-Selve, Saucats) ;
- **La Communauté de Communes des Côteaux Bordelais** (7 communes membres : Bonnetan, Camarsac, Carignan-de-Bordeaux, Fargues-Saint-Hilaire, Pompignac, Salleboeuf, Tresses) ;
- **La Communauté de Communes des Portes de l'Entre Deux Mers** (7 communes membres : Baurech, Cambes, Camblanes-et-Meynac, Cenac, Latresne, Quinsac, Saint-Caprais-de-Bordeaux) ;
- **La Communauté de Communes Médoc-Estuaire** (11 communes membres : Arcins, Arzac, Cantenac, Cussac-Fort-Médoc, Labarde, Lamarque, Le Pian-Médoc, Ludon-Médoc, Macau, Margaux, Soussans) ;

#### **A titre d'information :**

##### ***Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Bordeaux***

Par décret en date du 25 octobre 1988, est approuvé le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Bordeaux. Celui-ci a été révisé le 13 février 2002 et modifié par arrêté préfectoral du 11 février 2007.

##### ***Commune Estuarienne***

**Cussac Fort Médoc** : commune estuarienne, est classée commune littorale en application de l'article L.321.2 du Code de l'Environnement.

## **2) Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains modifiée par la Loi Urbanisme et Habitat du 02 Juillet 2003.**

Cette loi traduit la volonté de promouvoir un développement des aires urbaines et de l'espace rural plus cohérent, plus durable, plus solidaire. Pour répondre à cet objectif, la loi renforce le lien entre l'urbanisme, l'habitat et les déplacements en donnant au projet de la collectivité, mis au centre du dispositif de planification, une valeur prescriptive majeure.

Le Schéma de Cohérence Territoriale fixe les orientations majeures de l'organisation du territoire, essentiellement en terme d'objectifs, notamment dans les domaines de l'habitat, du développement économique et des déplacements. Il doit présenter un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.).

Les modalités d'établissement et le contenu d'un Schéma de Cohérence territoriale sont codifiés aux articles L.122 (et suivants) et R.122 (et suivants) du Code de l'Urbanisme.

Le Schéma de Cohérence Territoriale ouvre la possibilité aux Collectivités qui se sont réunies de coordonner les politiques menées en matière de planification, de mieux maîtriser leurs projets et leurs investissements dans un souci de développement durable.

Chaque commune appartenant à la même aire urbaine doit contribuer à cet objectif.

Il est donc normal que les choix, en matière d'habitat, de déplacement et de développement économique fassent l'objet d'une vision d'ensemble et de décisions collectivités traduites dans cet outil fédérateur, le Schéma de Cohérence Territoriale.

#### **Conformément à l'article L.121-2 du Code de l'Urbanisme :**

*« Dans les conditions précisées par le présent titre, l'Etat veille au respect des principes définis à l'article L.121-1 du Code de l'Urbanisme et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national.*

*Le Préfet porte à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme. Tout retard ou omission dans la transmission des dites informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements.*

*Le Préfet fournit notamment les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.*

*Les porter à connaissance sont tenus à la disposition du public. En outre, tout ou partie de ces pièces peut être annexé au dossier d'enquête publique ».*

#### **Au titre de l'article R.122-6 du Code de l'Urbanisme :**

*« Le président de l'établissement public mentionné à l'article L.122-4 conduit la procédure d'élaboration du schéma de cohérence territoriale ».*

## **L'INFORMATION – LA CONCERTATION**

Pour assurer la concertation avec les habitants et satisfaire la parfaite information du public, le Schéma de Cohérence Territoriale n'est applicable qu'au terme d'un processus réglementaire comprenant notamment le dispositif de concertation retenu par le Comité Syndical Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise tout au long de l'étude (articles L.122-4 et L.300-2 du Code de l'Urbanisme).

Par ailleurs, au titre de l'article R.122-7 du Code de l'Urbanisme, le Président de l'Etablissement Public consulte, chaque fois qu'ils le demandent, les Présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (E.P.C.I.) et organismes associés, ainsi que les maires concernés par le projet.

Au minimum quatre mois avant l'arrêt du projet de schéma, un débat doit être organisé au sein de l'organisme délibérant de l'établissement public intercommunal. Ce débat porte sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable.

### **Au titre de l'article R.122.9 du Code de l'Urbanisme :**

*« La délibération qui arrête un projet de Schéma de Cohérence Territoriale peut simultanément tirer le bilan de la concertation, en application du sixième alinéa de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.*

*Elle est affichée pendant un mois au siège de l'établissement public et aux mairies des communes membres concernées ».*

## **L'ASSOCIATION DES PERSONNES PUBLIQUES**

Le principe de l'association est mentionné à l'article L.121.4 du Code de l'Urbanisme. Les services de l'Etat sont associés à la procédure d'établissement d'un Schéma de Cohérence Territoriale, à l'initiative du Président de l'établissement public ou sur demande du Préfet.

Les personnes publiques sont consultées soit à la demande du Président de l'établissement public, soit à leur demande, durant l'élaboration du document, et leur avis est joint au dossier d'enquête.

En outre, selon l'article L.121.5 du Code de l'Urbanisme, il peut être recueilli l'avis de tout organisme ou association compétente dans les domaines afférents au schéma.

**Il est dès à présent porté à la connaissance de M. le Président du Comité Syndical Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise que l'Etat sera associé à la procédure d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise.**

### **3) LES PRINCIPES GENERAUX DU DROIT DE L'URBANISME** **ARTICLES L.110 et L.121.1 du CODE de l'URBANISME**

L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale doit s'effectuer dans le respect des dispositions des **articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme** qui définissent le cadre dans lequel doivent s'élaborer les documents d'urbanisme.

#### **ARTICLE L.110 du CODE de L'URBANISME**

L'article L.110 contient les principes fondamentaux issus des textes législatifs.

Cet article stipule que :

*« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences.*

*Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques, et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace ».*

#### **ARTICLE L.121.1 du CODE de L'URBANISME**

Le Schéma de Cohérence Territoriale devra également être compatible avec les dispositions de **l'article L.121.1 du Code de l'Urbanisme** dont les dispositions sont les suivantes :

*« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :*

*1) L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;*

*2) La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux.*

3) Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ».

#### **ARTICLE L.121.10 du CODE de L'URBANISME**

« L'article L.121-10 du Code de l'Urbanisme précise que tous les Schémas de Cohérence Territoriale sont soumis à l'Evaluation Environnementale ».

#### **4) LES OBJECTIFS ET LE CONTENU DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE**

Ils sont définis aux articles L.122.1 et suivants et R.122.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

**L'article L.122.1 du Code de l'Urbanisme** précise les objectifs poursuivis au travers du Schéma de Cohérence Territoriale. Le S.C.O.T. doit permettre de mieux coordonner, au regard d'un projet territorial partagé, les différentes politiques menées en matière de développement économique, de déplacement, d'habitat, d'implantation d'activités, ... tout en prenant en compte le respect des équilibres entre urbain et rural et les espaces et milieux naturels à protéger.

« Les Schémas de Cohérence Territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le Projet d'Aménagement et de Développement Durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en œuvre le Projet d'Aménagement et de Développement Durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L.110 et L.121.1 du Code de l'Urbanisme, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

*A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.*

*Ils déterminent les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.*

*Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.*

*Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, ils peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été approuvé selon les modalités définies au présent chapitre.*

*Les Schémas de Cohérence Territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des Collectivités Locales et des Etablissements et Services Publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des Parcs Naturels Régionaux et des Parcs Nationaux.*

*Lorsque le périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Schéma de Cohérence Territoriale tient compte de la Charte de Développement du Pays.*

*Pour leur exécution, les Schémas de Cohérence Territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des Schémas de Secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.*

*Les Programmes Locaux de l'Habitat, les Plans de Déplacements Urbains, les Schémas de Développement Commercial, les Plans Locaux d'Urbanisme, les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur, les Cartes Communales, « la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L.143-1 », les Opérations Foncières et les Opérations d'Aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale et les Schémas de Secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36.1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'Orientation du Commerce et de l'Artisanat ».*

**Les articles R.122-1, R.122-2, R.122-2-1 et R.122-3 du Code de l'Urbanisme précisent le contenu du Schéma de Cohérence Territoriale.**

**Article R.122-1 du Code de l'Urbanisme :**

*« Le Schéma de Cohérence Territoriale comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durable et un document d'orientations générales assortis de documents graphiques.*

*Les documents et décisions mentionnés au dernier alinéa de l'article L.122.1 doivent être compatibles avec le document d'orientations générales et les documents graphiques dont il est assorti ».*

**Le Rapport de Présentation**

Le décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le Code de l'Urbanisme est venu préciser le contenu du rapport de présentation.

