# Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

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

### Pièce I : Mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme

INGÉROP Inventons demain · SYSTRA · URBANICA ARCHITECTURE URBANISME PAYSAGE · HARISTOY. LANDSCAPE · TRANSITEC optimisateurs de mobilité · depuis 1954

# SOMMAIRE


**Pièce I : Mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme .... 3**

**1. Objet de la mise en compatibilité ..... 4**

1.1. Procédure de mise en compatibilité ..... 4
1.2. Objet de la mise en compatibilité envisagée ..... 4
1.3. Contexte réglementaire ..... 4
1.4. Présentation du caractère d'intérêt général du projet ..... 5
1.5. La mise en compatibilité dans le calendrier du projet ..... 6
1.6. Déroulement de la procédure ..... 7

**2. Présentation du projet ..... 8**

2.1. Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic ..... 8
2.2. Dépôt Lescure ..... 10
2.3. Parc-relais de Thouars ..... 10

**3. Compatibilité du projet avec les documents supra communaux ..... 11**

3.1. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ..... 11
3.2. Schéma de cohérence territoriale (SCOT) ..... 11
3.3. Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) ..... 14

**4. Compatibilité du projet avec le PLUi de Bordeaux Métropole ..... 15**

4.1. Présentation du PLUi de Bordeaux Métropole ..... 15
4.2. Localisation du projet sur les communes de Bordeaux Métropole ..... 15
4.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme .... 18
4.4. Synthèse des modifications à apporter ..... 34

**5. Modifications apportées au PLUi ..... 36**

5.1. Modification des emplacements réservés ..... 36
5.2. La modification de la servitude de mixité sociale ..... 40
5.3. Règlement du secteur C3020 ..... 42
5.4. Les Espaces Boisés Classés ..... 43
5.5. Synthèse des modifications apportées ..... 45

# PIECE I : MISE EN COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

# 1. Objet de la mise en compatibilité

## 1.1. Procédure de mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme. C'est une procédure courante, qui permet de garantir la prise en compte d'un projet d'intérêt général en adaptant simultanément le document d'urbanisme.

La mise en œuvre du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic (PTM) doit faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), afin de garantir la maîtrise foncière des terrains nécessaires au projet. Conformément aux articles L.153-54 et suivants, ainsi qu'à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, elles peuvent être adaptées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Ainsi, la notion de compatibilité impose que le projet respecte les dispositions du document d'urbanisme en vigueur.

## 1.2. Objet de la mise en compatibilité envisagée

La mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole, et plus particulièrement les zonages et leurs règlements sur les communes de Bordeaux, Talence, Villenave d'Ornon et Gradignan, a pour but de permettre la réalisation de tous les éléments du projet de bus express, à savoir :

- l'élargissement de la voirie sur certains tronçons du projet, afin de permettre l'insertion en site propre du bus express, la chaussée et le stationnement ;
- la réalisation des stations du bus express adaptées à un matériel articulé 18m (quais de 24m permettant une évolutivité à terme vers des bus bi-articulés 24m) ;
- la réalisation des aménagements pour les modes actifs (vélos et marche), tels que les bandes et pistes cyclables, ou les abris à vélos ;
- la végétalisation des axes ;
- la réorganisation de certains carrefours et giratoires ;
- la construction du parking relais entre les branches Thouars et Malartic.

Le projet est porté par Bordeaux Métropole, autorité organisatrice des transports. Il met en œuvre les orientations validées au travers des documents de planification suivants :

- Schéma des mobilités 2020-2030 adopté le 23 septembre 2021 ;
- Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise approuvé le 13 février 2014, dont l'un des objectifs est le renforcement du réseau de transport structurant prévu à l'horizon 2030 sur l'axe Gradignan – Talence Campus – Bordeaux/CHU Pellegrin.

Suite à la mise au point du projet au cours des études de conception, il s'avère nécessaire d'ajuster ponctuellement le règlement du PLU. La poursuite du projet conduit donc Bordeaux Métropole à engager une mise en compatibilité du PLUi, dont la procédure est intégrée au dossier de demande de DUP adressé au préfet de Gironde.

## 1.3. Contexte réglementaire

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est le document d'urbanisme de référence en matière d'aménagement du territoire, à l'échelle d'une commune, d'une communauté de communes, d'agglomération, urbaine ou métropole.
Il y définit les règles d'aménagement et d'utilisation des sols. Il traduit le respect des principes généraux du Code de l'urbanisme et détermine les conditions d'un aménagement de l'espace en respectant les principes du développement durable, tout en se faisant le garant d'une certaine harmonie sur le territoire.

### 1.3.1. Le PLUi de Bordeaux Métropole

A l'échelle du territoire, il s'agit de l'outil de planification de Bordeaux Métropole. Il fixe les règles d'urbanisme pour les 28 communes qui composent la métropole et traduit ainsi le projet global d'aménagement et d'urbanisme.
Le PLUi de Bordeaux Métropole vise à atteindre les objectifs suivants :

- L'équilibre entre :
  - Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux
  - Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels
  - La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel
  - Les besoins en matière de mobilité.
- La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de villes ;
- La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat ;
- La sécurité et la salubrité publique ;
- La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;
- La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

### 1.3.2. La procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

La procédure de mise en compatibilité du PLU vise à adapter le contenu du document d'urbanisme afin de permettre la réalisation d'un projet présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général et faisant donc l'objet d'une DUP (déclaration d'utilité publique) ou d'une déclaration de projet. Cette mise en compatibilité du projet et du document d'urbanisme est une procédure courante, qui permet de garantir la conformité réglementaire d'un projet d'intérêt général.

Deux conditions sont nécessaires pour assurer la mise en compatibilité d'un projet :

- l'enquête publique concernant cette opération doit porter à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan doivent faire l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme.

**Le projet de Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic fera l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique au préfet (DUP), et implique une mise en compatibilité du PLUi en vertu de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme**

### 1.3.3. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité du PLU est soumis à évaluation environnementale :

- 1° Lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- 2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11.

Le code de l'urbanisme définit à l'article L. 153-31, les cas de révision du PLU. Une évaluation environnementale est nécessaire lorsque la mise en compatibilité a pour effet :

- 1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- 2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- 3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance. »

Dans le cadre du projet de Bus Express Pellegrin-Talence-Malartic, il est prévu :

- • de créer une voie cyclable sur le boulevard Malartic, impliquant ponctuellement des emprises sur des espaces classés en Espace Boisé Classé, et qui présente donc des incompatibilités avec la protection de ces espaces ;
- • quelques arbres sur l'espace public pouvant gêner ponctuellement les aménagements à venir, il est prévu de transplanter si possible, et le cas échéant, d'abattre quelques alignements d'arbres dans des secteurs bénéficiant d'une protection au titre de la protection des milieux naturels et des corridors écologiques ; or l'atteinte à ces arbres est incompatible en l'état avec les prescriptions édictées sur ces secteurs par le PLUi de Bordeaux Métropole.

En raison de ces modifications, la mise en compatibilité avec le PLUi de Bordeaux Métropole est donc soumise à évaluation environnementale.

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.

L'avis de l'Autorité Environnementale (la Mission Régionale d'Autorité environnementale) portera sur l'étude d'impact valant également évaluation environnementale de la MECDU.

L'évaluation de la mise en compatibilité du projet au PLUi de Bordeaux est soumise à l'organisation d'une concertation au titre du code de l'urbanisme.

## 1.4. Présentation du caractère d'intérêt général du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic a pour objectifs de :

- **Améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire Métropolitain**
  - Améliorer de façon significative la qualité de service offerte aux voyageurs : des bus plus réguliers, rapides, fréquents et accessibles.
  - Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B, RER Métropolitain, futurs bus express) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hypercentre de Bordeaux ; et notamment améliorer la connexion en créant un réseau structurant entre le CHU Pellegrin, le domaine universitaire et le quartier de Thouars.
  - Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de Talence-Médoquine dès sa réouverture.
  - Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création d'un parc-relais.

- **Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace**
  - Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, le domaine universitaire et les quartiers de Thouars et Barthez-Malartic.
  - Accompagnera les mutations du territoire en lien avec les projets connexes.

- **Garantir une meilleure qualité de vie et accompagner le développement des modes actifs**
  - Rétablir ou conforter des itinéraires cyclables le long des axes réaménagés, permettant des conditions de déplacements apaisées au sein d'un large territoire, en cohérence avec le réseau cyclable projeté et notamment le ReVE.
  - Requalifier les espaces traversés, notamment avec des cheminements piétons confortables et sécurisés et la création de nouveaux axes paysagers.

- **Proposer un matériel roulant plus vertueux et confortable.**

Les bénéfices des différentes composantes du projet sont :

- une forte attractivité engendrant **une augmentation globale de la fréquentation du réseau**, permettant une évolution des parts modales.

  En effet, à l'échelle de la Gironde, les déplacements en Transports en commun sont ainsi en hausse de 1,6%, et les déplacements VP en baisse de -0,3%. La part modale des transports en commun passe de 10,18% à 10,35%. La part modale de la voiture personnelle passe elle de 62,45% à 62,29%.

- des **économies environnementales** liées à la réduction de la circulation automobile (amélioration de la qualité de l'air, réduction de l'effet de serre, diminution des nuisances sonores).

