# Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

## DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

### Pièce H : Etude d'impact

Chapitre 1 : Préambule

# SOMMAIRE

Chapitre 1 : Préambule ..... 3

1. Le projet en synthèse ..... 4
   - 1.1. Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic ..... 4
   - 1.2. Dépôt Lescure ..... 6
   - 1.3. Parc-relais de Thouars ..... 6
2. Le sommaire de l'étude d'impact ..... 7
3. Cadre réglementaire de l'étude d'impact ..... 8
4. Les objectifs de l'étude d'impact ..... 9
5. Contenu de l'étude d'impact ..... 10

# CHAPITRE 1 : PREAMBULE

# 1. Le projet en synthèse

## 1.1. Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic

La mise en service du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic constitue une étape importante du schéma des mobilités 2020-2030 de Bordeaux Métropole. Adopté en 2021, il engage des investissements majeurs pour renforcer le réseau de transports en commun sur le territoire métropolitain. En créant de nouvelles liaisons, notamment transversales, le schéma contribuera à la réduction des inégalités territoriales, à la réduction de la congestion routière et à la lutte contre la pollution de l'air.

La ligne de bus Pellegrin-Thouars-Malartic sera exploitée avec des bus express électriques équipés de batterie. Dans les secteurs congestionnés, les bus circuleront principalement sur une voie dédiée aux bus et bénéficieront d'une priorité systématique aux carrefours, garantissant ainsi la régularité et le temps de parcours de la ligne. Le niveau de service proposé par le bus express offrira ainsi une alternative crédible à la voiture individuelle pour les trajets du quotidien.

Reliant sur un axe Nord – Sud le Groupe Hospitalier Universitaire Pellegrin, le futur pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine, le domaine universitaire, le quartier de Thouars à Talence et celui de Malartic à Gradignan, la ligne apportera une réponse forte aux besoins de mobilité identifiés sur le Sud de la Métropole depuis de nombreuses années. Ce sera la première ligne structurante de transports en commun non radiale sur la Métropole.

Participant à la transformation des quatre communes qu'elle traverse (Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon), la ligne reliera plusieurs quartiers en profonde évolution :

- Le Groupe Hospitalier Bordeaux Pellegrin : 1er employeur de la Nouvelle-Aquitaine, le CHU compte parmi les plus vastes structures hospitalières de France, avec plus de 3 000 lits et places. Il est à la fois l'établissement de santé de proximité pour toute la population de Bordeaux Métropole et le pôle de santé de recours et d'expertise pour l'ensemble des Girondins et plus largement de la Nouvelle-Aquitaine. Il constitue un centre de soins aux compétences et équipements très étendus, permettant la prise en charge et le traitement des pathologies les plus diverses. Avec son programme « Nouveau CHU », le CHU de Bordeaux a lancé depuis 2020 plusieurs chantiers de modernisation de l'hôpital.
- Le Campus Talence – Pessac - Gradignan : situé à quelques kilomètres du centre de Bordeaux, il s'étend sur plus de 235 hectares, en faisant l'un des plus grands campus d'Europe. Il possède de solides atouts en termes de desserte, d'attractivité scientifique, d'équipements culturels et sportifs, d'espaces natures. Le projet « Opération Campus Bordeaux » compte une cinquantaine de projets immobiliers et d'aménagements des espaces public, avec un calendrier opérationnel qui s'étale sur plus d'une quinzaine d'années (2010-2026).
- Des quartiers denses Thouars et Malartic, marqués par un fort renouvellement urbain qu'accompagnera le projet, et plusieurs autres équipements dont le rayonnement dépasse l'échelle communale voire métropolitaine (le centre hospitalier Charles Perrens, le centre pénitencier de Gradignan, etc.).

**La desserte de ces pôles d'attractivité par la ligne garantit une diversité d'usages (santé, travail, études, achats, loisirs) par les bus express tout au long de la journée, de 5h00 à 1h00. Ainsi, environ 24 000 voyageurs quotidiens sont attendus, ce qui en fera une ligne forte du réseau.**

Disposant d'une très bonne connexion aux lignes de tramway (A et B) et de bus du réseau de transports en commun, le bus express sera relié au RER Métropolitain (lignes Arcachon – Libourne et vers le Médoc) au niveau du futur pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine ainsi qu'aux futures lignes de bus express en correspondance (Intra-Rocade, Circulaire des boulevards, Presqu'île-Campus).