**Article R.122.2 du Code de l'Urbanisme – Le rapport de présentation :**

*1°) Expose le diagnostic prévu à l'article L.122.1 du Code de l'Urbanisme.*

*2°) Décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération, ;*

*3°) Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;*

*4°) Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R.214-18 à R.214-22 du Code de l'Environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;*

*5°) Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;*

6°) *Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;*

7°) *Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;*

8°) *Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.*

*Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents.*

## **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable**

### **Article R. 122.2.1 du Code de l'Urbanisme :**

*« Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile ».*

## **Le Document d'Orientations Générales**

### **Article R.122.3 du Code de l'Urbanisme :**

*« Le document d'orientations générales, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.110 et L.121.1, précise :*

1° *Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;*

2° *Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;*

3° *Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;*

4° *Les objectifs relatifs, notamment :*

a) *A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;*

b) *A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;*

c) *A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;*

d) *A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;*

e) *A la prévention des risques.*

5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

*Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L.421.5.*

*Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.*

*Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites ».*

## **5) LES DISPOSITIONS DE PORTEE JURIDIQUE**

Le Schéma de Cohérence Territoriale devra être établi en intégrant les obligations découlant des différents textes législatifs s'imposant aux procédures d'aménagement et d'urbanisme. Il s'agit des textes ci-après :

### **5.1 – La loi du 3 janvier 1986 relative à l'Aménagement la Protection et la Mise en Valeur du Littoral**

Sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, la commune de Cussac Fort Médoc est concernée par le décret du 29 mars 2004 comme étant une commune riveraine d'un estuaire.

Ainsi qu'il résulte, du 4<sup>ème</sup> alinéa de l'article L.111.1.1 du Code de l'Urbanisme, le Schéma de Cohérence Territoriale doit être, en l'absence de Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.), compatible avec les dispositions particulières au littoral définies aux articles L.146.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ces dispositions visent notamment à :

- Déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser en tenant notamment compte de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes, les sites et paysages remarquables du littoral et les conditions de la fréquentation par le public ;
- Contenir l'urbanisation linéaire du littoral ; les Schémas de Cohérence Territoriale devant pour ce faire prévoir des espaces naturels présentant le caractère de coupures d'urbanisation ;

- Réaliser les extensions d'urbanisation soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement. L'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale doit être l'occasion de proposer un développement urbain solidaire au sein de la Communauté de Communes en prenant en compte les impératifs de protection contenus dans la loi du 3 janvier 1986.
- Préserver les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

Dans le cadre de l'Association, les services de l'Etat proposeront les éléments d'appréciation pour la mise en œuvre de la définition et de la préservation des espaces remarquables à prendre en compte.

## **5.2 – La loi n° 85.696 du 11 juillet 1985 modifiée par la loi n° 99.588 du 12 juillet 1999 – Urbanisme au voisinage des aérodromes.**

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, modifiée par la loi du 12 juillet 1999, fixe des **prescriptions d'urbanisme spéciales**, délimitant des zones diversement exposées au bruit, en évaluant la gêne due à cette nuisance. Ces prescriptions visent soit à limiter les possibilités de construction, soit à les interdire.

« Les Plans d'Exposition au Bruit délimitent sur le terrain les zones de bruit propres à chaque aérodrome concerné par la loi. Cette délimitation est effectuée à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne ».

➤ **Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise doit prendre en compte :**

- *Le Plan d'Exposition au Bruit des Aéronefs concernant l'aérodrome de Bordeaux – Léognan – Saucats approuvé le 08 février 2007, couvrant les communes de La Brède, Léognan, Martillac et Saucats.*
- *Le Plan d'Exposition au Bruit des Aéronefs concernant l'aérodrome de Bordeaux - Mérignac approuvé le 22 décembre 2004, couvrant les communes de Bruges, Eysines, Le Haillan, Martignas sur Jalles, Mérignac, Pessac et Saint Jean d'Ilac.*
- *Le Plan d'Exposition au Bruit des Aéronefs concernant l'aérodrome de Bordeaux – Yvrac approuvé le 28 juillet 1986 couvrant la commune d'Yvrac.*


La Direction Générale de l'Aviation Civile signale l'implantation de deux plates formes aéroportuaires, Bordeaux – Mérignac et Bordeaux – Léognan – Saucats, dans les limites territoriales du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise.

Par ailleurs, ce service cite :

- Une étude en cours du plan de composition générale de l'aérodrome de Bordeaux - Mérignac et le projet global d'aménagement et de développement de la zone portuaire (jointe en annexe) ;
- L'avant projet de plan de masse, le plan de servitudes aéronautiques de dégagement, le plan des servitudes radioélectriques, le plan de composition générale et le plan d'exposition au bruit relatif à l'aérodrome de Bordeaux – Léognan – Saucats (joint en annexe) ;
- Les plans de servitudes de deux centres radioélectriques sur les communes de Beychac et Caillau et Lestiac inscrits dans les limites du SCOT (joint en annexe).

Les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile mentionnent que le Schéma de Cohérence Territoriale doit prendre en compte également les points suivants :

- L'accessibilité routière de l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac ;
- La liaison, entre eux, des transports en commun en site propre ;
- La maîtrise de l'accroissement des activités commerciales au voisinage de l'aérodrome ;
- La maîtrise de l'urbanisation afin de limiter les populations exposées au bruit, y compris en zone D du plan d'exposition au bruit.

 Annexe 1 : Un dossier -

## **5.3 – Les lois et décret relatifs à l'archéologie**

### ***5.3.1 – La loi du 27 septembre 1941 modifiée portant réglementation des fouilles archéologiques***

Afin d'éviter toute destruction de site, qui serait susceptible d'être sanctionnée par la législation relative aux crimes et délits contre les biens (articles 322-1 et 322-2 du Code Pénal), le Service Régional de l'Archéologie devra être immédiatement prévenu de toute découverte fortuite conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi du 27 septembre 1941, validée par l'ordonnance n° 45-2092 du 13 septembre 1945 et reprise à l'article L.531-14 du Code du Patrimoine. Cette mention figurera dans le rapport de présentation du Schéma de Cohérence Territoriale.

### **5.3.2 - La loi n° 2001.44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive**

Cette loi modifiée par la loi n° 2003-707 du 1<sup>er</sup> août 2003 a pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics et privés concourant à l'aménagement.

Les dispositions de cette loi sont pour partie reprises aux articles L.510.1 et suivants du Code du Patrimoine institué par l'ordonnance 2004-178 du 20 février 2004.

Il conviendra de vérifier si des secteurs prioritaires sur lesquelles des règles procédurales spéciales s'appliquent ont été répertoriés sur le territoire d'étude afin de les reporter dans le Schéma de Cohérence Territoriale. Leur localisation permettra de mieux organiser le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

## **5.4 – Les lois relatives aux monuments historiques et aux sites**

### **5.4.1 – Les monuments historiques**

L'ordonnance 2004-178 du 20 février 2004 portant création du Code du Patrimoine a abrogé la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques. Ces dispositions sont désormais codifiées au titre VI du Code du Patrimoine.

### **5.4.2 – Les sites**

L'ordonnance 2000-914 du 18 mai 2000 a abrogé la loi du 2 mai 1930. Les dispositions relatives à la protection des monuments naturels et des sites sont codifiées aux articles L.341-1 à L.342-22 du Code de l'Environnement.

#### **Article R.122-3 du Code de l'Urbanisme :**

Au titre du 2° de l'article cité ci-dessus, le Schéma de Cohérence Territoriale peut préciser : « *les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation* » ... « *lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites* ».

## **5.5 - Loi sur l'Eau n° 92.3 du 3 janvier 1992**

La Loi du 3 janvier 1992 s'inscrit dans le cadre d'un renforcement de la politique de l'environnement, tant au niveau communautaire que national. Elle a notamment pour objectif d'assurer et de réhabiliter la qualité des eaux du territoire.

Les principes fondamentaux en sont la reconnaissance de la valeur patrimoniale de l'eau.

**Article L.122.1 du Code de l'Urbanisme :**

*« Les Schémas de Cohérence Territoriale doivent également être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L.212.1 du Code de l'Environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L.212.3 du même Code.*

*Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans ».*

**Les eaux d'alimentation :**

L'alimentation en eau de consommation humaine est organisée en syndicats ou communes autonomes dont la gestion est réalisée en régie ou confiée à des sociétés privées.

La majorité des captages se situent dans les nappes profondes, dont les eaux sont de bonne qualité et ne nécessitent qu'un traitement de déferrisation suivi d'une désinfection de précaution avant admission dans le réseau de distribution. Certains captages dont l'oligocène et le miocène et notamment les sources à l'ouest de Bordeaux sont plus vulnérables aux pollutions de surface et nécessitent des traitements plus complets.

De plus, certains forages captant la nappe de l'éocène présentent une minéralisation élevée avec dépassements des normes en fluor et sulfates.

**Le SAGE « Nappes Profondes »** approuvé par arrêté préfectoral du 25 novembre 2003 va imposer dans les dix prochaines années les contraintes suivantes (non exhaustives).