  Le projet permet de générer à l'horizon de mise en service **11 200 déplacements supplémentaires par jour en transports en commun.** Le report modal se fait principalement aux dépens de la voiture, et ces sont ainsi 9 500 déplacements VP en moins qui ont lieu par jour sur le réseau. Cette réduction du trafic entraîne :
  - Des gains de temps pour les automobilistes qui continuent à se déplacer en voiture, qu'on appelle des gains de décongestion.
  - Une baisse de l'accidentologie sur les secteurs concernés, car statistiquement le nombre d'accidents est proportionnel au nombre de véhicules.kilomètres parcourus sur le réseau
  - Une baisse des nuisances sonores pour les riverains des secteurs concernés
  - Une baisse de la pollution locale pour les riverains des secteurs concernés
  - Une baisse des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de la collectivité

- Pour la puissance publique, d'une part une réduction des coûts d'entretien du réseau, et d'autre part une perte de recettes fiscales liés à l'utilisation de la voiture (notamment la taxe sur les carburants).

L'ensemble de ces gains est présenté de manière détaillé dans la pièce J « Evaluation socio-économique ».

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude d'impact, une **estimation des émissions de gaz à effet de serre** a été réalisée pour le projet. La **pièce H6** détaille l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre :

- Les travaux dus à la construction de la nouvelle ligne de bus express sont responsables à l'émission de 17 990 téq.CO2. sur une durée de vie de référence de 50 ans ;
- L'utilisation des bus pour l'exploitation de la nouvelle ligne de bus express sont responsables à l'émission de 13 990 téq.CO2. sur une durée de vie de référence de 50 ans (construction du matériel roulant et consommation) ;
- Le report modal permet d'économiser 172 516 tCO2e sur une durée d'exploitation de référence de 50 ans .

**Ainsi, le projet permet une baisse significative des émissions sur l'ensemble de sa durée de vie.**

- un meilleur accès au transport collectif permettant une diminution du besoin d'usage de la voiture, avec des économies financières liées ;

- la requalification de nombreux axes urbains et l'amélioration du paysage urbain ;

En effet, les objectifs poursuivis dans le cadre de l'insertion paysagère du projet ont été, en cohérence avec le cahier des charges des communes traversées :

- agrémenter et sécuriser les parcours actifs avec des bandes végétales continues, autant que possible ;
- diversifier la palette végétale avec des végétaux adaptés au contexte urbain et au réchauffement climatique ;
- densifier le couvert arbustif afin d'optimiser le biotope ;
- densifier le couvert arboré afin de créer des îlots de fraîcheur ;
- proposer une strate arborée élancée, dégagée sur tige, afin de libérer les vues pour une meilleure sécurité routière.

Ces objectifs contribuent à l'amélioration globale du paysage urbain.

## 1.5. La mise en compatibilité dans le calendrier du projet

La mise en œuvre du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic est subordonnée à l'obtention de diverses autorisations dont une déclaration d'utilité publique, objet du présent dossier d'enquête publique.

La démarche de mise en comptabilité du PLU s'inscrit dans ce processus. Les mesures prises pour mettre le PLUi de Bordeaux Métropole en compatibilité avec le projet seront joints au dossier d'enquête publique de DUP. Celle-ci emportera mise en compatibilité du PLU.

| Concertation préalable<br>21/11/23 > 21/12/23 | Instruction de la demande de DUP<br>2ème trimestre 2024 | Enquête publique<br>Fin 2024 | Déclaration d'utilité publique du projet<br>1er trimestre 2025 |
|---|---|---|---|
| Le projet de mise en compatibilité du PLUi fait l'objet d'une concertation préalable conduite par Bordeaux métropole.<br>À l'issue de la concertation, le Conseil de la métropole en dresse le bilan et en tire les enseignements permettant, le cas échéant, d'ajuster le projet de mise en compatibilité du PLUi. | Le dossier de mise en compatibilité du PLUi est ensuite joint au dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet bus express PTM adressé au préfet, qui instruit la demande.<br>S'agissant du volet de mise en compatibilité, la procédure prévoit notamment l'organisation d'une réunion d'examen conjoint associant les personnes publiques associées, Bordeaux Métropole et les communes concernées. | Le dossier, comprenant d'une part le projet bus express PTM et d'autre part la mise en compatibilité du PLUi qui en est la conséquence, est soumis à enquête publique. | À l'issue de l'enquête publique, le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et des consultations est soumis pour avis à Bordeaux Métropole. Le préfet prononce ensuite la déclaration d'utilité publique qui emporte mise en comptabilité du PLUi. |

# 1.6. Déroulement de la procédure

## 1.6.1. Concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU

La loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, dite ASAP, a apporté certaines modifications aux procédures environnementales et à la participation du public.

En matière de concertation préalable, le texte étend le champ de la concertation obligatoire de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme aux procédures de modification et de mise en compatibilité d'un PLU, ou d'un SCoT, soumises à évaluation environnementale.

La mise en compatibilité du PLUi Bordeaux Métropole est soumise à évaluation environnementale au titre des articles R. 122-17 du Code de l'Environnement et L. 153-31 et R104-14 du Code de l'Urbanisme, et donc à concertation préalable.

L'évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité est constituée par l'étude d'impact du projet, comme le prévoit l'article R.122-27 du code de l'environnement :
« *une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20.* »

Le Code de l'urbanisme précise (article L103-4) que « les modalités de la concertation permettent au public, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables ».

Cette concertation a pour objet d'assurer l'information, de débattre des objectifs et des principales orientations proposées, pour assurer la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole avec le projet.

La concertation préalable sur le projet de MECDU a été lancée le 21 novembre 2023, suite à la délibération d'ouverture de Bordeaux Métropole du 29 septembre 2023, qui a fixé notamment les modalités de mise à disposition du dossier au public. Cette concertation s'est achevée le 21 décembre 2023 et a fait l'objet d'un bilan approuvé par le Conseil de Bordeaux Métropole et publié.

## 1.6.2. Mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole

La procédure de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole est engagée sur la base du bilan de la concertation préalable et du projet définitif.

Les grandes étapes de la procédure :

- **Avis sur l'évaluation environnementale**

Le dossier de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole comprenant les éléments de l'article R.104-18 du code de l'urbanisme est soumis pour avis à l'autorité environnementale compétente. En vertu des articles R.104-21 et R.104-22 du code de l'urbanisme, l'autorité compétente pour émettre un avis sur le dossier de mise en compatibilité des PLUi est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Nouvelle Aquitaine.

Lorsque la réalisation d'un projet soumis à étude d'impact et subordonné à déclaration d'utilité publique implique la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale, cette dernière et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune. L'autorité environnementale unique est consultée sur l'étude d'impact du projet tenant lieu du rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme (articles L.122-14 et R.122-27 du code de l'environnement).

Pour l'application de la procédure commune, l'autorité environnementale unique est mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Nouvelle Aquitaine (art. R.122-27 et R.122-6 al 3° du code de l'environnement).

L'autorité environnementale unique est consultée sur l'étude d'impact du projet tenant lieu du rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme. Elle émet son avis dans les trois mois suivant la réception du dossier (Article R.122-17 du code de l'environnement). L'avis est porté à la connaissance du public par sa publication sur le site internet de l'Autorité environnementale compétente mais également par sa consultation dans le présent dossier d'enquête publique unique

- **L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique**

Les dispositions proposées pour la mise en compatibilité doivent faire l'objet d'un examen conjoint. Cet examen est une réunion de présentation et d'échanges, à l'occasion de laquelle Bordeaux Métropole, les communes concernées et les personnes publiques associées, sont invitées à émettre leurs remarques sur les modifications apportées dans le cadre du dossier de mise en compatibilité. À l'issue de cet examen conjoint, est dressé un procès-verbal, pièce qui doit être jointe au dossier d'enquête publique.

- **L'enquête publique**

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions de ce dernier. Le dossier de mise en compatibilité, lorsqu'il est nécessaire, constitue une pièce du dossier d'enquête publique.
Dans le cadre d'une mise en compatibilité du PLU avec une DUP, c'est le préfet qui organise le déroulement de l'enquête publique. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

- **L'avis de l'organe délibérant de Bordeaux Métropole et des communes concernées**

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, ou de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sont soumis pour avis, par le préfet, au Conseil de Bordeaux Métropole et aux communes concernées. Ceux-ci disposent alors d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut, ces derniers sont considérés comme favorables.

- **La Déclaration d'Utilité Publique**

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'opération emporte la mise en compatibilité du PLU. En application des dispositions de l'article L.153-58 du code de l'urbanisme, la DUP du projet, prononcée après avis du Conseil de métropole, emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi pour le rendre compatible avec le projet. Le plan local d'urbanisme devient exécutoire par la publication de l'arrêté de DUP au Journal Officiel, les mesures prévues par les articles R.153-20 et R.153-21 du Code de l'Urbanisme constituant des mesures de publicité et d'informations.
Toute cette procédure est conduite sous l'autorité du préfet.

- **Caractère exécutoire de la mise en compatibilité**

L'article L.153-59 du code de l'urbanisme indique que la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage telles que décrites à l'article R153-21 du code de l'urbanisme.