Le projet s'accompagnera également d'une requalification des espaces publics environnants, avec notamment des aménagements favorisant les modes actifs (aménagements cyclables continus, confortables et sécurisés, suppression des discontinuités, giratoires avec priorité donnée aux cycles, trottoirs qualitatifs) et une forte végétalisation pour un meilleur cadre de vie. Il contribuera à modifier les habitudes de déplacement, à adapter les villes aux effets du réchauffement climatique et à lutter contre les îlots de chaleur urbains. Grâce à de nouveaux espaces qualitatifs et agréables pour la vie quotidienne des riverains, il aura un impact positif sur les activités commerciales de proximité et la vie des quartiers.

**Les différents aménagements (site propre, gestion carrefour, …) du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic bénéficieront à la régularité des autres bus du réseau TBM et cars interurbains, et réduiront les temps de trajets contribuant ainsi à renforcer l'efficacité du réseau et le maillage en transport en commun de l'agglomération.**

Le projet, d'un linéaire d'environ **11,5 kilomètres**, comprend :

- **Un tronc commun** compris entre le boulevard Georges Pompidou (Bordeaux) et l'intersection de l'avenue Thouars et de la rue Arthur Rimbaud (Talence), où le bus circule majoritairement en site propre. Entre la barrière Saint-Augustin et la piscine de Thouars, il faudra ainsi compter 18 minutes de trajet, ce qui constitue une nette amélioration du temps de parcours de la ligne de bus actuelle et un temps de parcours très compétitifs par rapport à la voiture. Sa vitesse commerciale, autour de 21 km/h, sera équivalente voire supérieure à celle d'un tramway. Il bénéficiera par ailleurs d'une fréquence cible importante (1 bus toutes les 5 minutes en heures de pointe) et d'une large amplitude horaire ;
- Une première branche vers le quartier de Malartic (Gradignan) : entre la barrière Saint-Augustin et Malartic, il faudra compter 30 minutes de trajet et le bus express aura une fréquence cible de 10 minutes ;
- Une seconde branche vers le quartier de Thouars (Talence) avec pour terminus l'arrêt Pablo Neruda (Villenave d'Ornon) : entre la barrière Saint-Augustin et Thouars, il faudra compter 20 minutes de trajet et le bus express aura une fréquence cible de 10 minutes.

Le projet propose plusieurs types d'aménagement :

- Tronc commun : des **sites propres bus** (bidirectionnel axial ; bidirectionnel latéral ; monodirectionnel axial ; couloir d'approche, etc.) sont mis en place afin d'améliorer significativement l'efficacité des bus, en les affranchissant des aléas de la circulation ;
- Branches de Thouars et Malartic : sur ces secteurs, le bus circulera principalement en banalisé (circulation sur la voirie générale) à l'exception d'aménagements bus ponctuels sur les secteurs connaissant des difficultés de circulation.

En complément des aménagements bus en ligne, la régularité et les temps de parcours optimisés des bus seront assurés en des points singuliers du parcours par :

- Les giratoires « percés », que seuls les bus express pourront traverser, en leur centre ;
- La suppression de carrefours à feux pour fluidifier le trafic ;
- La priorité aux carrefours grâce à la signalisation ;
- Des stations apaisées, où les voitures ne peuvent pas doubler le bus à l'arrêt en raison d'une bordure centrale.

Afin de proposer un **matériel roulant** plus vertueux et confortable, la motorisation des bus express sera **électrique, à batterie**, avec de la recharge en ligne et au dépôt. Grâce à son moteur électrique, le bus express circulera de façon quasiment silencieuse. Enfin, cette technologie permet de s'abstenir de l'installation d'une ligne aérienne de contact (LAC) en ville.

Spacieuses, confortables et arborées, les stations offriront des conditions d'attente de voyage agréables, avec des surfaces importantes libres de tout obstacle. Le mobilier spécifique (éclairage, abri, corbeille, banc, panneaux d'information voyageurs, distributeur de titres de transport, etc.) est selon une gamme bus express qui se décline en modules et services similaires à ceux du tramway. Des rampes et un abri adapté permettront un accès confortable des personnes à mobilité réduite (PMR) aux quais.

Le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic s'accompagne également de la mise en place d'un **parc-relais de surface d'environ 150 places**, situé au niveau de l'avenue de Thouars (Talence), et de **l'adaptation du dépôt Lescure** (Bordeaux) afin d'assurer la maintenance et le remisage de la flotte bus.