- Economie d'eau à tous les niveaux avec audit général de tous les réseaux de distribution pour la recherche de fuites.
- Diminution des pompages dans l'éocène, avec utilisation de ressources de substitution, en priorité pour les usages non alimentaires.

Dans ce cadre, un schéma d'alimentation en eau potable du Cœur de l'Entre Deux Mers a été lancé en février 2004 par le SMEGREG dont l'objectif est de substituer l'eau de l'éocène et d'étudier des solutions à court et long terme visant à améliorer la qualité des eaux fluorées de ce secteur. Ce schéma concerne les maîtres d'ouvrages gérant l'alimentation en eau potable des communes des communautés de communes des portes de l'Entre Deux Mers, des Côteaux Bordelais, du Vallon de l'Artolie et des communes de Créon, Cursan, Le Pout, Lignan de Bordeaux, Loupes, Madirac, Sadirac, Saint Genès de Lombaud.

**Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau du Bassin Adour Garonne (SDAGE) :**

Le territoire du **Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise** est concerné par le SDAGE du Bassin Adour Garonne approuvé par arrêté du Préfet Coordinateur du Bassin en date du 6 août 1996. Parmi les mesures du SDAGE figurent les zones vertes et les axes bleus.

**Les zones vertes** sont des écosystèmes aquatiques et des zones humides remarquables qui méritent une attention particulière et immédiate à l'échelle du Bassin Adour Garonne (mesures A.3 à A.9 du SDAGE).

**« La Gironde et les zones humides associées »**

**et**

**« Les prairies humides de la Gironde »**

**sont des zones vertes.**

**Les axes bleus** sont les axes migrateurs prioritaires pour la mise en œuvre des programmes de restauration des poissons grands migrateurs du Bassin Adour (mesure A.22).

**« La Garonne » et « La Dordogne » sont des axes bleus.**

**Servitudes liées à l'AQUEDUC de BUDOS**

Information communiquée par la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales de la Gironde

**L'aqueduc de Budos** : de par sa conception et du mode de transit de l'eau (circulation à plan d'eau libre), cet ouvrage fait l'objet de servitudes et prescriptions pour assurer la protection de l'eau qui y circule.

Les travaux d'établissement de l'aqueduc de Budos ont été déclarés d'utilité publique par décret du 16 juin 1884.

Ce décret a autorisé la ville de Bordeaux à acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation, les sources, terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ce projet.


- Une servitude perpétuelle de passage d'une largeur de 8 mètres (4 mètres de part et d'autre de l'ouvrage) pour visite, entretien et réparation de l'aqueduc. Dans cette bande toute construction, activité, dépôt, culture ... y sont interdits.
- Une zone non aedificandi d'une largeur de 15 mètres (7,7 mètres de part et d'autre de l'aqueduc).
- Une zone de protection sanitaire d'une largeur de 35 mètres de part et d'autre de l'ouvrage.

Cette zone sanitaire a été définie pour prévenir tous risques de pollution de l'eau liés notamment à des infiltrations de substances polluantes (eaux usées, fumiers, engrais, produits phytosanitaires).

De plus, le Code de la Santé Publique prévoit dans son article L.1324-4 une disposition pénale générale applicable en cas de dégradation des aqueducs.

*Article L.1324-4 du Code de la Santé Publique :*

*« Le fait de dégrader des ouvrages publics destinés à recevoir ou à conduire des eaux d'alimentation ou de laisser introduire des matières susceptibles de nuire à la salubrité, dans l'eau de source, des fontaines, des puits, des citernes, conduites, aqueducs, réservoirs d'eau servant à l'alimentation publique, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende ».*

 Annexe 2 : Listes : captages AEP – Liste des communes concernées par des périmètres de protection de captages non situés sur leur territoire – Extrait de plan périmètres de protection -

## **5.6 - Loi sur l'élimination des déchets du 13 juillet 1992**

La loi du 15 juillet 1975 fait obligation aux communes de collecter et d'éliminer les déchets ménagers.

Les orientations de la Loi du 13 juillet 1992 sont à prendre en compte dans le Schéma de Cohérence Territoriale.

Sur le territoire couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, toutes les communes font l'objet d'une collecte des ordures ménagères traitées dans des installations autorisées.

A ce jour, aucune nouvelle installation de traitement n'est envisagée.

Le Schéma de Cohérence Territoriale devra retranscrire les décisions du Plan Départemental « déchets ménagers » et veiller particulièrement à sa cohérence avec les autres procédures issues de l'application du cadre législatif sur les déchets (plan du bâtiment et des travaux publics (BTP), déchets d'activité de soins à risques infectieux (DASRI), plan régional d'élimination des déchets industriels spéciaux (PREDIS), filières dédiées ...).

Les enjeux du Schéma de Cohérence Territoriale au regard de la densification de l'habitat s'accompagneront d'une réflexion, à cette même échelle, sur l'optimisation de la collecte de ces déchets, sur l'intégration des dispositifs de collecte (bacs ...) dans l'habitat ainsi que sur la prévention de la production de déchets / valorisation ou le recyclage.

## 5.7 - Loi sur le bruit du 31 décembre 1992

Le bruit est une des préoccupations majeures des administrés et il doit faire l'objet d'une attention particulière dans l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale.

### - Loi du 31 Décembre 1992

La loi sur le bruit du 31 décembre 1992 poursuit trois objectifs majeurs :

- *Instaurer une réglementation pour les activités et objets bruyants qui en sont dépourvus (installations classées),*
- *Renforcer les obligations de protection préventive dans le domaine de l'habitat,*
- *Instaurer un contrôle des grandes sources de bruit et prévoir des sanctions adaptées.*

Cette loi vise à renforcer la prévention de la nuisance d'une part et à contraindre l'occupation des sols d'autre part, quand la nuisance ne peut être évitée.

Deux décrets, parus en 1995, mettent en application les articles concernant plus particulièrement les infrastructures routières :

- le Décret 95-21 du 9 Janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'Urbanisme et le code de la Construction et de l'Habitation,
- le Décret 95-22 du 9 Janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transports terrestres, complété par l'arrêté du 5 Mai 1995.

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire préventif. Le réseau de transport terrestre, soit les routes et les rails, sont ainsi classés par catégories, allant de un à cinq, un étant le secteur le plus affecté par le bruit. Ce classement prend en compte les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules / jour, les voies ferrées interurbaines de plus de 50 trains / jour, les infrastructures ferroviaires urbaines et les lignes de transport collectif en site propre de plus de 100 trains ou bus / jour.

 Annexe 3 : Arrêté préfectoral de classement des routes nationales et autoroutes en date du 30/01/2003

Le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise est traversé par plusieurs lignes de chemin de fer à savoir :

- la ligne n° 570000 « Paris – Bordeaux » ;
- la ligne n° 640000 « Bordeaux – Sète » ;
- la ligne n° 655000 « Bordeaux – Irun » ;
- la ligne n° 586000 « Ceinture de Bordeaux » ;
- la ligne n° 584000 « Bordeaux Saint-Louis – Pointe de Grave ».

### *Projets ferroviaires*

Par ailleurs, sur le territoire du **Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise**, les services de la S.N.C.F. mentionnent un certain nombre de projets ferroviaires en cours de réalisation ou à l'étude.

#### *Projets en cours :*

- réorganisation de la gare Bordeaux – Saint-Jean et aménagement d'un pôle multimodal sur la période 2007 – 2009 ;
- construction d'un parking à proximité de la gare Bordeaux Saint-Jean (côté Belcier) prévue entre 2010 et 2012 ;
- mise en place d'un service cadencé du TER aquitaine (échéance juillet 2008) ;
- création d'un pôle d'échanges périurbains à Bordeaux – Ravezies (échéance mi 2008) ;
- suppression du bouchon ferroviaire (remplacement pont Eiffel par pont à quatre voies, mise à quatre voies de certains tronçons de lignes...) au nord de Bordeaux sur la période 2008 – 2011 ;
- aménagement d'un pôle d'échanges périurbains à Arlac (Mérignac) d'ici 2009.

#### *Projets à l'étude :*

- installation d'un centre de maintenance TGV à Bordeaux Saint-Jean ou Hourcade d'ici 2016 ;
- création d'une ligne grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ainsi qu'entre Bordeaux et l'Espagne (horizon 2020).

De plus, les communes **d'Ambarès et Lagrave, Saint-Loubès et Saint-Vincent-de-Paul** sont concernées par la mise à l'étude du projet de T.G.V. AQUITAINE.

Annexe 4 : Lettres S.N.C.F. – DTI SO – Limoges -

## 5.8 - Loi « Paysages » du 8 janvier 1993

La loi de « Protection et Mise en valeur des Paysages » du 8 janvier 1993 précise que les documents d'urbanisme doivent prendre en compte la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution.