# 2. Présentation du projet

## 2.1. 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 : 1$^{er}$ 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.**

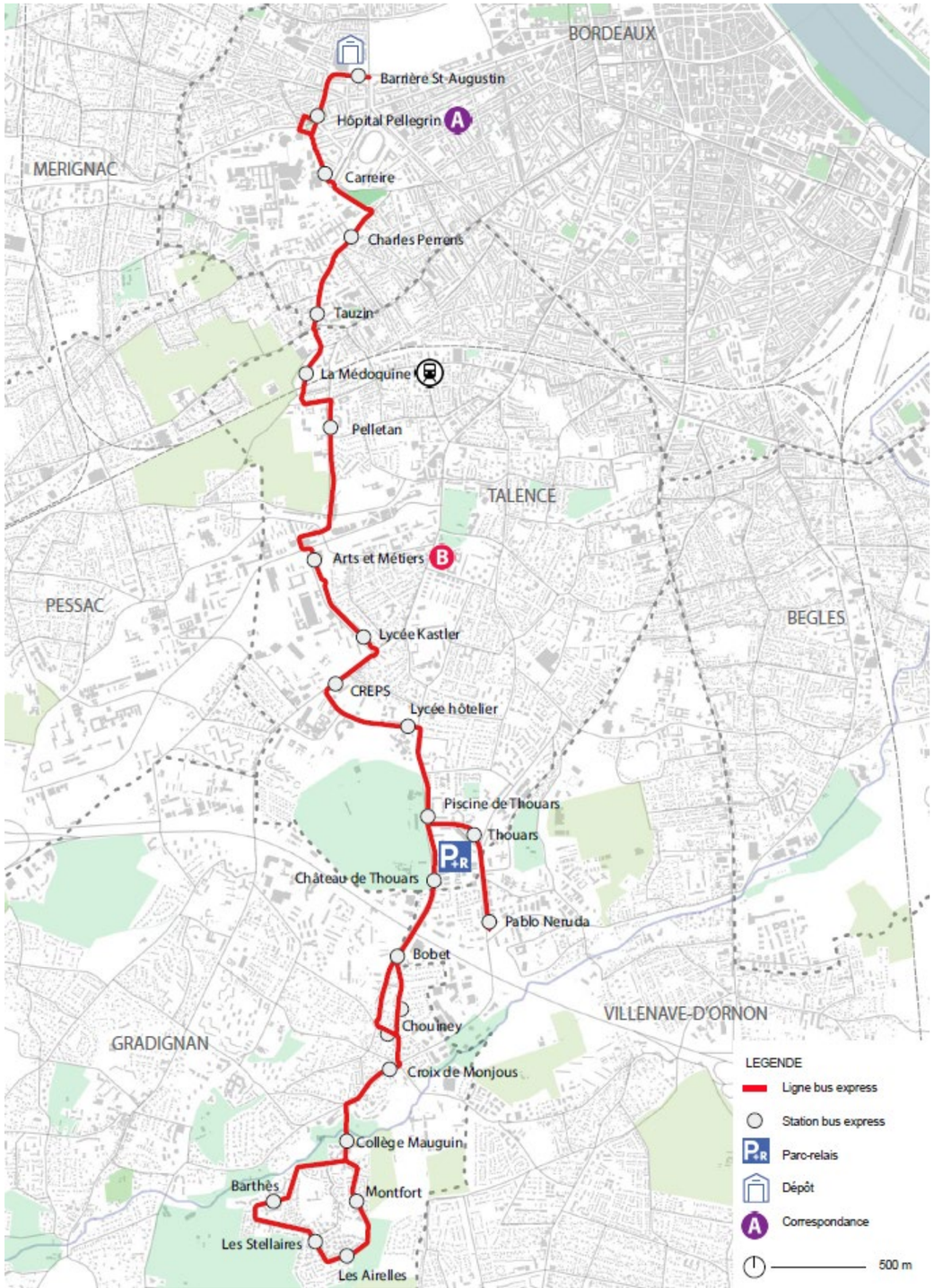



**Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic**

## 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 |

## 2.2. 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).

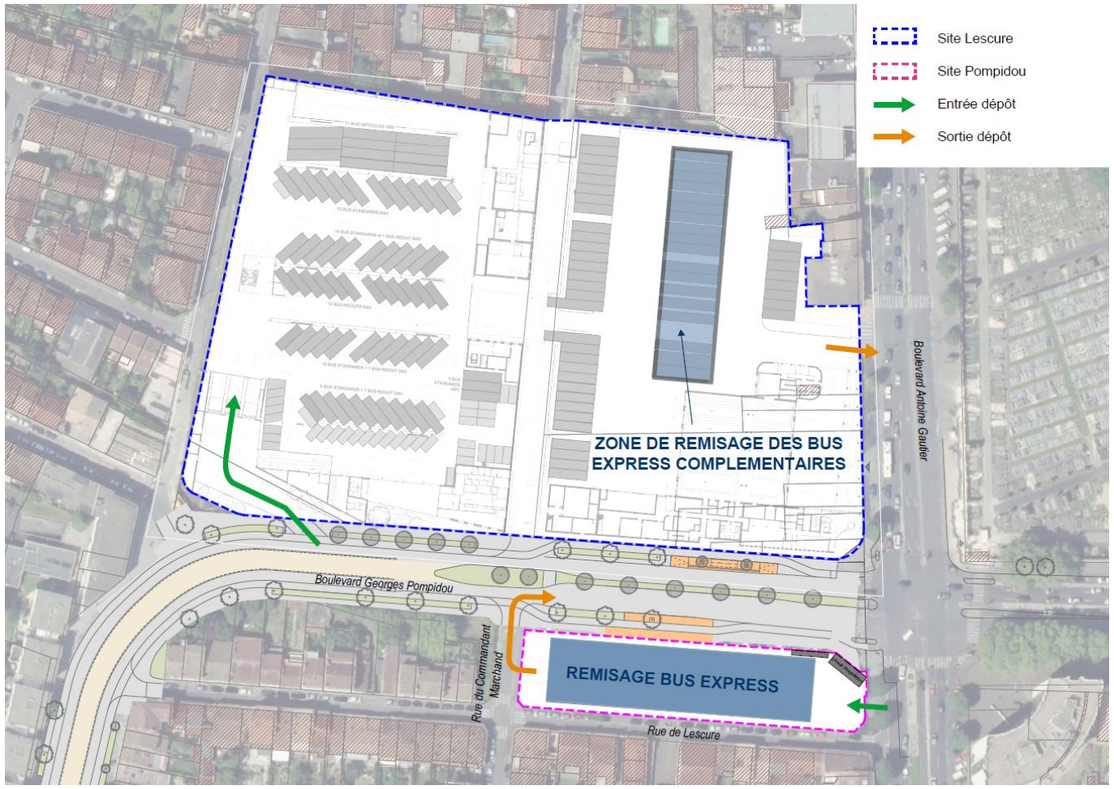



Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure

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

## 2.3. 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.**

# 3. Compatibilité du projet avec les documents supra communaux

## 3.1. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

En application de la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015, le « schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » (SRADDET) se substitue à plusieurs schémas régionaux sectoriels (schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, schéma régional de l'intermodalité, schéma régional de cohérence écologique, schéma régional climat air énergie) et intégrer à l'échelle régionale la gestion des déchets.

Le SRADDET fixe des objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie portant sur :

1) l'atténuation du changement climatique, c'est-à-dire la limitation des émissions de gaz à effet de serre ;

2) l'adaptation au changement climatique ;

3) la lutte contre la pollution atmosphérique ;

4) la maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique ; un programme régional pour l'efficacité énergétique (PREE) doit décliner les objectifs de rénovation énergétique fixés par le SRADDET en définissant les modalités de l'action publique en matière d'orientation et d'accompagnement des propriétaires privés, des bailleurs et des occupants pour la réalisation des travaux de rénovation énergétique de leurs logements ou de leurs locaux privés à usage tertiaire ;

5) le développement des énergies renouvelables et des énergies de récupération.

Ces objectifs quantitatifs sont fixés aux horizons 2021 et 2026 et aux horizons plus lointains 2030 et 2050. Ils doivent être pris en compte par les documents de planification de rang inférieur notamment les plans climat air énergie territoriaux.

De plus, le SRADDET fixe des règles qui s'imposent dans un rapport de compatibilité aux documents de planification. Un corpus de onze règles découle directement du volet climat air énergie.

Élaboré sous la responsabilité du Conseil régional, le SRADDET a été adopté le 16 décembre 2019 par l'Assemblée régionale, approuvé le 27 mars 2020 par la Préfète de région, se substituant ainsi aux schémas sectoriels dont les SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie) – devenus caducs.

A l'horizon 2030, les ambitions du SRADDET de Nouvelle-Aquitaine sont :

- une consommation foncière divisée par deux en Nouvelle-Aquitaine ;
- la fin de l'étalement commercial effréné qui dévitalise les centres-villes/bourgs ;
- la réduction de la consommation énergétique des bâtiments ;
- **de nouvelles solutions de transport pour réduire non seulement les pollutions atmosphériques et les émissions de GES mais aussi les coûts de transport et les temps de parcours ;**
- la Nouvelle-Aquitaine prépare dès à présent son adaptation aux dérèglements climatiques ainsi que la prévention des risques auxquels elle est exposée ;
- un modèle de développement qui respecte la nature, les paysages et favorise la restauration de la biodiversité.
- Et en 2050 la Nouvelle-Aquitaine sera une région à énergie positive.

Parmi les objectifs stratégiques du SRADDET, figure « accompagner l'attractivité de la région par une Offre de transport de voyageurs et de marchandises renforcée. Cet objectif se décline en plusieurs objectifs opérationnels dont « Résorber le nœud routier de la métropole bordelaise ».