**En résumé, le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic vise à mailler efficacement le réseau structurant de transports en commun autour de ces pôles d'attractivité, faciliter les déplacements de voyageurs contraints aujourd'hui de rejoindre le centre de l'agglomération pour leur correspondance, et favoriser le rabattement vers le futur pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine grâce à la mise en place d'aménagements adaptés au territoire.**

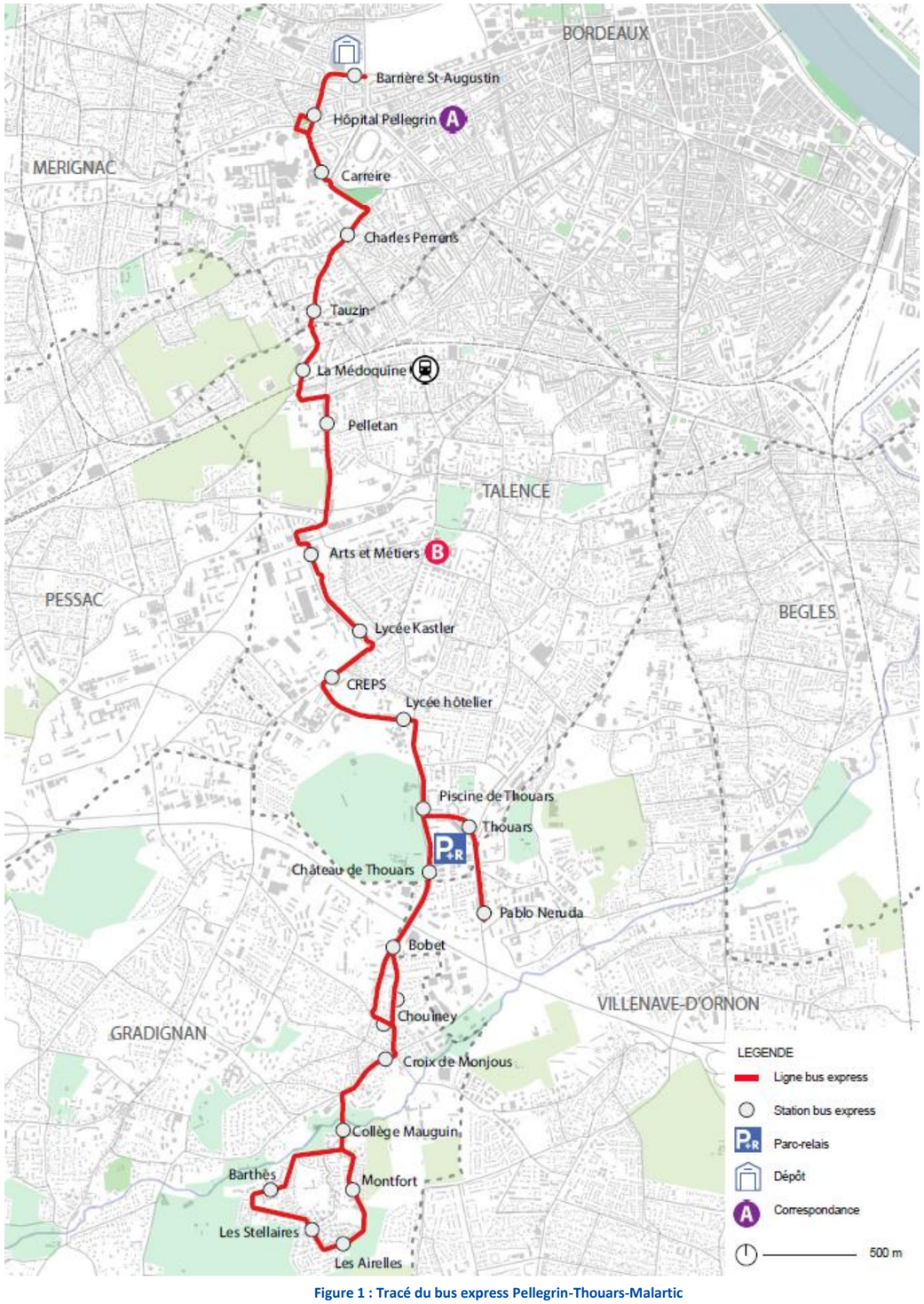


Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

## Caractéristiques principales du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

| | |
|---|---|
| **Longueur** | 11,5 km dont :<br>◆ 6,5 km pour le tronc commun<br>◆ 4,1 km pour la branche Malartic<br>◆ 0,9 km pour la branche Thouars |
| **Nombre de stations** | ◆ 23 stations |
| **Aménagements cyclables** | ◆ 21,6 km d'aménagements cyclables continus dédiés |
| **Matériel roulant** | ◆ 20 bus articulés (18m de longueur, 135 places)<br>◆ Motorisation électrique batterie<br>◆ Recharge en ligne (zones de régulation) et au dépôt |
| **Intermodalité** | ◆ Barrière Saint-Augustin (bus express circulaire des boulevards)<br>◆ Hôpital Pellegrin (Tram A /cars régionaux)<br>◆ Halte Talence-Médoquine (RER Métropolitain /cars régionaux)<br>◆ Arts et Métiers (Tram B et P+R)<br>◆ CREPS (autres bus express et cars régionaux) |
| **Fréquences de passage (cible)** | ◆ Tronc commun : 5 min en heure de pointe (HP) / 7,5 min en heures creuses (HC)<br>◆ Branches : 10 min HP / 15 min HC |
| **Amplitude horaire prévue** | ◆ 5h00 – 00h00 du lundi au mercredi<br>◆ 5h00 – 01h00 le jeudi et vendredi<br>◆ 5h30 – 01h00 le samedi<br>◆ 5h30 – 00h00 le dimanche et fêtes |