La protection des espaces qui, en raison de leur nature et de leur qualité constituent, au même titre que les édifices, un élément important du paysage pourra être assurée au titre des articles R.122-3 alinéa 2 et L.122.1 alinéa 5 du Code de l'Urbanisme

## 5.9 - Loi « Environnement » du 2 février 1995

Cette loi affirme les principes généraux de protection du droit de l'environnement. Elle rappelle notamment :

**Article L.110-1 du Code de l'Environnement** - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la Nation.

Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants :

- le principe de précaution, selon lequel l'absence de servitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ;
- le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable ;
- le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ;
- le principe de participation, selon lequel chaque citoyen doit avoir accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses.

**Article L.110-2 du Code de l'Environnement** - Les lois et règlements organisent le droit de chacun à un environnement sain et contribuent à assurer un équilibre harmonieux entre les zones urbaines et les zones rurales.

Il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde et de contribuer à la protection de l'environnement.

Les personnes publiques et privées doivent, dans toutes leurs activités, se conformer aux mêmes exigences.

### *La prise en compte des risques naturels et technologiques*

**L'article L.122.1 du Code de l'Urbanisme** précise « que le Schéma de Cohérence Territoriale définit les objectifs relatifs à la prévention des risques ».

**Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise** est concerné par les risques naturels suivants qui devront être pris en compte :

#### **5.9.1 – Le risque « inondation »**

Sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, les communes ci-après sont concernées par des Plans de Prévention des Risques Inondation approuvés.

#### **SECTEUR « BORDEAUX »**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 juillet 2005*

BEGLES	CENON	PAREMPUYRE
BLANQUEFORT	EYSINES	SAINT-JEAN-d'ILLAC
BORDEAUX	FLOIRAC	SAINT-MEDARD-EN-JALLES
BOULIAC	LE HAILLAN	LE TAILLAN MEDOC
LE BOUSCAT	LATRESNE	VILLENAVE D'ORNON
BRUGES	MARTIGNAS-SUR-JALLES	

#### **SECTEUR « PRESQU'ILE D'AMBES »**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 4 juillet 2005*

AMBARES-et-LAGRAVE	BASSENS	SAINT-LOUIS-de-MONTFERRAND
AMBES	LORMONT	SAINT-VINCENT-de-PAUL

#### **SECTEUR « BOURG – IZON »**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 9 mai 2005*

SAINT-LOUBES	SAINT-SULPICE-et-CAMEYRAC	
--------------	---------------------------	--

**SECTEUR « CADAUJAC – BEAUTIRAN »**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 24 octobre 2005*

AYGUEMORTE-les-GRAVES	CAMBES	QUINSAC
BAURECH	CAMBLANES-et-MEYNAC	SAINT-MEDARD-d'EYRANS
BEAUTIRAN	CASTRES-sur-GIRONDE	TABANAC
CADAUJAC	ISLE-SAINT-GEORGES	

**SECTEUR « MEDOC - SUD»**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 24 octobre 2005.*

ARSAC	LUDON-MEDOC	SOUSSANS
CANTENAC	MACAU	
LABARDE	MARGAUX	

**SECTEUR « CENTRE - MEDOC»**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 16 juin 2003*

ARCINS	CUSSAC-FORT-MEDOC	LAMARQUE
--------	-------------------	----------

**SECTEUR « VIRELADE - LE TOURNE»**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 décembre 2001*

LANGOIRAN	PAILLET	LE TOURNE
LESTIAC-SUR-GARONNE		

**SECTEUR « RIONS - TOULENNE»**

*Approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 décembre 2001*

RIONS		
-------	--	--

**5.9.2 - Le risque « Retrait – Gonflement des argiles » ou « Etude d'Aléas »**

Les mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation désignés sous le vocable de « retrait – gonflement des sols » est lié à la propriété qu'ont certains argiles de changer de volume en fonction de leur capacité d'absorption.

Ce « retrait-gonflement » successif des terrains argileux peut être accentué par la présence d'arbres à proximité, engendre des dommages importants sur les constructions : fissures des murs et cloisons, affaissement de dallages, rupture de canalisations enterrées.

Une étude d'aléas a été réalisée fin 2005 pour le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

**Sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine, les communes mentionnées dans le tableau sont classées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) comme étant exposées à un risque naturel « Retrait – Gonflement des argiles ».**

ARTIGUES-PRES-BORDEAUX	CREON	QUINSAC
BASSENS	EYSINES	RIONS
BAURECH	FARGUES-SAINT-HILAIRE	SADIRAC
BEAUTIRAN	FLOIRAC	SAINT-AUBIN-de-MEDOC
BEGLES	GRADIGNAN	SAINT-CAPRAIS-de-BORDEAUX
BEYCHAC-et-CAILLAU	LE HAILLAN	SAINTE-EULALIE
BLANQUEFORT	HAUX	SAINT-GENES-de-LOMBAUD
BONNETAN	LA BREDE	SAINT-LOUIS-de-MONTFERRAND
BORDEAUX	LANGOIRAN	SAINT-MEDARD-d'EYRANS
BOULIAC	LATRESNE	SAINT-MEDARD-en-JALLES
LE BOUSCAT	LEOGNAN	SAINT-MORILLON
BRUGES	LIGNAN-de-BORDEAUX	SAINT-SELVE
CADAUJAC	LORMONT	SAINT-SULPICE-et-CAMEYRAC
CAMARSAC	LOUPES	SAINT-VINCENT-de-PAUL
CAMBES	MARTIGNAS-sur-JALLES	SALLEBOEUF
CAMBLANES-et-MEYNAC	MARTILLAC	LE TAILLAN MEDOC
CANEJAN	MERIGNAC	TALENCE
CARBON-BLANC	MONTUSSAN	TRESSES
CARIGNAN-de-BORDEAUX	PESSAC	VILLENAVE-d'ORNON
CENAC	LE PIAN MEDOC	YVRAC
CENON	POMPIGNAC	
CESTAS	LE POUT	

### **5.9.3 - Le risque « Rupture de Barrage »**

Un barrage est un ouvrage, le plus souvent artificiel, disposé en travers d'un cours d'eau. Il permet, d'en arrêter l'écoulement, de créer une retenue ou d'élever le niveau de l'eau en amont.

Le risque majeur de rupture est engendré par l'évolution plus ou moins rapide d'une dégradation de l'ouvrage :

- une rupture progressive laisserait le temps de mettre en place les procédures d'alerte et de secours des populations ;
- une rupture partielle ou totale brusque (très rare) produirait une onde de submersion très destructrice dont les caractéristiques (hauteur, vitesse, horaire de passage) ont été étudiées en tout point de la vallée.

**Seules les communes citées dans le tableau sont classées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs comme étant exposées au risque technologique « rupture de barrage ».**

AMBARES-et-LAGRAVE	SAINT-LOUBES	SAINT-SULPICE-et-CAMEYRAC
	SAINT-VINCENT-de-PAUL	

**5.9.4 - Le risque « Industriel » : Les installations classées (risques technologiques, sites et sols pollués, stockage des déchets)**

Le risque industriel majeur peut se définir par tout événement accidentel, susceptible de se produire sur un site industriel, entraînant des conséquences graves sur le personnel du site, ses installations, les populations avoisinantes et les écosystèmes.

Les risques industriels peuvent se caractériser par :

- l'incendie ;
- l'explosion ;
- les effets induits par la dispersion de substances toxiques ;
- la pollution des écosystèmes.

Une réglementation stricte et des contrôles réguliers sont appliqués sur les établissements pouvant présenter de tels risques.

Il est distingué :

- les installations classées soumises à déclaration ;
- les installations classées soumises à autorisation.

La Directive Européenne SEVESO II, transposée en droit français par l'arrêté du 10 mai 2000, a permis de différencier les établissements classés :

- **SEVESO** seuil bas (S.B.)
- **SEVESO** seuil haut (S.H.)
- **SEVESO** autorisation avec servitude (A.S.)

Lorsqu'un sinistre dépasse l'enceinte d'un établissement SEVESO, le Préfet déclenche le Plan Particulier d'Intervention (P.P.I.). Cette procédure vise prioritairement à lancer l'alerte, organiser les secours et assurer l'information et la protection des populations (mise à l'abri, évacuation).

**Communes prioritairement concernées par le risque industriel**

(Territoire partiellement inclus dans le périmètre d'un Plan Particulier d'Intervention SEVESO seuil haut)

AMBARES-et-LAGRAVE	BORDEAUX	MACAU
AMBES	CENON	SAINT-LOUIS-de-MONTFERRAND
BASSENS	LUDON-MEDOC	SAINT-MEDARD-en-JALLES

Les services de la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement d'Aquitaine signalent l'existence de vingt cinq établissements classés SEVESO sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise dont :

- 13 SEVESO «AS»
- 12 SEVESO «SB»

Par ailleurs, le risque technologique généré par les établissements classés (risques technologiques, sites et sols pollués, stockage des déchets) a pour **conséquence la définition de zones de restriction à l'urbanisation** qui doivent impérativement être prises en compte dans les documents d'urbanisme. Les scénarios contenus dans l'étude de danger remise à l'Administration par l'industriel permettent de déterminer autour de chaque activité ou stockage dangereux deux zones de dangers :

- **La zone Z1** : zone dans laquelle un accident aurait des conséquences mortelles pour au moins 1 % des personnes présentes sur le site.
- **La zone Z2** : zone d'apparition d'effets irréversibles pour la santé ou de blessures sérieuses.