Le SRADDET vise ainsi plusieurs axes de développement visant à favoriser le report modal pour limiter la congestion routière et l'autosolisme. A ce titre, il identifie la mise en œuvre d'un réseau express régional métropolitain, reposant sur des services de TER périurbains cadencés et des services routiers express. Cela passera, pour le TER, par la réalisation des aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB), nécessaires à la libération de capacités ; et **pour les services routiers, par l'emprunt et le développement des aménagements routiers réservés aux transports collectifs (voies bus express).**

**Le projet de bus express répond directement à cet objectif stratégique fixé par le SRADDET. A ce titre, il est compatible.**

**La modification du SRADDET a été engagée par la délibération n°2021.2124.SP du Conseil régionale du 13 décembre 2021.**

## 3.2. Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

### 3.2.1. Le SCoT de l'agglomération bordelaise

Le SCoT est un document d'urbanisme et de planification créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en 2000, dite loi SRU, pour remplacer les anciens Schémas directeurs.

C'est un outil de planification qui coordonne les différentes politiques publiques composant la vie d'un territoire : habitats, déplacements, développement commercial, environnement, etc…, autour d'orientations communes. Cet outil de conception et de mise en œuvre permet aux communes d'un même territoire la mise en cohérence de tous leurs documents de planification.

Le SCoT doit permettre au territoire de tendre vers :

- plus de cohérence à l'échelle d'un territoire pertinent ;
- plus de concertation, en permettant aux citoyens de participer activement à la définition des projets structurants ;
- un développement durable qui combine le « développement équilibré alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement ».

La loi Grenelle II portant engagement national pour l'environnement donne une nouvelle dimension au SCoT avec :

- l'instauration de règles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité ;
- la lutte contre l'étalement urbain.

**Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise répond à ces grands objectifs et prépare les conditions de vie des habitants à l'horizon 2030 en matière de logements, transports, zones commerciales, emplois ….**

Approuvé le 13 février 2014 par les élus du Comité syndical du Sysdau, le SCoT s'applique aux 94 communes du territoire couvert par le SCoT.

Ce projet de vie concernait 950 000 habitants au moment de son approbation, pour tendre vers le 1,2 million d'habitants en 2030.

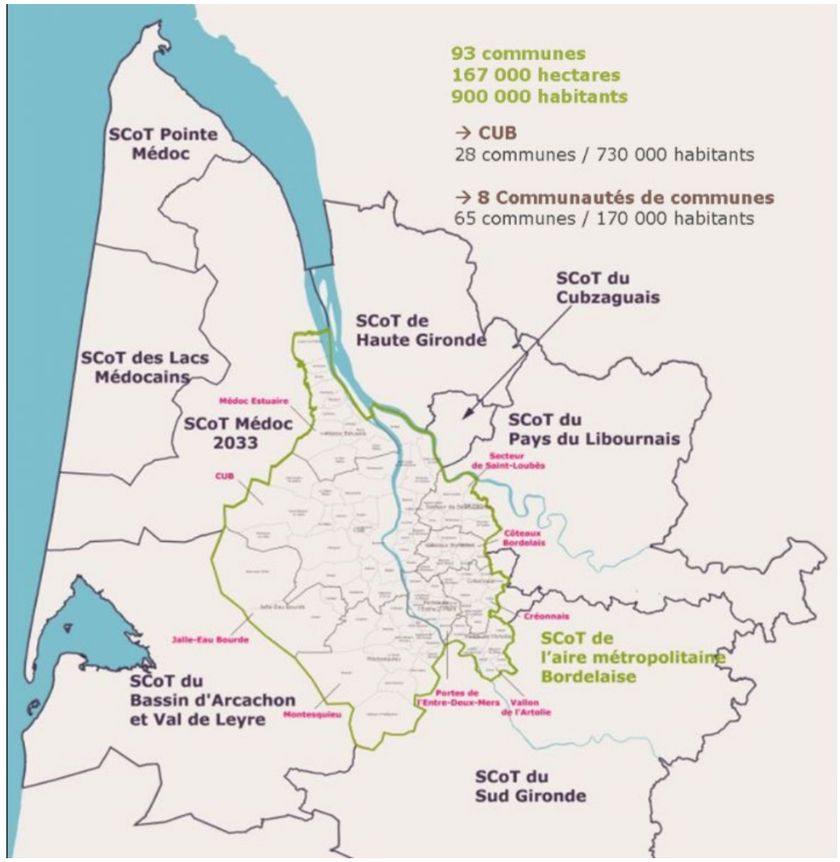



**Figure 4 : Périmètre du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise**

L'un des objectifs du SCOT est de développer un réseau de transport collectif métropolitain unitaire.

L'objectif d'accéder plus rapidement au cœur d'agglomération, aux zones d'emploi ou encore aux grands équipements, implique de fluidifier le trafic. Pour ce faire, le SCoT construit un réseau de transport collectif express à l'échelle de la métropole en s'appuyant sur l'infrastructure ferroviaire, épine dorsale des interconnexions performantes entre les autres modes de transports (bus, tramway, cars, vélos…). Ce réseau métropolitain nécessite de créer des lignes performantes, notamment en termes de temps de trajet, par rapport à la voiture particulière.

Parallèlement, chaque habitant de l'aire métropolitaine bordelaise doit pouvoir avoir accès, en moins de 15 minutes à pied ou en vélo, aux espaces de proximité et de services. Le projet prévoit de développer un réseau de transports doux autour des lieux qui concentrent les offres de services du quotidien.

Le SCOT identifie les axes de transports à développer sur la carte ci-après (Figure 5).

La ligne de bus express Bordeaux Pellegrin – Talence – Gradignan :

- est identifiée dans l'orientation P3 « Compléter le réseau par un maillage de transport en commun de desserte fine », dans les projets à moyen et long terme. Cette orientation renvoie à l'approbation de l'axe Gradignan – Talence Campus – Bordeaux/CHU Pellerin, en 2011, dans le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitain ;
- répond à l'orientation Q1 « Construire un maillage de modes actifs performants », avec le renforcement d'un réseau de modes doux très maillé, pour les déplacement de proximité ;
- répond à l'orientation Q2 « Maîtriser le stationnement pour faire évoluer les pratiques de déplacement », par l'aménagement du parking-relais face au Château de Thouars.

**Ainsi, à ce titre, le projet de bus express s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.**

## 3.2.2. L'évolution en cours du SCoT vers le SCoT bioclimatique

Le SCoT est en cours de modification pour devenir le SCoT bioclimatique. La modification du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise permettra de faire évoluer le SCoT pour intégrer les nouvelles exigences légales de la loi Climat & résilience portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

En effet, la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021 impose l'objectif de zéro artificialisation nette pour les territoires. Cet objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050 vise à mieux prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et de l'aménagement des sols, sans pour autant négliger les besoins des territoires en matière de logements, d'infrastructures et d'activités.

Les deux principaux objectifs du ZAN sont :

- une diminution de 50% du rythme de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la période 2021-2031
- une absence de consommation des espaces à l'horizon 2050.

Le SCoT bioclimatique s'imposera aux PLUs et PLUIs des collectivités composant son territoire. Il reposera sur 5 piliers :

- **Un territoire solidaire :** Permettre à chacun de se loger dans un habitat abordable et de qualité et d'accéder aux équipements de proximité, favoriser un urbanisme de liens, offrir un cadre de vie sain et épanouissant.
- **Un territoire préservé :** Moderniser le patrimoine de l'aire métropolitaine bordelaise en le préservant, favoriser la biodiversité, la végétalisation des espaces libres et la renaturation des territoires.
- **Un territoire durable, sobre et résilient :** Encourager la transition énergétique et la sobriété foncière, développer la production d'énergie renouvelable, diminuer l'artificialisation des territoires.
- **Un territoire dynamique et productif :** Favoriser l'innovation durable et encourager la diversité des emplois pour un vrai projet économique métropolitain.
- **Un territoire fédérateur :** Fédérer tous les territoires de l'aire métropolitaine bordelaise, pour mettre en place des coopérations sur les enjeux communs de logement, santé, mobilité, emploi et environnement.