| **Temps de parcours aux heures de pointe** | ◆ Barrière Saint-Augustin ⇔ Piscine de Thouars : 17 min 45 → 21,5 km/h (HP)<br>◆ Barrière Saint-Augustin ⇔ Thouars : 20 min 45 → 20,9 km/h (HP)<br>◆ Barrière Saint-Augustin ⇔ Malartic : 29 min 20 → 21,6 km/h (HP) |
| **Dépôt** | ◆ Adaptation du dépôt Lescure |
| **Parc-relais** | ◆ 1 P+R d'environ 150 places |
| **Mise en service** | ◆ Fin 2027 |

## 1.2. Dépôt Lescure

L'exploitation du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la mise en service de 20 bus articulés (18m) avec une motorisation électrique batterie.

Le dépôt Lescure, situé au niveau des boulevards Antoine Gautier et Georges Pompidou (Bordeaux), sera adapté afin d'assurer les activités de remisage et de maintenance de cette flotte bus :

- Site Pompidou : remisage principal des bus express ;
- Site Lescure : remisage complémentaire des bus express.

La recharge des bus électrique s'effectuera à la place pendant la nuit (charge lente).

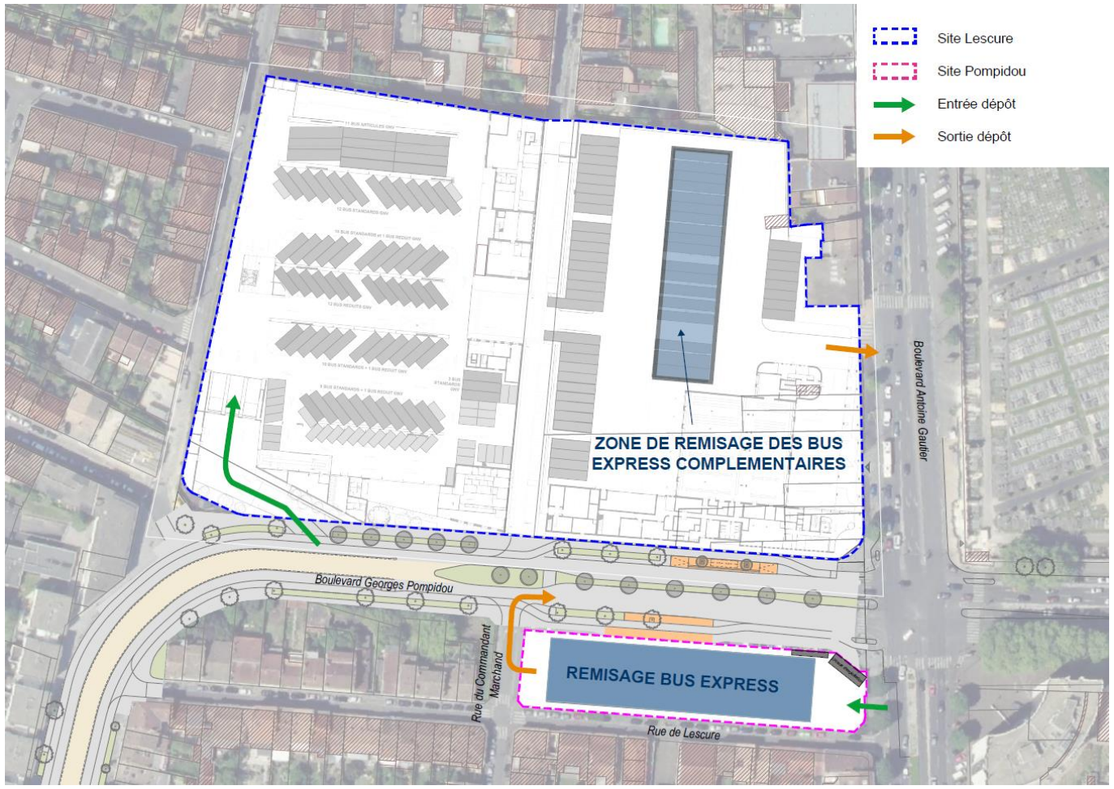


Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure

**Un descriptif détaillé du dépôt est présenté dans la pièce E Bis« Caractéristiques des ouvrages les plus importants » du dossier d'enquête publique.**

## 1.3. Parc-relais de Thouars

Le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la création d'un parc-relais de surface pour participer au report modal vers le bus express et favoriser la mobilité collective. Le parc-relais, localisé à proximité de la station « Château de Thouars», sera accessible via la rue Salvador Allende et l'avenue de Thouars.