L'étude de dangers doit être mise à jour tous les cinq ans et peut induire des modifications sur les périmètres Z1 et Z.2.

L'instauration de ces zones a valeur de servitudes d'utilité publique et fait l'objet d'un arrêté préfectoral distinct de l'arrêté d'autorisation d'exploiter.

**Installations classées (risques technologiques, sites et sols pollués, stockage de déchets)**

*Information communiquée par la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement*

**Sur le territoire couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, un certain nombre de communes est concerné par des établissements visés par la législation des installations classées pour la protection de l'environnement soumis au régime de l'autorisation.**

Ces établissements figurent parmi les installations suivantes :

- **Installations classées pour la protection de l'environnement** (y compris les carrières en activité).
- **Installations classées ou sites industriels présentant une pollution des sols ou des eaux souterraines.**
- **Exploitation du sous-sol.**
- **Infrastructures de transport de matières dangereuses** (gaz, hydrocarbures ou de produits chimiques), **de distribution de gaz et de transport de produit électrique.**

Annexe 5 : Rapport de la D.R.I.R.E.

### **5.9.5 - Le risque « Effondrement de Carrières Souterraines »**

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol ; il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Il regroupe des phénomènes d'instabilité de pente et du sous-sol liés soit à des processus naturels (processus lents de dissolution ou d'érosion favorisés par l'action de l'eau), soit à des actions anthropiques (travaux d'aménagement, carrières souterraines).

*En Gironde, deux types de mouvements de terrain sont différenciés :*

- mouvements liés aux versants calcaires (falaises, coteaux argileux ou argilo-sableux) s'exprimant sous forme de glissements de profondeur et d'extension variables ;
- mouvements liés à la présence de cavités souterraines d'origine naturelle (karstiques) ou d'origine humaine (carrières).

***Certaines communes comprises dans le Schéma de Cohérence Territoire de l'Aire Bordelaise sont classées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs, comme étant exposées à un risque naturel majeur « carrières souterraines abandonnées ».***

BASSENS	HAUX	LE POUT
BAURECH	LANGOIRAN	QUINSAC
CAMARSAC	LATRESNE	RIONS
CAMBES	LESTIAC-sur-GARONNE	SAINT-CAPRAIS-de-BORDEAUX
CAMBLANES-et-MEYNAC	LIGNAN-de-BORDEAUX	SAINT-GENES-de-LOMBAUD
CAPIAN	LORMONT	TABANAC
CARIGNAN-de-BORDEAUX	MONTUSSAN	LE TOURNE
CENAC	PAILLET	
FLOIRAC	POMPIGNAC	

Le risque d'effondrement est très localisé à l'aplomb de ces anciennes exploitations de pierre et à leur aplomb immédiat. Il s'agit d'anciens travaux souterrains d'extraction de pierre de construction, exploitée par la méthode des « chambres et piliers ». Ces carrières souterraines sont à l'état d'abandon au sens du Code Minier, et toutes ne sont pas connues.

La cartographie des zones sous-cavées indiquée sur fond de carte topographique est très schématique.

Annexe 6 : Fiche de modalités de consultation SIRDPC –  
Tableau des synthèses communales – synthèse IGN (communes Capian et Montussan)

### **5.9.6 - Le risque « Eboulement de falaises »**

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal ou du sous-sol ; il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Il regroupe des phénomènes d'instabilité de pente et du sous-sol liés soit à des processus naturels (processus lents de dissolution ou d'érosion favorisés par l'action de l'eau), soit à des actions anthropiques (travaux d'aménagement du territoire).

L'éboulement de falaise est un des phénomènes de mouvements de terrain.

Les risques associés sont les suivants :

- Les chutes de pierres ou de blocs. Les éléments décrochés sont d'un volume de quelques dm<sup>3</sup> à plusieurs m<sup>3</sup> ;
- Les éboulements ou écroulements en masse de pans de falaises ou d'escarpements rocheux qui mobilisent quelques centaines, voire quelques milliers de m<sup>3</sup> ;
- Les glissements de terrain dont les volumes de terrain en jeu peuvent être considérables ;
- Les coulées boueuses.

Le risque d'éboulement ou de chutes de pierres apparaît au niveau des versants calcaires (falaises) tandis que le risque de glissement de terrain se manifeste au niveau de coteaux argileux, sur les pentes, les versants ou les berges non rocheux.

***Certaines communes comprises dans le Schéma de Cohérence Territoire de l'Aire Bordelaise sont classées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs, comme étant exposées à un risque naturel majeur « éboulement de falaises ».***

BAURECH	LANGOIRAN	RIONS
BOULIAC	LATRESNE	TABANAC
CAMBES	LESTIAC-sur-GARONNE	LE TOURNE
CENON	LORMONT	
FLOIRAC	QUINSAC	

### 5.9.7 - Le risque Feu de Forêt – Défense Incendie

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise doit intégrer les prescriptions concernant la protection de la forêt contre l'incendie et notamment :

➤ **Le règlement départemental de protection de la forêt contre l'incendie dans le département de la Gironde approuvé par arrêté préfectoral en date du 11 juillet 2005 . Ce document s'organise en trois parties :**

▪ **Titre I : Dispositions à caractère général :**

Ces dispositions règlent les conditions de vie et d'implantation dans les espaces boisés du département ou leur proximité immédiate. Elles intègrent les principes de l'obligation de débroussaillage imposés par la loi n° 2001-602 du 9 juillet 2001 et prévus dans le Code Forestier.

▪ **Titre II : Dispositions complémentaires applicables dans les communes A dominante forestière :**

Ces prescriptions réglementent les activités, l'utilisation des véhicules ainsi que les aménagements effectués dans les communes à dominante forestière.

▪ **Titre III : Mesures exceptionnelles :**

Ces mesures limitent les activités dans les espaces exposés lors d'épisodes climatiques particulièrement défavorables et dangereux en termes d'éclosion et de propagation des feux de forêt.

Les principes d'obligations et les prescriptions édictées dans cet arrêté préfectoral s'imposent à tous.

L'essentiel de ces dispositions serait utilement rappelé dans le rapport de présentation du Schéma de Cohérence Territoriale en vue d'assurer une bonne information des populations concernées.

**Sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine, les communes mentionnées dans le tableau sont classées dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs comme étant exposées au risque naturel « Feux de Forêt ».**

ARSAC	GRADIGNAN	SAINT-AUBIN-de-MEDOC
AYGUEMORTE LES GRAVES	LA BREDE	SAINT-JEAN-d'ILLAC
CABANAC-et-VILLAGRAINS	LEOGNAN	SAINT-MEDARD-d'EYRANS
CADAUJAC	MACAU	SAINT-MEDARD-en-JALLES
CANEJAN	MARTIGNAS-sur-JALLES	SAINT-MORILLON
CANTENAC	MARTILLAC	SAINT-SELVE
CASTRES-sur-GIRONDE	MERIGNAC	SAUCATS
CESTAS	PESSAC	LE TAILLAN-MEDOC
CUSSAC-FORT-MEDOC	LE PIAN MEDOC	

### **5.9.8 – Article R.122-3 du Code de l'Urbanisme**

*Au titre de l'article R.122-3 alinéa 4° -d- du Code de l'Urbanisme, il est mentionné l'objectif relatif, notamment : « A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ».*

## **5.10 - La Politique Locale de l'Habitat**

### **Article R.122-1 § 4 - du Code de l'Urbanisme -**

*« Les Schémas de Cohérence Territoriale définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques ».*

**Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise devra prendre en compte :**

**La Loi d'Orientation pour la Ville n° 91-662 du 13 Juillet 1991** qui affirme la nécessaire prise en considération des préoccupations d'habitat dans tous les documents d'urbanisme dans le respect des principes d'équilibre, de diversité et de mixité, avec pour objectif général d'assurer, sans discrimination, aux populations résidentes et futures, des conditions d'habitat, d'emploi, de service et de transport répondant à leurs besoins et à leurs ressources.

Le Schéma de Cohérence Territoriale sera l'occasion de préciser, à l'échelle du territoire du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, les orientations générales d'aménagement et de prise en compte des préoccupations d'habitat. Il doit notamment définir les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux.

**La Loi relative à la lutte contre les exclusions n° 98-0657 du 29 juillet 1998** « tend à garantir l'accès effectif de tous aux droits fondamentaux dans les domaines de l'emploi, du logement, de la protection de la santé, de la justice, de l'éducation, de la formation et de la culture, de la protection de la famille et de l'enfance ». Elle prévoit de faciliter l'accès et le maintien dans le logement des personnes démunies.