**Le SYSDAU a lancé la modification du SCoT par la délibération n° 04/02/22/02 du vendredi 4 février 2022.**

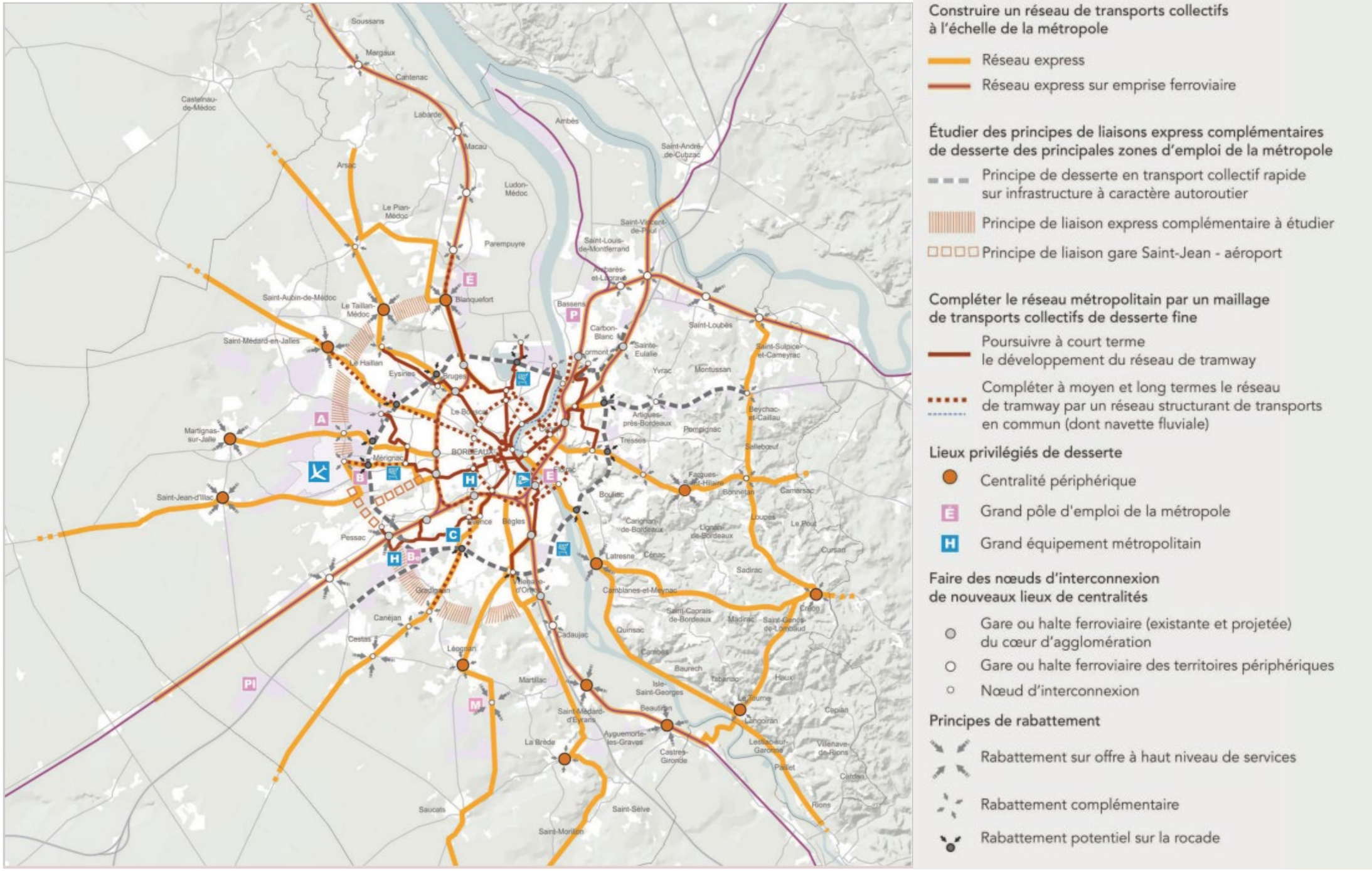



**Figure 5 : carte e « La métropole à haut niveau de services » SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise**

## 3.3. Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET)

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) est un document réglementaire rendu obligatoire par la loi Grenelle II de 2007, puis étendu par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015. Ce plan décline et met en œuvre sur chaque territoire les objectifs internationaux, européens et nationaux en matière de qualité de l'air, d'énergie et de climat. Pour cela, il définit des objectifs stratégiques et opérationnels pour atténuer le changement climatique, le combattre efficacement et s'y adapter, en maîtrisant la consommation d'énergie, en développant les énergies renouvelables, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance énergétique, tout en favorisant l'adaptation aux changements climatiques sur les court, moyen et long termes ; en cohérence avec les engagements internationaux de la France.

Bordeaux Métropole a souhaité, lors de la séance du conseil métropolitain du 29 janvier 2021, évaluer et réviser son Plan Climat (Plan pour un territoire durable à Haute Qualité de Vie) adopté en 2017. Ainsi, le nouveau Plan climat métropolitain 2023-2028 s'appuie sur les résultats de l'évaluation du précédent Plan.

Il cherche ainsi à capitaliser sur ses points forts (la construction d'outils d'intervention opérants et l'engagement de la collectivité dans une dynamique positive) et à dépasser ses principaux points faibles :

- L'insuffisance des actions et moyens mis en œuvre pour atteindre l'objectif « territoire à énergie positive à l'horizon 2050 » ;
- L'absence d'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de moyens de pilotage et de gouvernance associés ;
- La modestie des dimensions d'animation et d'accompagnement territorial et de coopération multi-acteurs pour lesquels peu de moyens étaient déployés et sans gouvernance spécifique.

Le nouveau PCAET vise aussi à ajuster ses objectifs aux constats et effets de l'accélération du réchauffement climatique, et à intégrer aux politiques métropolitaines les évolutions technologiques et réglementaires, l'actualisation des stratégies nationales et européennes, les stratégies locales telles que le SRADDET 2/9 Néo-aquitain, ainsi que le projet métropolitain de mandature 2020-2026 « Vers un nouveau cap métropolitain 2020- 2026 ; pour une métropole proche de ses habitants, écologique et solidaire ».

Via son nouveau Plan climat, la Métropole accroît fortement ses ambitions pour réussir la transition énergétique et écologique de son espace, avec comme objectifs principaux :

- Faire de la métropole un territoire à énergie positive et bas carbone à horizon 2050 ;
- Accélérer la baisse des consommations d'énergie et d'accroître la production d'énergie renouvelable locale ;
- Initier l'animation d'une gouvernance territoriale indispensable pour emporter l'engagement de tous les acteurs dans le projet de transition métropolitain. Le Plan climat métropolitain fixe la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le PCAET 2023-2028 s'articule autour de trois axes :

- « Penser autrement : se transformer pour accompagner les transitions ».
- « Faire autrement : produire localement en respectant et valorisant nos ressources »
- « Vivre autrement : adopter des modes de vie favorables à tous »

Ce troisième axe regroupe des actions relatives à la transformation des comportements et modes de faire de tous les groupes d'acteurs, dans les domaines de la vie courante : déplacements, habitat ou locaux professionnels, consommation (alimentaire et tous autres produits). Il aborde également la question structurante de l'aménagement de l'espace, comme facteur d'équilibre dans la gestion des ressources et de promotion de la santé.

Cet axe se décline en 4 objectifs :

- Objectif 9 : Se déplacer
- Objectif 10 : Habiter
- Objectif 11 : Consommer
- Objectif 12 : Aménager

L'objectif 9 se décline de façon opérationnelle à travers l'action 34 « Améliorer l'offre de transport en commun » :
*« Pour concurrencer l'usage de la voiture individuelle thermique, les transports en commun doivent offrir un service de qualité tant dans la desserte que dans la fréquence et la vitesse commerciale. Le développement de transports en commun en site propre participe pleinement à l'amélioration de la qualité de service des transports en commun. »*

Dans ce cadre, parmi les mesures opérationnelles mises en œuvre, il est prévu d' « Améliorer le réseau de TBM existant et le développer : extension de la ligne A du tramway, amélioration et développement du réseau de bus-express ».

**Le projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic répond pleinement aux objectifs du PCAET 2023-2028.**

# 4. Compatibilité du projet avec le PLUi de Bordeaux Métropole

## 4.1. Présentation du PLUi de Bordeaux Métropole

Le plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole, approuvé le 21 juillet 2006, constitue le document de synthèse des choix d'aménagement et de développement des 28 communes constituant Bordeaux Métropole.

Le PLUi de Bordeaux Métropole est composé des documents suivants :

- un rapport de présentation ;
- un projet d'aménagement et de développement durable ;
- Un programme d'orientations et d'actions relatifs à l'habitat et la mobilité ;
- Un document d'orientations d'aménagement et de programmation ;
- Un règlement ;
- Des annexes.

Afin d'accompagner le développement du territoire, le plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole évolue régulièrement.

Une nouvelle procédure de modification est engagée depuis le 18 mars 2021, afin d'adapter le PLU au contexte du changement climatique et la mise en œuvre de la transition écologique et énergétique.

En effet Bordeaux Métropole n'échappe pas aux épisodes de canicule dont les effets sont particulièrement aggravés dans les centres villes trop minéralisés, ni aux pics de pollution néfastes pour la santé des habitants.