À ce stade du projet, la capacité envisagée est de 150 places, dont des emplacements pour personnes à mobilités réduites (PMR), des infrastructures de recharges pour véhicules électriques, des places deux-roues motorisées et covoiturage . Des bandes paysagères arborées isoleront la zone de stationnement pour les voitures des parcelles adjacentes. Afin d'avoir un maximum d'espaces perméables et de s'intégrer au mieux dans la continuité végétale créée, les places de stationnement seront engazonnées.

Le parc-relais, équipé de panneaux photovoltaïques, comprendra également un abri vélo sécurisé.

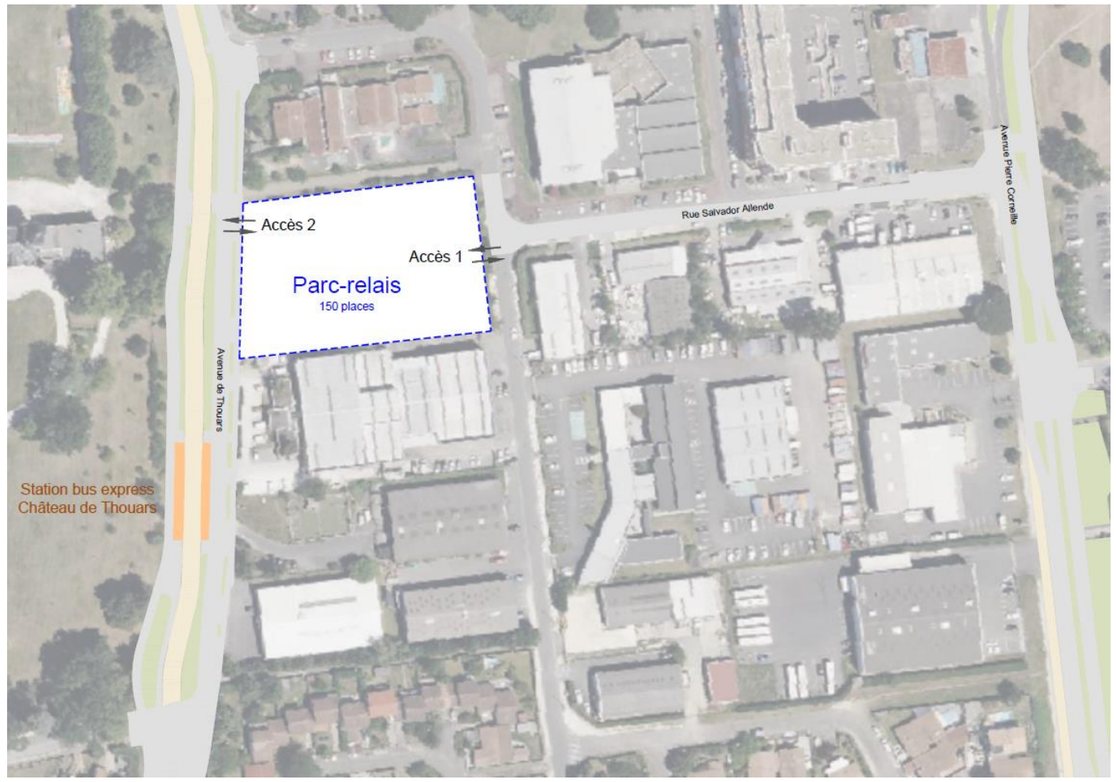


Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars

**Un descriptif détaillé du dépôt est présenté dans la pièce E Bis« Caractéristiques des ouvrages les plus importants » du dossier d'enquête publique.**

# 2. Le sommaire de l’étude d’impact

Le projet de développement de transports en commun de l’agglomération bordelaise présenté à l’enquête publique est l’aboutissement d’une réflexion menée depuis de nombreuses années sur l’amélioration des conditions de circulation au sein de la métropole.