A ce titre, le Schéma de Cohérence Territoriale doit, sur le fondement des articles L.122.1 et R.122.5 du Code de l'Urbanisme, prévoir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre des objectifs affichés.

**La Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbains** affirme, notamment dans l'article L.301.1 du Code de la Construction et de l'Habitation, la nécessité d'assurer une offre d'habitat diversifiée et de qualité. « La politique d'aide au logement a pour objet de favoriser la satisfaction des besoins de logements, de promouvoir la décence du logement, la qualité de l'habitat, l'habitat durable et l'accessibilité aux personnes handicapées, d'améliorer l'habitat existant et de prendre en charge une partie des dépenses de logement en tenant compte de la situation des familles et des ressources des occupants. Elle doit tendre à favoriser une offre de logement qui, par son importance, son insertion urbaine, sa diversité de statut d'occupation et de répartition spatiale, soit de nature à assurer la liberté de choix pour toute personne de son mode d'habitation ».

**La Loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 portant Engagement National pour le Logement** constitue le volet principal du Pacte National pour le Logement. Elle comporte un ensemble de mesures juridiques, fiscales et financières destinées à augmenter l'offre de logements, favoriser l'accession sociale à la propriété et améliorer la qualité de l'habitat des foyers les plus modestes. Elle comprend, en particulier, un important dispositif en direction des collectivités territoriales afin de les inciter, directement ou indirectement, à développer leur politique de construction de logements.

**La Loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage** : renforce l'obligation des communes en matière d'accueil des gens du voyage. Le Schéma Départemental, qui constitue la traduction locale de la mise en oeuvre du dispositif législatif précité, devient un document opposable. Les communes de plus de 5 000 habitants y figurent obligatoirement et sont tenues de se doter d'aires d'accueil permanentes et aménagées. Elles ont la possibilité de remplir leur obligation de réalisation et de gestion de ces équipements par transfert des compétences à un Etablissement Public de Coopération Intercommunal (E.P.C.I.).

**Le Schéma Départemental des Gens du Voyage a été approuvé le 27 février 2003** et modifie le précédent document élaboré en 1997. Le diagnostic sur l'ensemble du département a pris en compte une nouvelle évaluation des besoins, réalisée à partir d'un dénombrement des caravanes et une identification des flux et des itinéraires de déplacement.

Ces éléments permettent de préciser la nature des équipements, leur capacité d'accueil et la durée du séjour.

***Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise proposera les orientations nécessaires pour répondre aux dispositions prises dans le Schéma Départemental des Gens du Voyage, notamment au regard de la loi relative à la lutte contre les exclusions.***

Le Schéma de Cohérence Territoriale cherchera à promouvoir une politique de densification des zones d'habitat et limitation du mitage afin de :

- Limiter les déplacements motorisés ;
- Limiter l'artificialisation des sols ;
- Faciliter la réalisation de réseaux de chaleur ultérieurs (souvent très appropriés aux énergies renouvelables) ;
- En zone périurbaine, optimiser les transports scolaires, la collecte des déchets, l'optimisation des équipements, ...

Afin de mieux intégrer l'habitat, les zones de commerce, de travail et de loisirs, le Schéma de Cohérence Territoriale cherchera à subordonner la création de nouveaux secteurs d'urbanisation à des critères « d'éco-conditionnalité ».

Dans le Schéma de Cohérence Territoriale, il conviendra d'introduire des préconisations de réduction globale des émissions des gaz à effet de serre (GES) égale à un certain taux (- 10 %, - 20 %) à l'horizon du document, soit 2020 – 2035 (?), en s'appuyant éventuellement sur le Plan Climat Aquitain. Ce travail repose sur la réalisation d'un bilan des gaz à effet de serre à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale.

## **5.11 - Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 ou « LAURE »**

**La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** ou « **LAURE** » a pour objectif de mettre en oeuvre le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Dans le domaine de l'urbanisme, l'obligation principale générale pour tous les documents d'urbanisme est de maîtriser les besoins de déplacement et de prévenir les pollutions et nuisances (article L.121-1 du Code de l'Urbanisme).

Le Schéma de Cohérence Territoriale peut, par ailleurs, subordonner l'ouverture à l'urbanisation des zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements (article L.122-1 du Code de l'Urbanisme).

*En outre, le Schéma de Cohérence Territoriale définit les objectifs d'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent en outre envisager un principe d'itinéraires cyclables et favoriser l'intermodalité, relais entre les différents moyens de transport, afin de limiter et réduire les pollutions, les déplacements, etc...*

**L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise** doit être l'occasion de réfléchir à une hiérarchisation du réseau routier en vue d'ordonner l'aménagement de l'espace et la politique des transports **de l'Aire Métropolitaine Bordelaise**.

## **5.12 – La Prise en compte des Transports Intérieurs**

### **La Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 « Loi d’Orientation des Transports Intérieurs » (Loi LOTI)**

Cette loi précise que le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre afin de rendre effectif le droit qu’a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d’un handicap, de se déplacer et la liberté d’en choisir les moyens.

Elle a précisé que « l’élaboration et la mise en oeuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l’Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d’une planification décentralisée, ... ».

## **5.13 – La Prise en compte de la Politique Energétique**

### **La Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 « Loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique » (Loi POPE)**

Cette loi fixe en quatre axes, la politique énergétique de la France.

Cette loi précise que la politique énergétique doit notamment « garantir la cohésion sociale et territoriale en assurant l’accès de tous à l’énergie ». Elle complète la loi du 30 décembre 1982 d’orientation des transports intérieurs en précisant les choix de l’Etat en matière d’infrastructures de transport de fret, de transport en commun et d’investissements ferroviaires.

Au travers des politiques d’urbanisme, les collectivités doivent tendre vers une proposition d’implantation relativement dense des logements et des activités à proximité des transports en commun et éviter l’étalement urbain non maîtrisé.

Etant également responsable de l’organisation des transports, les collectivités doivent intégrer dans leur politique de déplacement, la nécessité de réduire les consommations d’énergie liées aux transports et doivent développer des modèles d’aménagement et de gestion de l’espace incitant aux économies d’énergie.

En matière de promotion des énergies renouvelables, les collectivités peuvent, par des dispositions d’urbanisme, participer à la planification et à la diversification du bouquet énergétique.

La mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale doit être le vecteur de ces nouvelles orientations contenues dans la « Loi POPE ».

Une démarche d'aide à la décision de type **Approche Environnementale de l'Urbanisme** (AEU) peut intervenir au niveau du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, qui représente l'échelle des grandes orientations en matière de développement et d'aménagement de l'espace urbain.

Cette démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme, qui s'adresse notamment aux syndicats mixtes de Schéma de Cohérence Territoriale s'engageant dans des démarches de planification stratégiques, peut être développée de manière transversale sur plusieurs thèmes dont : les choix énergétiques, l'habitat, la gestion des déplacements, la gestion des déchets, l'environnement sonore mais aussi la gestion de l'eau, le traitement de la biodiversité ou l'approche paysagère.

## **5.14- Les lois relatives à la prise en compte des intérêts de l'agriculture**

### **Article R.122-3 – alinéa 3 - du Code de l'Urbanisme**

*L'alinéa 3 de cet article précise : « les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ».*

**La loi 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux** définit des modalités de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains. En accord avec les communes concernées, le département peut délimiter des périmètres d'intervention après avis de la Chambre d'Agriculture et enquête publique. Ces modalités codifiées aux articles L.143.1 à L.143.6 du Code de l'Urbanisme seront précisées par décret pris en Conseil d'Etat.

## **6) LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS DE POLITIQUE SECTORIELLE : P.L.H., P.D.U., S.D.C.**

*L'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme précise que les Schémas de Cohérence Territoriale « définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial ... ».*

Dans son dernier paragraphe, ce même article précise : « *les Programmes Locaux de l'Habitat, les Plans de Déplacements Urbains, les Schémas de Développement Commercial, ... doivent être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale ...* ». La mise en œuvre de ces orientations sont reprises aux articles R.122-2-1 et R.122-3 du Code de l'Urbanisme.

Sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, il existe actuellement :

- Un Schéma de Développement Commercial (S.D.C.).

## 6.1 – Le Schéma de Développement Commercial

**La loi n° 73.1193 du 27 décembre 1973, modifiée par la loi n°96.603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce**, vise à mieux maîtriser l'expansion de la grande distribution tout en cherchant un meilleur équilibre entre toutes les formes de commerces, en vue d'une meilleure satisfaction des besoins des consommateurs.

Dans le cadre de cette loi, le législateur a créé, par décret n°2002-1369 en date du 20 novembre 2002, les Schémas de Développement Commercial. Ceux-ci, élaborés et approuvés par l'Observatoire Départemental d'Équipement Commercial (ODEC), doivent respecter les orientations définies à l'article L.720.1 du Code du Commerce.