Aussi, la 11e modification du PLUi, en cohérence avec le PADD, poursuit notamment les objectifs suivants :

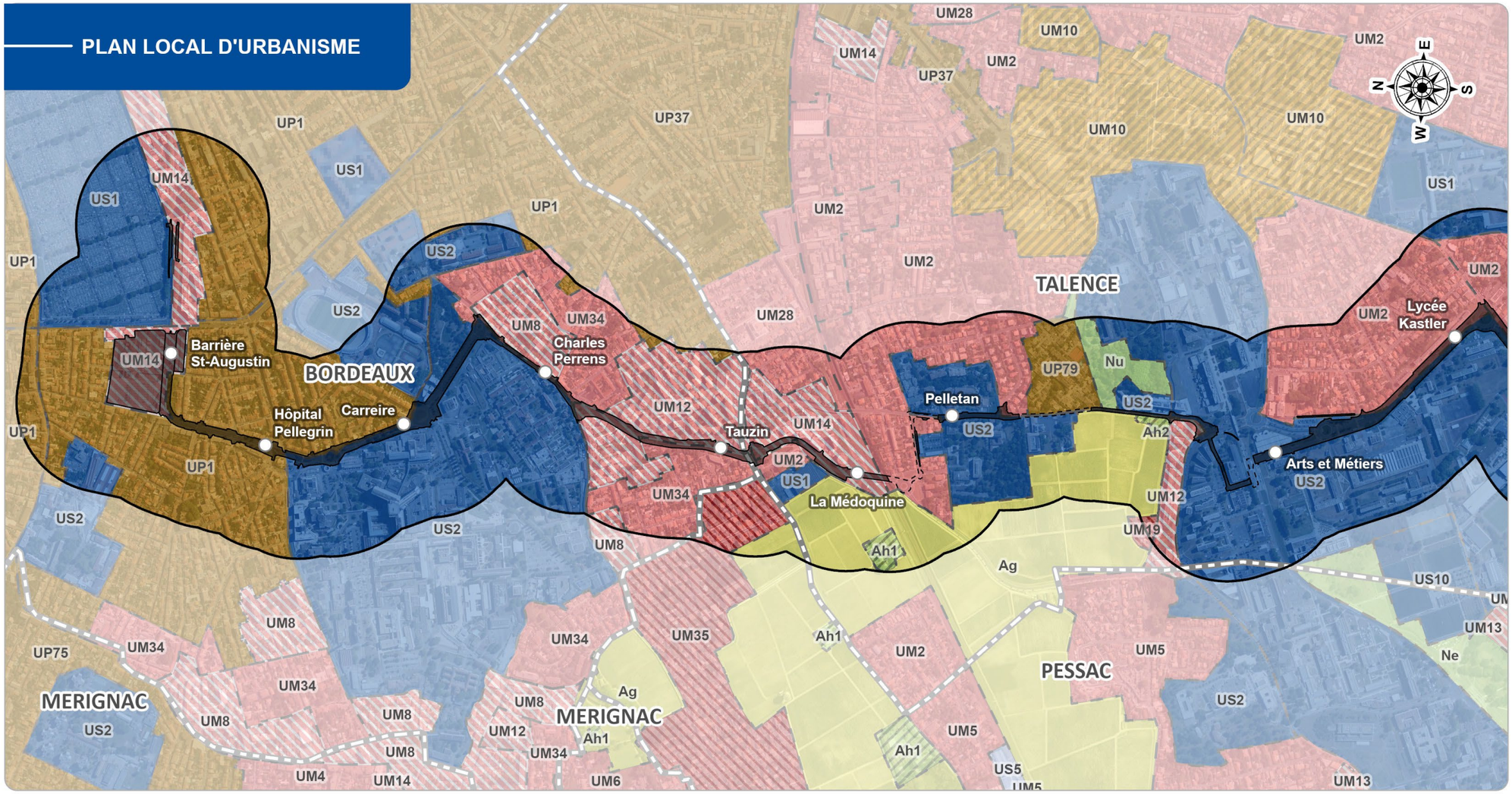
- Conforter la préservation des espaces naturels et la protection de la biodiversité au sein des trames vertes et bleues déjà ou nouvellement identifiées (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, zones humides, masses boisées…),
- Accentuer la présence de la nature en ville (espaces de nature, cœurs d'îlots verts, îlots de fraîcheurs urbains, espaces en pleine terre, végétalisation des constructions…),
- Gérer de façon économe et responsable l'eau sous toutes ses formes (protection de la trame bleue, protection et gestion économe de la ressource, mode de gestion des eaux pluviales respectueux de l'environnement…),
- Lutter contre le changement climatique (favoriser les énergies renouvelables, favoriser les mobilités douces, valorisation des déchets, gérer durablement les ressources naturelles et agricoles…),
- S'adapter au changement climatique (prendre en compte les risques, construire des bâtiments respectueux de l'environnement et améliorer le parc existant…).
- Identifier des sites de projets pour accroître l'offre de logements, notamment ceux du parc social.

Après avoir fait l'objet d'une concertation préalable du 26 avril au 14 juin 2021 puis d'une enquête publique 9 mai au 14 juin 2023 inclus sur l'ensemble des communes de la Métropole, le Conseil métropolitain a approuvé la 11e modification du PLUi par la délibération n°2024-53 du 2 février 2024.

L'analyse de la mise en compatibilité du projet de la ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic avec le PLUi est réalisée sur la version issue de la 11ème modification du PLUi.

## 4.2. Localisation du projet sur les communes de Bordeaux Métropole

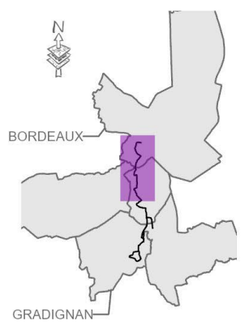
L'emprise du projet est représentée selon ses différentes composantes dans les pages suivantes.




Limite communale
Station du Bus Express
Aire d'étude immédiate
Aire d'étude immédiate sans travaux
Aire d'étude (250 m)

**Zonage du PLU**

Centralités anciennes et coeurs historiques
Zones d'intérêt patrimonial bâti et/ou paysager
Tissus à dominante d'échoppes et faubourgs, et de maisons de ville
Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes
Tissus à dominante de maisons individuelles récentes
Zones urbaines liées aux équipements
Zones urbaines spécifiques liées à l'économie
Zones agricoles génériques
Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées
Zones naturelles de loisirs et d'équipement




***AVANT-PROJET***

***BUS EXPRESS PELLEGRIN - THOUARS - MALARTIC***

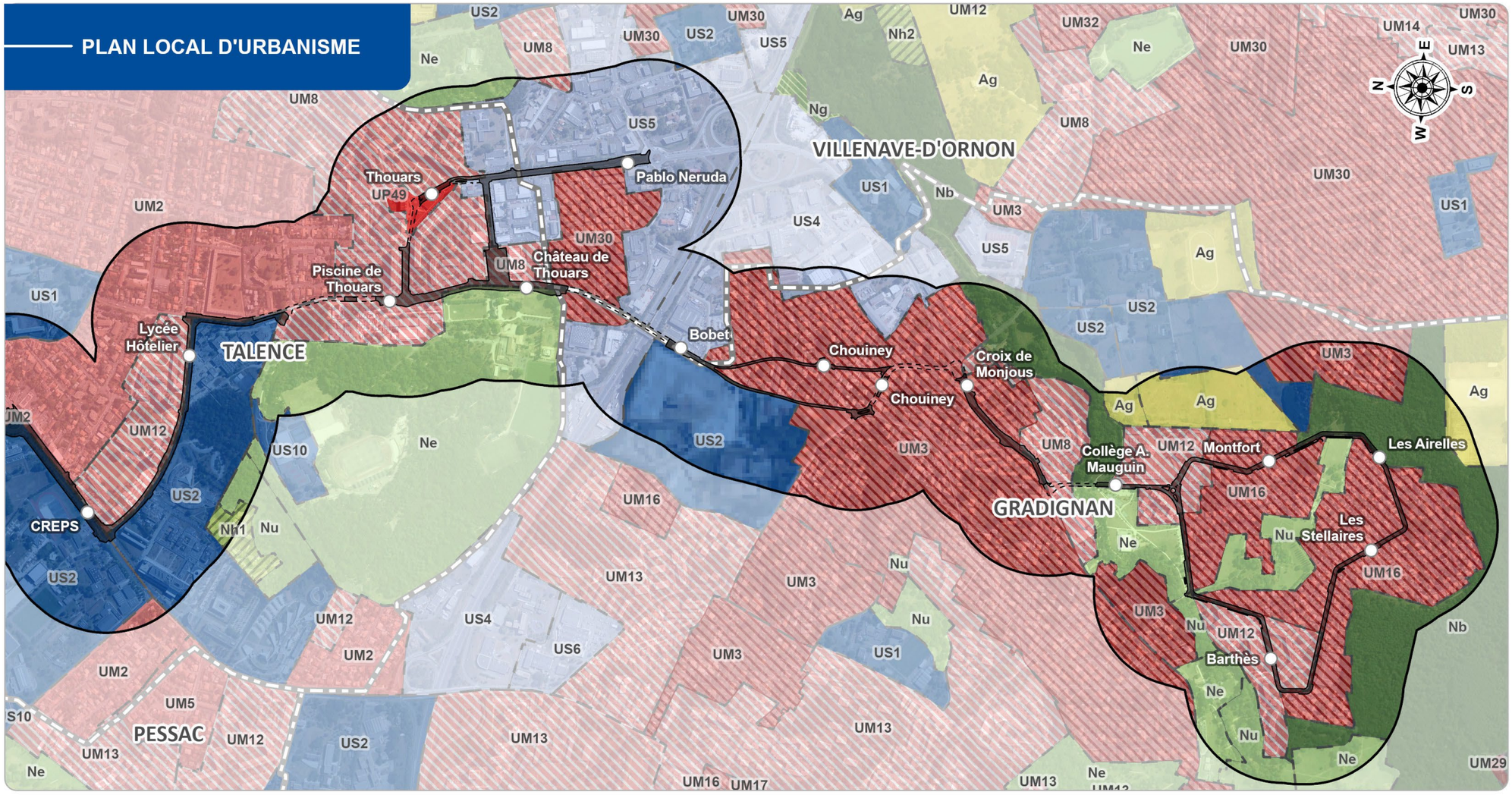
***Planche 1/2***

BORDEAUX MÉTROPOLE

SYSTRA

0 100 200 300 400 500 m

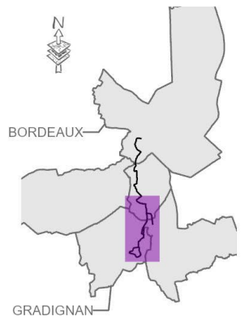
ECHELLE : 1:10 000
REALISATION : 26/04/2024
SOURCE : © IGN France