La présente pièce constitue l’étude d’impact sur l’environnement du projet. Elle est composée d’un préambule et de 9 chapitres, comme indiqué ci-après :

- Chapitre 1 : Préambule
- Chapitre 2 : Résumé non technique
- Chapitre 3 : Description de projet et des solutions de substitution étudiées
- Chapitre 4 : Etat initial de l’environnement
- Chapitre 5 : Impacts et Mesures
- Chapitre 6 : Infrastructures de transport
- Chapitre 7 : Evaluation des incidences Natura 2000
- Chapitre 8 : Auteurs et méthodes
- Chapitre 9 : Annexes

# 3. Cadre réglementaire de l’étude d’impact

L’article L.122-1 du code de l’environnement précise que les « projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale ». L’« évaluation environnementale » est définie comme un processus comprenant la réalisation de l’étude d’impact ainsi que les différents avis et consultations à mener autour du projet.

L’article R.122-2 du code de l’environnement et son annexe présentent les opérations soumises systématiquement à étude d’impact ou suite à avis de l’Autorité environnementale compétente après dépose d’un formulaire « d’examen au cas par cas».

Le présent projet est concerné par la rubrique 6 « Infrastructures routières » : c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.

Pour les travaux devant être précédés d’une étude d’impact (article L. 122-1 du code de l’environnement), une enquête publique est requise conformément aux articles L. 123-2 et R. 123-1 du code de l’environnement. Elle est régie par les articles R. 123-2 à R. 123-27 du code de l’environnement.

« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (Article L. 123-1 du code de l’environnement).

Le projet nécessite par ailleurs la mise en compatibilité avec le PLU de Bordeaux Métropole. Cette mise en compatibilité est également soumise à évaluation environnementale au titre de l’article R104-13 du code de l’urbanisme.

Comme prévu par l’article R104-38 du code de l’urbanisme, l’évaluation environnementale de la Mise en compatibilité du document d’urbanisme (MECDU) peut faire l’objet d’une évaluation commune avec celle du projet.

**Le projet du Bus Express Pellegrin-Talence-Malartic étant soumis à étude d’impact, celle-ci portera également l’évaluation environnementale de la MECDU.**

# 4. Les objectifs de l’étude d’impact

L’objectif de l’étude d’impact est de retracer la démarche de prise en compte des enjeux environnementaux ayant eu lieu pendant l’intégralité du processus d’élaboration et de décision du projet sous la responsabilité du maître d’ouvrage, afin d’informer le public et d’éclairer l’autorité compétente pour autoriser le projet sur la prise en compte de l’environnement dans le projet.

L’étude d’impact doit donc appréhender l’environnement dans sa globalité, être proportionnée aux enjeux environnementaux du projet et du territoire, justifier le projet, ses choix, son implantation, au regard de critères environnementaux, rendre compte des effets prévisibles du projet en phase chantier ainsi qu’en phase exploitation et proposer des mesures permettant d’éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels et indiquer de quelle manière ces mesures et leurs effets seront suivis après réalisation du projet.

Elle permet aussi de présenter les différentes variantes étudiées, de comparer leurs effets sur l’environnement et la santé humaine, afin de justifier que le projet retenu et présenté en enquête publique est celui présentant la meilleure adéquation entre les enjeux environnementaux et les objectifs portés par le projet. L’ensemble de cette réflexion est issu d’un processus itératif entre la maîtrise d’ouvrage, les concepteurs du projet et les rédacteurs de l’étude. En ce sens, l’étude d’impact ne doit pas justifier *a posteriori* des choix déjà réalisés sans avoir véritablement contribué à l’élaboration du projet.

L’étude d’impact sur l’environnement appliquée à ce projet remplit donc une triple fonction. Elle est à la fois :

- **un instrument de protection de l’environnement :** l’élaboration de l’étude d’impact permet d’intégrer la dimension environnementale dans la conception et les choix d’aménagement du projet, afin que celui-ci soit respectueux de la santé humaine, des paysages et des milieux naturels, qu’il économise l’espace et évite ou limite la pollution de l’eau, de l’air et des sols ;
- **un outil d’information pour les institutions et le public :** pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l’État et des collectivités. Elle est également un outil d’information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de l’enquête publique ;
- **un outil d’aide à la décision :** l’étude d’impact constitue une synthèse des diverses études environnementales scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d’élaboration du projet. Présentant les contraintes environnementales, l’étude d’impact analyse les enjeux du projet vis-à-vis de son environnement et envisage les réponses, en termes de mesures, aux impacts éventuels.

Elle permet de prononcer la déclaration d’utilité publique en toute connaissance de cause concernant les enjeux environnementaux.

# 5. Contenu de l’étude d’impact

Le contenu de l’étude d’impact est défini réglementairement dans l’article R. 122-5 du code de l’environnement.

En préambule, il rappelle que son contenu est « **proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine** ».