Bien que ne présentant aucun caractère normatif, le Schéma de Développement Commercial a pour but d'éclairer la décision des instances élues, administratives et consulaires. A ce titre, il doit devenir le cadre de référence pour toutes les instances chargées de statuer sur les projets d'implantation ou d'extension d'équipements commerciaux.

**En Gironde, le Schéma de Développement Commercial a été adopté par arrêté préfectoral en date du 21 avril 2006.**

## 7) LES PRESCRIPTIONS PARTICULIERES

Au titre de la protection des espaces naturels et au vu des inventaires scientifiques menés sur l'initiative des services de l'Etat, le **Schéma de Cohérence de l'Aire Métropolitaine Bordelaise** est concerné par :

### **Des Sites Inscrits ou Classés :**

Ces espaces doivent faire l'objet d'une attention particulière, assurant la préservation de leur intérêt naturel paysager.

- En **site inscrit**, tous les travaux doivent être soumis à l'avis de l'Architecture des Bâtiments de France quatre mois à l'avance.
- Les **sites classés** ne peuvent être ni détruits, ni modifiés dans leur état ou leur aspect. Toutes les constructions et les travaux sont soumis à l'avis conforme du Ministre chargé des sites ou par l'autorité désignée dans le décret de zone de protection.

 Annexe 7 : Lettre de la DIREN en date du 14-02-2008 -

### **Des Réserves Naturelles Nationales :**

Sur le territoire du **Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise**, deux réserves naturelles nationales sont répertoriées, à savoir :

- ✧ Réserve naturelle nationale des Marais de Bruges (24 février 1983).
- ✧ Réserve naturelle nationale de Saucats - La Brède (1<sup>er</sup> septembre 1982).

### **La Directive Oiseaux :**

#### **Les Zones d'Intérêt pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et Zone de Protection Spéciale (Z.P.S.)**

La conservation des ZICO nécessite obligatoirement leur prise en compte dans les documents d'urbanisme de façon à éviter toute destruction d'habitat, en tenant compte des secteurs et des milieux les plus sensibles pour les espèces à protéger.

L'inventaire ZICO, établi à partir de critères scientifiques, sert de base à la désignation des Zones de Protection Spéciale (ZPS).

**Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise** est concerné par la délimitation d'une ZICO qui couvre les communes de : Bruges, Bordeaux, Blanquefort, Ludon-Médoc, Parempuyre, Saint-Louis-de-Montferrand, Ambès, Saint-Vincent-de-Paul, Ambarès-et-Lagrave, il s'agit de la ZICO :

***ZO AN 19 « Marais du Nord de Bordeaux et marais du Bordelais :  
Marais d'Ambès et Saint-Louis-de-Montferrand »***

Une Zone de Protection Spéciale a été délimitée sur le territoire du **Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise**, à savoir :

***ZPS : Site n° FR 7210029 « Marais de Bruges » sur la commune de : Bruges.***

**Habitat – Natura 2000 :**

Le décret 2001-1216 du 20 décembre 2001 concernant la gestion des sites Natura 2000 pris en application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, énonce dans l'article R.214-34 les dispositions relatives à l'évaluation des incidences des programmes et projets soumis à autorisation ou à approbation.

L'article R.214-36-I décrit les pièces que doit prendre en compte le dossier d'évaluation des incidences.

Il existe sur le territoire du **Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise**, des zones Natura 2000 (*jointes en annexe n° 7*).

**Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) :**

Rappel de la distinction entre ZNIEFF de type I et II :

- ✧ **les ZNIEFF de type II** sont des ensembles géographiques généralement importants incluant souvent plusieurs ZNIEFF de type I. Elles désignent un ensemble naturel étendu dont les équilibres généraux doivent être préservés.
- ✧ **les ZNIEFF de type I** sont des sites particuliers généralement de taille plus réduite qui présentent un intérêt spécifique et abritent des espèces animales ou végétales protégées bien identifiées.

Conformément à la circulaire ministérielle du 14 mai 1991, les ZNIEFF ont le caractère d'un inventaire scientifique et n'ont pas de portée réglementaire directe, mais il appartient à la commune de veiller à ce que les documents d'urbanisme assurent leur pérennité, disposition par ailleurs reprise dans le Code de l'Environnement.

Les ZNIEFF constituent un élément d'expertise pour apprécier la présence d'espèces et identifier les milieux particuliers en question.

**Sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise**, des ZNIEFF ont été délimitées (*jointes en annexe n°7*).

*Au titre du 2° de l'article R.122-3 du Code de l'Urbanisme*, le Schéma de Cohérence Territoriale peut préciser :

*« les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation » ... « lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites ».*

 Annexe 7 : Document DIREN en date du 14-02-2008 -

### **La gestion des déplacements**

Le projet de la collectivité doit prendre en compte la politique globale des transports au service d'un développement durable :

- maîtriser les besoins de déplacement et de circulation automobile. C'est notamment, offrir une alternative à la voiture particulière grâce aux modes de transport doux (piéton, cycliste, ... et « fixer les règles permettant d'atteindre l'équilibre entre l'urbanisation et les transports collectifs ».
- favoriser le développement des transports collectifs qui ont un caractère prioritaire. Cela peut être, entre autres, le rabattement des itinéraires cyclables vers les axes de transports collectifs.
- partager la voirie en faveur de toutes les catégories d'usagers et tous les modes.
- réduire les nuisances en favorisant les modes de transport doux (notamment par le confort, la cohérence, la continuité et la sécurité des itinéraires).

Le réseau routier doit répondre au plus près des besoins réels, l'offre devant être cohérente avec la demande de transport. Il est communément admis que la route accompagne le développement mais ne le génère pas. Un surdimensionnement risque d'engendrer une demande « artificielle » inutile qui peut déséquilibrer le fonctionnement d'un territoire au lieu de lui permettre de se développer.

### **L'axe nord – sud du corridor atlantique**

Dans la partie nord de l'agglomération bordelaise, l'Etat, ne prévoit pas dans un terme défini d'augmenter la capacité de l'A.10 dans la traversée des communes (CUB) de Carbon-Blanc, Sainte-Eulalie, et (hors CUB) de Saint-Vincent-de-Paul.

Le réseau routier nord du département de la Gironde a été amélioré par les réalisations récentes qui ont contribué à accroître la capacité des infrastructures existantes, notamment, par la mise à 2x3 voies de l'A.10, et à la mise à 2x2 voies de la R.N.10 au nord de Bordeaux en direction d'Angoulême.

L'axe nord-sud du corridor atlantique est composé de l'A.10 et de la R.N.10 au nord de Bordeaux, de la rocade est bordelaise (R.N.230), et de l'A.63 dans sa partie girondine, allant jusqu'à l'embranchement de l'A.660 vers Arcachon.

La création d'infrastructures a rendu meilleure l'accessibilité des territoires et les déviations des flux de transit telles que : les déviations d'Eysines, de Magudas, de Beutre, de Sainte-Foy-La-Grande, de Coutras, et de la voie de déviation ouest (VDO), ont participé à l'amélioration de l'accessibilité sur l'agglomération bordelaise. Cet ensemble sera complété par :

- la mise à 2x3 voies de la rocade ouest bordelaise (A.630), entre l'échangeur 4 et l'échangeur 15 (A.63), permettant d'inscrire cette rocade dans un schéma d'exploitation et de gestion cohérent ;
- en prolongation de ce corridor, l'A.63, en Gironde, devrait être aménagée à terme à 2x3 voies si les conditions de circulation et la sécurité le justifient. En conséquence, cet aménagement complémentaire touchera sur le périmètre du SCOT étudié les communes (hors CUB) de Canéjan et de Cestas.

### **La mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux**

La rocade nécessite la mise en cohérence de ses aménagements et de son système de gestion entre la partie Est (R.N.230) et sa partie Ouest (A.630). La mise à 2x3 voies entre les échangeurs 4 au pied du Pont d'Aquitaine à l'embranchement avec l'A.63 est l'un des aspects de cette mise en cohérence. Ces aménagements se réaliseront par le terre plein central sans emprises notables importantes. Des améliorations ponctuelles seront apportées au fonctionnement des échangeurs, tout particulièrement ceux qui desservent la zone portuaire (11 et 12). Ces aménagements touchent les communes de la CUB, notamment, Bordeaux, Bruges, Eysines, Mérignac, Pessac, et Gradignan.

Empruntée par le trafic des grandes liaisons Nord-Sud et Atlantique-Méditerranée, la rocade de Bordeaux est devenue au fil du temps le grand axe de dégagement du réseau routier de l'agglomération, qui assure les déplacements de périphérie à périphérie et qui redistribue sur les radiales, les déplacements du centre vers la périphérie. Elle joue également un rôle d'aménagement du territoire local, incitant avec plus ou moins de réussite au développement des zones d'activité et d'urbanisation le long de son parcours.