Limite communale
Station du Bus Express
Aire d'étude immédiate
Aire d'étude immédiate sans travaux
Aire d'étude (250 m)

**Zonage du PLU**

Tissus urbains situés en lisières ou isolés en zones naturelles ou agricoles
Tissus à dominante d'échoppes et faubourgs, et de maisons de ville
Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes
Tissus à dominante de maisons individuelles récentes
Zones de projet, d'aménagement et de renouvellement urbain
Zones urbaines liées aux équipements
Zones urbaines spécifiques liées à l'économie
Zones agricoles génériques
Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées
Zones naturelles de loisirs et d'équipement
Zones naturelles génériques
Zones naturelles réservoirs de biodiversité




*AVANT-PROJET*

***BUS EXPRESS PELLEGRIN - THOUARS - MALARTIC***

***Planche 2/2***

BORDEAUX MÉTROPOLE

SYSTRA

0 100 200 300 400 500 m

ECHELLE : 1:10 000
REALISATION : 26/04/2024
SOURCE : © IGN France

# 4.3. Analyse de la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme

Dans le cadre de la mise en compatibilité, le projet doit être analysé au regard de l'ensemble des prescriptions contenues dans l'ensemble des documents constituant le PLU.

## 4.3.1. Compatibilité avec le rapport de présentation

Le rapport de présentation présente les caractéristiques du territoire, telles que la démographie, les activités économiques, les mobilités, ou l'état de l'environnement, afin d'en identifier les enjeux.

Le rapport met notamment en avant une tendance à *« la diminution du nombre de voitures par ménage au sein du territoire […] et la présence d'un réseau de transport en commun efficace, constitué par le tramway et des bus rapides mais un maillage encore imparfait et une desserte peu développée au-delà de la rocade »*.

Mais il identifie également une augmentation globale des déplacements attendue sur un réseau déjà congestionné. Or malgré une offre importante en transport en commun, celle-ci reste très concurrencée par la voiture particulière.

Après la marche, les transports collectifs sont aujourd'hui le mode de transport les plus utilisé dans le cœur d'agglomération (22 % des déplacements des résidents de l'hypercentre- intra-cours), amenant régulièrement le réseau de tramway à saturation aux heures de pointe.

Cependant si la part modale des TC a augmenté de manière significative intra-boulevards ou sur la rive droite bordelaise, elle a quasiment stagné partout ailleurs. Au-delà de la rocade, il est difficile de mettre en place des transports collectifs performants compte tenu de la faible concentration de la demande et des temps de parcours moins concurrentiels. Cette demande est la plus difficile à satisfaire mais connaît cependant une augmentation régulière des besoins (en particulier de périphérie à périphérie). L'enjeu principal réside dans le passage massif des déplacements courts (en distance) effectués en voiture vers les modes actifs.

**Le projet de bus express répond aux enjeux de mobilité développés dans le rapport de présentation. Il est ainsi compatible avec ce dernier.**

## 4.3.2. Compatibilité avec le PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble des communes de Bordeaux Métropole.
Le PADD est divisé en cinq orientations :

- Agir sur la qualité urbaine, en s'appuyant sur le patrimoine et les identités locales ;
- Respecter et consolider l'armature naturelle de la Métropole, tout en anticipant les risques et préservant les ressources ;
- Mieux intégrer la question de l'activité économique dans la construction de la ville ;
- **Poursuivre le développement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine** ;
- Concevoir un habitat de qualité dans une agglomération en croissance.

Le PADD intègre dans son orientation 4 (en gras ci-dessus) *« le développement des transports en commun en site propre ou à Haut Niveau de Service »*, *« les études opérationnelles pour la liaison entre Gradignan/Talence et Bordeaux »*, *« le développement d'une offre de stationnement incitant à la réduction de l'usage de la voiture »*, ainsi que les dispositions permettant le développement des modes de déplacements doux (pistes cyclables, abris à vélo sécurisés …).

**Ainsi, le projet est compatible avec le PADD de Bordeaux Métropole.**

## 4.3.3. Compatibilité avec le programme d'orientations et d'actions relatifs à l'habitat et la mobilité

Le Programme d'Orientations et d'Actions mobilité décrit le plan d'actions qui doit permettre de réaliser les objectifs énoncés dans le cadre du Plan climat, du Plan d'action pour un territoire durable à haute qualité de vie et du Schéma des mobilités, à savoir :

- confirmer la hausse de la part modale en transports collectifs pour atteindre 17% en 2030 (au lieu de12% en 2017) ;
- confirmer la hausse de la part modale du vélo pour atteindre 18% en 2030 (au lieu de 8% en 2017) ;
- diminuer la part modale de la voiture, en passant de 50% en 2017 à 33% en 2030 par un transfert vers la marche et le vélo concernant les déplacements de courte distance et par un transfert vers les transports collectifs concernant les déplacements de longue distance ;
- diminuer l'usage de la voiture solo ;
- réduire les Nox et les PM10.

Le Programme d'Orientations et d'Actions participera également aux objectifs globaux de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre inscrits au rapport de développement durable de la Métropole de 2020 (diviser par 6 les émissions de gaz à effet de serre de 1990 à l'horizon 2050)

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

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

Le POA mobilité s'organise autour de 30 axes. Quatre intègrent le projet du bus express, ainsi que les aménagements cyclables qui seront mis en place :

- Axe 7 : Permettre une pratique apaisée et généralisée du vélo ;
- Axe 10 - Affirmer un réseau performant de transports collectifs à court et à moyen terme
- Axe 11 : Rendre possible un réseau performant de transports collectifs à long terme (axe 11.1 Étude, programmation et réalisation des axes de transports collectifs en site propre au-delà de la troisième phase d'extension du réseau) ;
- Axe 17 : Réduire la dépendance automobile par la politique de stationnement ;
- Axe 27 : Opérer la mutation énergétique des transports (100% de la flotte du bus express sera électrique).

**Ainsi, le projet est compatible avec le POA Mobilité de Bordeaux métropole.**

## 4.3.4. Compatibilité avec le document d'orientations d'aménagement et de programmation

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visent à définir des intentions et orientations d'aménagement qualitatives qui peuvent porter sur un secteur donné du territoire (OAP dites de « secteurs » ou de « quartier »), ou avoir une approche plus globale sur un enjeu spécifique.

**Le projet n'est concerné par aucune OAP spécifique.**

Cependant, il est concerné indirectement par l'OAP « Campus Universitaire Pessac-Talence-Gradignan », et notamment les orientations suivantes :

- Désenclaver et valoriser les quartiers d'habitations par la restructuration et la diversification des fonctions de proximité ;
- Organiser l'accessibilité externe et interne du campus pour tous les modes de déplacements :
  - rationaliser la circulation et le stationnement automobiles au bénéfice des modes de déplacements alternatifs ;
  - assurer la continuité et le maillage du réseau de cheminements piétons et cyclables.

- Renforcer le lien entre les domaines universitaires, en particulier entre le campus de Pessac–Talence–Gradignan et celui de Bordeaux-Carreire.

## 4.3.5. Compatibilité avec le règlement et le plan de zonage

Le règlement du PLUi précise les prescriptions applicables dans les différents zonages prévus sur le territoire et qui figurent sur les plans de zonages.

Par ailleurs, le règlement du PLU peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Ces protections sont identifiées par les secteurs : B (Edifices et éléments bâtis), C (Espaces naturels contribuant aux continuités écologiques et paysagères), E (Ensemble bâti et paysager) et P (Espace de paysage).

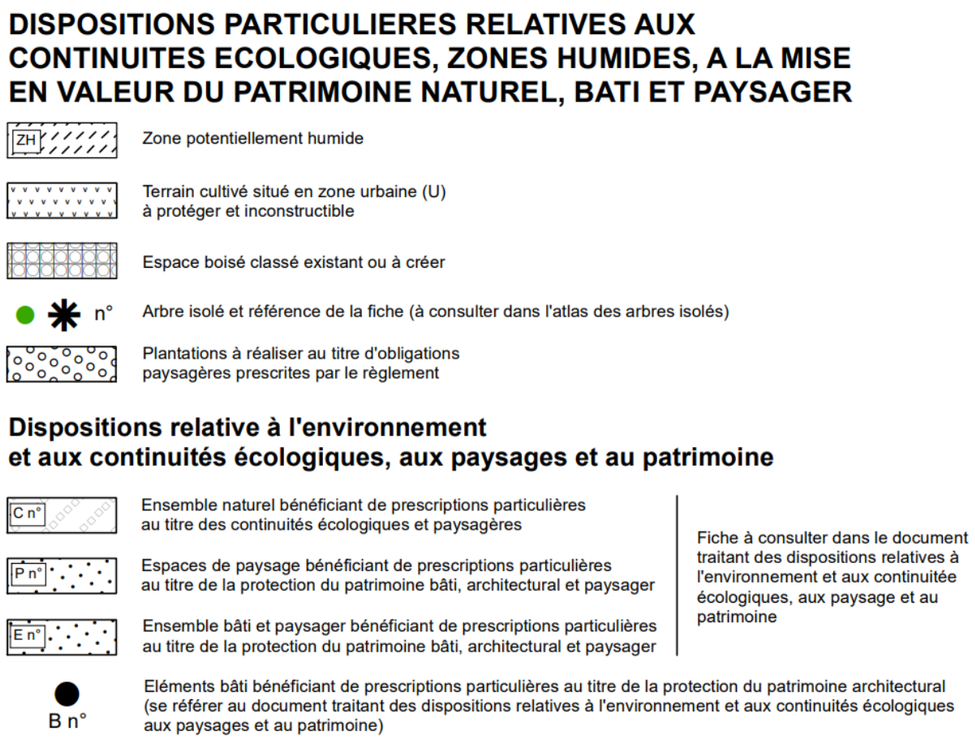



Figure 6 : Typologie des protections environnementales et paysagères dans le PLUi de Bordeaux Métropole

Enfin les emplacements réservés sont des servitudes qui permettent de geler une emprise délimitée par un plan local d'urbanisme (PLU, PLUi) en vue d'une affectation prédéterminée. Ces emplacements réservés (ER) peuvent être institués en vue de réserver du foncier pour la réalisation :

- de voies et ouvrages publics ;
- d'installations d'intérêt général à créer ou à modifier ;
- d'espaces verts à créer ou à modifier ou d'espaces nécessaires aux continuités écologiques ; - ou de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale, en zone urbaine (U) ou à urbaniser (AU) du plan local d'urbanisme (PLU, PLUi).