Dans le II de l’article, en application de l’article L. 122-3 du même code, sont mentionnées les attentes quant au contenu du document (description ici simplifiée de l’article) :

- 1° un résumé non technique ;
- 2° une description du projet, y compris, en particulier : une description de la localisation du projet, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus ;
- 3° une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;
- 4° une description des facteurs (mentionnés au III de l'article L. 122-1 du code de l’environnement) susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques et le paysage ;
- 5° une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : de la construction et de l'existence du projet (y compris les démolitions), de l'utilisation des ressources naturelles, de l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets, des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement, du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés , des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique et des technologies et des substances utilisées ;
- 6° une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;
- 7° une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
- 8° les mesures prises par le maitre d’ouvrage pour éviter, réduire et compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l’environnement ou la santé humaine. La description est accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes et de l'exposé des effets attendus ;
- 9° le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;
- 10° une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;
- 11° les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

**Des éléments supplémentaires spécifiques sont à traiter dans le cadre de projets d’infrastructures de transport :**

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du code de l’environnement.

Enfin, pour les projets soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

L’ensemble de ces éléments sont présentés dans les différents chapitres de l’étude d’impact environnementale.

Concernant l’évaluation environnementale de la MECDU, son contenu est fixé par l’article R104-18 du code de l’urbanisme (description ici simplifiée de l’article) :

1° Une présentation résumée des objectifs du document ;
2° Une analyse de l'état initial de l'environnement ;
3° Une analyse exposant :
   a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement,
   b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

# Principaux acronymes et abréviations

**ABF :** Architecte des Bâtiments de France
**ADEME :** Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
**Ae :** Autorité environnementale
**AEP :** Alimentation en Eau Potable
**ARS :** Agence Régionale de Santé
**AVAP :** Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
**AVP :** AVant-Projet
**BEX PTM :** Bus Express Pellegrin Thouars Malartic
**BM :** Bordeaux métropole
**BHNS :** Bus à Haut Niveau de Service
**BRGM :** Bureau de Recherche Géologique et Minière
**BSD :** Bordereau de Suivi de Déchets
**BTEX :** Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène
**BT :** Basse Tension
**BTP :** Bâtiment et Travaux Publics
**CCI :** Chambre des Commerces et de l'Industrie
**CDT :** Contrat de Développement Territorial
**CET :** Centre d'Enfouissement Technique
**CG :** Conseil Général
**IEGDD :** Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable
**CIPRNI :** Commission Internationale de Protection contre les Rayonnements Non Ionisants
**CLE :** Commission Locale de l'Eau
**$CO_2$ :** Dioxyde de carbone
**COV :** Composés Organiques Volatils
**CPER :** Contrat de Projets État – Région
**CPRD :** Contrat Particulier Région-Département
**CR :** Conseil Régional
**CSPS :** Coordonnateurs de la Sécurité et de la Protection de la Santé
**DAT :** Distributeur Automatique de Billet
**dB :** Décibel
**DCE :** Directive Cadre sur l'Eau / Dossier de Consultation aux Entreprises
**DICT :** Déclarations d'Intention de Commencement des Travaux
**DIM :** Dispositif d'Identification du Matériel
**DDTM :** Direction Départementale des Territoires et de la Mer
**DDRM :** Dossier Départemental des Risques Majeurs
**DO :** Directive Oiseaux
**DOCOB :** DOCument d'Objectifs
**DP :** Déclaration de Projet
**DRAC :** Direction Régionale des Affaires Culturelles
**DREAL :** Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
**DRIEA :** Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
**DSP :** Délégation de Service Publique
**DUP :** Déclaration d'Utilité Publique
**EBC :** Espace Boisé Classé
**ENS :** Espace Naturel Sensible
**EP :** Étude Préliminaire
**EPA :** Établissement Public d'Aménagement
**EPCI :** Établissement Public de Coopération Intercommunale
**EPIC :** Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
**EPP :** Espace Paysager à Protéger
**ER :** Emplacement Réservé
**ERC :** Évitement, Réduction ou Compensation
**ERDF :** Électricité Réseau Distribution France
**ERS :** Étude de Risques Sanitaires
**FDE :** Fiches Descriptives Environnement
**GES :** Gaz à Effet de Serre
**GIEC :** Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
**GLO :** Gabarit Limite d'Obstacle
**GNT :** Grave Non Traitée
**GR :** Grande Randonnée
**GRT :** Gaz Réseau Transport
**Ha :** Hectare (unité de mesure de superficie)
**HAP :** Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
**HPM :** Heure de Pointe du Matin
**HPS :** Heure de Pointe du Soir
**HQE :** Haute Qualité Environnementale
**HTA :** Haute Tension
**ICPE :** Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
**IGC :** Inspection Générale des Carrières
**IGN :** Institut Géographique National
**INPN :** Inventaire National du Patrimoine Naturel
**INSEE :** Institut National de la Statistique et des Études Économiques
**ISDI :** Installation de Stockage de Déchets Inertes
**ISDND :** Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
**LAeq :** Niveau de pression acoustique continue équivalent
**LAURE :** Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
**LEMA :** Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques
**LEX :** Local Technique d'Exploitation
**LOTI :** Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
**MECDU :** Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
**MES :** Matières En Suspension
**MOA :** Maîtrise d'Ouvrage
**MOE :** Maitrise d'Œuvre
**MOEG :** Maître d'œuvre Général
**MW :** Mégawatt
**NF :** Norme Française
**NGF :** Nivellement Général de la France
**Nm :** Niveau d'eau nominal
**NPHEC :** Niveau des plus hautes eaux connues
**NPNRU :** Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
**N100 :** Niveau d'eau en crue centennale
**$NO_2$ :** Dioxyde d'azote
**NRE :** Notice de Respect de l'Environnement
**OA :** Ouvrage d'art
**OAP :** Orientations d'Aménagement et de Programmation
**OEET :** Observatoire Energie Environnement des Transports
**OMS :** Organisation Mondiale de la Santé
**PAE :** Plan d'Assurance Environnement
**PAZ :** Plans d'Aménagement de Zone
**PCT :** Poste de Commande Traffic
**PCET :** Plan Climat Energie Territorial
**PEF :** Poste Électricité Force
**PDU :** Plan de Déplacement Urbain
**PGE** : Procédures Générales Environnement
**PL :** Poids Lourds
**PLD :** Plan Local de Déplacements
**PLH :** Plan Local de l'Habitat
**PLU :** Plan Local d'Urbanisme