### **Les polarités urbaines**

L'ensemble Bordeaux - Arcachon - Libourne - Langon constitue un vaste espace urbain qui commence à déborder sur les Landes et qui atteint la limite avec la Charente-Maritime au nord. D'autres espaces urbains régionaux se détachent, et notamment, les ensembles tels que : Périgueux-Bergerac reliés par une triangulaire R.N.21, barreau de Mussidan et A.89, Agen - Villeneuve-sur-Lot par la R.N.21 à 2x2 voies et rendu accessible par l'A.62 vers Bordeaux, et Mont-de-Marsan-Dax prochainement relié par la future A.65 vers Bordeaux.

Le développement équilibré du territoire et le maintien de l'armature urbaine s'appuient sur un bon niveau de service des liaisons interurbaines et des axes de communication qui convergent vers Bordeaux grâce à un réseau étoilé favorisant son rayonnement sur l'inter-région.

Le maillage autoroutier A.10, A.63, A.89, A.62, A.64, et bientôt A.65, crée la liaison des polarités urbaines régionales par rayonnement à partir de Bordeaux et ouvre l'espace aquitain vers les autres pôles urbains des régions voisines, y compris espagnoles. Ainsi, le réseau routier et autoroutier régional, grâce à son maillage et à sa dynamique entre les liaisons, a permis le développement équilibré du territoire aquitain, en créant des liaisons entre les polarités urbaines régionales.

### **Les radiales R.N.89 – A.89 – A.62**

Outre les aspects directement liés au corridor nord-sud atlantique, l'Etat poursuivra la mise en cohérence des caractéristiques et équipements d'exploitation des radiales touchant Bordeaux. A ce titre la mise aux normes autoroutières de la R.N.89, à la fois en section urbaine pour la commune d'Artigues-près-Bordeaux, et en section rase campagne pour les communes d'Yvrac, Montussan, Beychac-et-Caillau et Pompignac, devrait assurer la cohérence de l'itinéraire transversal Bordeaux-Lyon qui se poursuit avec l'Autoroute A.89. A ce titre un aménagement conséquent devrait toucher l'échangeur entre la rocade et la R.N.89 (n°26) permettant de séparer la gestion de l'échangeur autoroutier rocade/R.N.89, des diffusions urbaines adjacentes. Cet aménagement de la R.N.89 fait l'objet d'une servitude de bande d'étude mis en place par arrêté préfectoral du 24 mai 2002.

La radiale A.62 vers Toulouse, au sud-est de l'agglomération bordelaise, sur les communes de Villenave d'Ornon et hors CUB de Cadaujac, Saint-Médard d'Eyrans, Aiguemorte-les-graves, et Saint-Selve pourrait être portée dans sa section non concédée à 2x3 voies entre Bordeaux et Langon, si les conditions de circulation et la sécurité le justifient. Cet aménagement entraînerait de manière linéaire à des suppléments d'emprises modestes.

## **Les contournements de l'Agglomération Bordelaise**

Les études menées entre 2003 et 2006 montrent que le doublement dans les vingt prochaines années des échanges entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique, dont un des axes européens de transit terrestre les plus importants traverse l'Aquitaine pourrait être une hypothèse vraisemblable dans les conditions actuelles d'échange.

Le développement des modes alternatifs à la route, par voie maritime et ferrée sont une nécessité complétée par l'amélioration des infrastructures routières existantes. Les projets de Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) Tours – Bordeaux, Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse, la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux et la libération des sillons correspondants pour le fret témoignent d'un engagement sans précédent de l'Etat dans ce sens.

Les modes de transport alternatifs à la route doivent ainsi pouvoir accueillir les trois quarts du trafic de transit supplémentaire qui sera généré d'ici 2025 grâce aux nouvelles infrastructures présentées ci-dessus. Néanmoins, les études multimodales menées entre 2003 et 2006 ont montré que le trafic routier de transit devrait lui aussi continuer d'augmenter, dans des proportions néanmoins moindres que celles observées ces dernières années. D'ici 2025, le trafic en transit sur le corridor atlantique devrait, en fonction des scénarios contrastés étudiés, croître entre 2600 et 4500 poids lourds par jour et entre 4000 et 5000 véhicules légers par jour.

Au droit de l'agglomération bordelaise, les capacités de l'armature routière principale (c'est-à-dire la rocade de Bordeaux) sont déjà très largement utilisées au bénéfice non seulement du trafic de transit mais surtout du trafic local et d'échange. Quant aux infrastructures ferroviaires, leur utilisation ne va cesser d'augmenter dans les années à venir.

Par communiqué de presse du 4 juin 2008 le Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, a annoncé que; « conformément aux orientations fixées par le Président de la République à l'issue du Grenelle Environnement et reprises par le projet de loi Grenelle, les nouvelles infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales, devront désormais comprendre des mesures garantissant une vraie neutralité par rapport aux enjeux environnementaux des territoires traversés.

C'est la raison pour laquelle Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a demandé que tous les grands projets autoroutiers à venir soient évalués au regard de leur compatibilité avec ces orientations issues du Grenelle.

Les projets qui n'atteindront pas un haut niveau d'exigence environnementale ou qui ne répondraient pas à une nécessité de sécurité et d'utilité collective ne seront pas retenus. Ainsi, les contournements autoroutiers de Toulouse et de Bordeaux ont été abandonnés par un communiqué du 4 juin 2008 du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

La perspective d'un contournement ferroviaire de l'agglomération bordelaise pourrait être justifiée pour répondre à trois types de problèmes ou objectifs distincts :

- un objectif de capacité, essentiellement pour le trafic de fret (intégrant une souplesse d'exploitation ferroviaire et une qualité de service) en fonction de son évolution à long terme (horizon 2030-2035) sur le corridor Sud Europe Atlantique,
- un objectif de vitesse, pour le trafic T.G.V au-delà de Bordeaux vers Toulouse et / ou l'Espagne, en prolongement de la L.G.V Tours-Bordeaux,
- un objectif de sécurité et de qualité de la vie des riverains si les nuisances (en particulier le bruit) ou les risques technologiques (transport de matières dangereuses) nécessitaient d'écarter au maximum le trafic ferroviaire de marchandises des zones les plus densément habitées.

Pour chacun de ces objectifs, l'échéance du besoin de nouvelle infrastructure n'est pas la même.

Aucune étude technique, économique et financière ne permet encore de préciser ni les conditions de réalisation, ni les fonctionnalités, ni le parti d'aménagement (Ouest ou Est de Bordeaux), ni le coût d'un tel projet.

Sur le plan de l'environnement, et sans les détailler de manière précise à ce stade, les enjeux essentiels dont il faudra tenir compte seraient, sur le côté Ouest, la Garonne (et sa vallée inondable et la presqu'île d'Ambès), les zones périurbaines fortement urbanisées au nord et à l'ouest ainsi que les secteurs viticoles, et sur le côté Est, l'Entre-Deux Mers, la Garonne (hors gabarit maritime), éventuellement la Dordogne, les zones forestières et viticoles au sud de l'agglomération et le parc naturel des Landes de Gascogne.

Comme le précise le communiqué du Ministre d'Etat précité, les nouveaux projets d'infrastructures doivent atteindre un haut niveau d'exigence environnementale et répondre à une nécessité de sécurité collective.

### **Information communiquée par le Port Autonome de Bordeaux**

Ce service signale les enjeux relatifs aux zones d'activités économiques et de développement liées au Port de Bordeaux sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine Bordelaise.

## **Information communiquée par l'Office National des Forêts**

Dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine, ce service signale les forêts gérées par l'Office National des Forêts.

Annexe 9 : Extrait de plan -

## **8) LES ETUDES A DISPOSITION DE LA COLLECTIVITE**

L'Etat dispose d'études pouvant être mises à disposition ou consultées à votre demande. Il s'agit des études suivantes :

- étude relative à la connaissance et la valorisation des paysages de la Gironde, les paysages de l'entre deux mers chapitre 15, la campagne résidentielle de l'entre deux mers de l'atelier Folléa / Gautier (1997) ;
- étude d'un plan paysage sur la presqu'île de Bassens / Ambès par le cabinet BKM (1997) ;
- étude de la charte paysagère et environnementale de l'estuaire de la Gironde par l'atelier Folléa / Gautier (2004), documents d'étude ;
- charte paysagère et environnementale de l'estuaire de la Gironde du Syndicat Mixte pour le Développement Durable de l'Estuaire de la Gironde (S.M.I.D.D.E.S.T.- 2006) ;
- grand projet de ville des Hauts de Garonne : Bassens, Lormont, Cenon, Floirac. Elaboration du plan directeur d'aménagement et de mise en valeur du site du parc des coteaux de Garonne et de son articulation aux quatre quartiers d'habitat riverains atelier Jean Pierre Clarac (2003) ;
- lettre du Service Départemental d'Incendie et de Secours relative à l'état du réseau de défense incendie (jointe au présent dossier) ;
- lettre de la S.N.C.F. – Direction de l'Ingénierie – (jointe au présent dossier).