**PLUi :** Plan Local d'Urbanisme intercommunal
**POI :** Plan d'Organisation d'Intervention
**POS :** Plan d'Occupation des sols
**PNR :** Parc Naturel Régional
**$PM_{10}$ ou $PM_{2,5}$ :** *Particulate Matter*, particules en suspension d'un diamètre inférieur à 2,5 et 10 micromètres
**PMR :** Personne à Mobilité Réduite
**PNB :** Points Noirs de Bruit
**PNPD :** Plan National de Prévention des Déchets
**PPA :** Plan de Protection de l'Atmosphère
**PPBE :** Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
**PPSPS :** Plans Particuliers de Sécurité et de Protection de la Santé
**PPRI :** Plan de Prévention des Risques d'inondation
**PPRN :** Plan de Prévention des Risques Naturels
**PPRT :** Plan de Prévention des Risques Technologiques
**PREDD :** Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux
**PREDEC :** Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du BTP et des ménages lors de leurs travaux
**PREDMA :** Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés
**PRIF :** Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière
**PRQA :** Plan Régional de la Qualité de l'Air
**PST :** Partie Supérieure des Terrassements
**QPV :** Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville
**RD :** Route Départementale
**RER :** Réseau Express Régional
**RFF :** Réseau Ferré de France, maintenant SNCF Réseau
**RTE :** Réseau de Transport d'Électricité
**SAGE :** Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
**SCoT :** Schéma de Cohérence Territoriale
**SD :** Schémas Directeurs
**SDAGE :** Schéma Direction d'Aménagement et de Gestion des Eaux
**SDAP :** Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine
**SDIS :** Service Départemental d'Incendie et de Secours
**SHON :** Surface Hors Œuvre Nette
**SIC :** Site d'Intérêt Communautaire
**SME :** Système de Management Environnemental
**$SO_2$ :** Dioxyde de soufre
**SOGED :** Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets
**SOPAE :** Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnement
**SRA :** Service Régional de l'Archéologie
**SRCAE :** Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
**SRCE :** Schéma Régional de Cohérence Écologique
**SRU :** Solidarité et Renouvellement Urbains
**STAP** : Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine
**TC :** Transport en Commun
**TCSP :** Transport en Commun en Site Propre
**TEP :** Tonnes Équivalent Pétrole
**TMD :** Transport de Matières Dangereuses
**TN :** Terrain Naturel
**TRI :** Territoire à Risques Importants
**UVP/H :** Unités de véhicules particuliers par heure
**UE :** Union Européenne
**VRD :** Voirie et Réseau Divers
**ZA :** Zone d'Activité
**ZAC :** Zone d'Aménagement Concerté
**ZAE :** Zones d'Activités Économiques
**ZH :** Zones Humides
**ZNIEFF :** Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
**ZP :** Zone de Protection
**ZPPAUP :** Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
**ZPS :** Zone de Protection Spéciale
**ZRE :** Zones de répartition des eaux
**ZSC :** Zone Spéciale de Conservation

# Table des illustrations

Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic..... 5
Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure..... 6
Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars..... 6