En outre, le règlement peut instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements.

Figure 7 : typologie des emplacements réservés et servitudes de localisation dans le PLUi de Bordeaux Métropole

Le règlement peut prévoir également d'autres servitudes pour répondre à des objectifs tels que la mixité sociale.

# Analyse sur la commune de Bordeaux

## Zones concernées

Sur la commune de Bordeaux, le projet est concerné par les zones suivantes :

- UM 8, 12 et 14 : composées d'un tissu à dominante de grands ensembles et de tissu mixtes ;
- UM 34 : composée d'un tissu à dominante d'échoppes, faubourgs et maison de ville ;
- UP 1 : correspond au secteur Bordeaux – Ville de pierre ;
- US 2 : composée d'équipements et de grands services urbains comprenant des logements.

Par ailleurs, le projet intercepte les emplacements réservés suivants :

P408 : destiné à l'élargissement de la rue de la Béchade, entre la rue Tauzin et la rue Bourdelle, ER au bénéfice de Bordeaux Métropole ;

- S218 : destiné à l'élargissement de la rue de Bethmann, de la rue de Berliquet à la rue du Tauzin (Itinéraire Pessac Talence Bordeaux) ER au bénéfice de la commune de Bordeaux.

La parcelle du parking Gautier bénéficie d'une servitude relative à la mixité sociale SMS 085.

### Règlement des zones UM 8, 12, 14 et 34

L'article 1.2 du règlement de ces zones stipule que sont interdits :

- Les constructions destinées à l'entrepôt, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées à l'industrie, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les affouillements et exhaussements à l'exception de ceux prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- L'aménagement de terrains de camping / caravaning ainsi que les parcs résidentiels de loisirs ;
- La construction et l'extension de garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs ;
- Le stationnement isolé des caravanes, de résidences mobiles de loisirs ou d'habitations légères de loisirs isolées ;
- Les terrains familiaux aménagés pour les gens du voyage ou l'installation de résidences mobiles constituant leur habitat permanent, à l'exception des terrains familiaux locatifs portés par une collectivité locale et des dispositifs prévus dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage ;
- Les résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ;
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés ;
- Les constructions, installations et aménagements portant atteinte aux éléments repérés au plan de zonage au 1/5000$^{e}$ et relevant des "dispositions particulières relatives aux continuités écologiques, zones humides, à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager".

Le projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit l'élargissement des voiries, afin de permettre d'une part l'insertion du bus express en site propre, et d'autre part de permettre la réalisation de voies cyclables et de cheminement piétons dédiés et sécurisés. Ces travaux nécessitent la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre.

L'article 1.3 du règlement de ces zones (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement de la zone UP 1

L'article 1.2 du règlement de la zone UP 1 stipule que sont interdits :

- Les constructions destinées à l'entrepôt, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées à l'industrie, ou le changement de destination vers cette destination à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les affouillements et exhaussements à l'exception de ceux prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- L'aménagement de terrains de camping / caravaning, ainsi que les parcs résidentiels de loisirs ;
- La construction et l'extension de garages collectifs de caravanes, ou de résidences mobiles de loisirs ;
- Le stationnement isolé des caravanes, de résidences mobiles de loisirs ou d'habitations légères de loisirs isolées ;
- Les terrains familiaux aménagés pour les gens du voyage, ou l'installation de résidences mobiles constituant leur habitat permanent, à l'exception des terrains familiaux locatifs portés par une collectivité locale et des dispositifs prévus dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage ;
- Les résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ;
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés, sauf s'ils sont directement liés et nécessaires à une destination autorisée dans la zone ;
- Les constructions, installations et aménagements portant atteinte aux éléments repérés au plan de zonage au 1/5000° relevant des "dispositions particulières relatives aux continuités écologiques, zones humides, à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager".

Le projet de Bus express nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone UP 1 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement de la zone US 2

L'article 1.2 du règlement de la zone US 2 stipule que sont interdits :

- Les constructions destinées à l'artisanat, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées aux bureaux, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées au commerce, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;

- Les constructions destinées à l'entrepôt, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière, ou le changement de destination vers cette destination à l'exception de celles prévues au 1.3 occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières ;
- Les constructions destinées à l'habitation, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées à l'hébergement hôtelier, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées à l'industrie, ou le changement de destination vers cette destination à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les affouillements et exhaussements à l'exception de ceux prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- La construction et l'extension de garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs ;
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés sauf s'ils sont directement liés et nécessaires à une destination autorisée dans la zone ;
- Les constructions, installations et aménagements portant atteinte aux éléments repérés au plan de zonage au 1/5000° relevant des "dispositions particulières relatives aux continuités écologiques, zones humides, à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager".

Le projet de bus express nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone US 2 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Emplacement réservé

Le projet de bus express empiète sur l'emplacement réservé S218 sur la commune de Bordeaux. Cet emplacement réservé est inscrit au bénéfice de la commune de Bordeaux et à vocation à permettre l'élargissement de la rue de Bethmann, de la rue de Berliquet à la rue du Tauzin. L'emprise du projet représente 140m² sur l'emplacement réservé.

**Le projet n'est donc pas compatible avec l'emplacement réservé S218.**

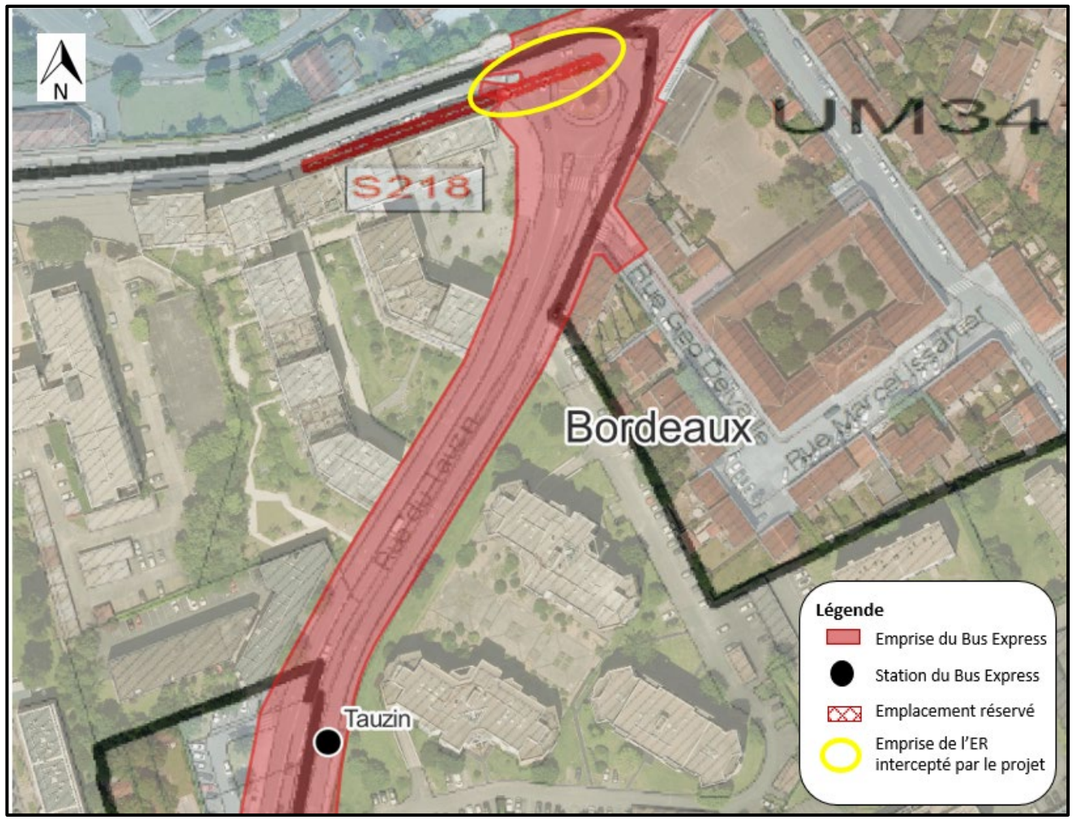


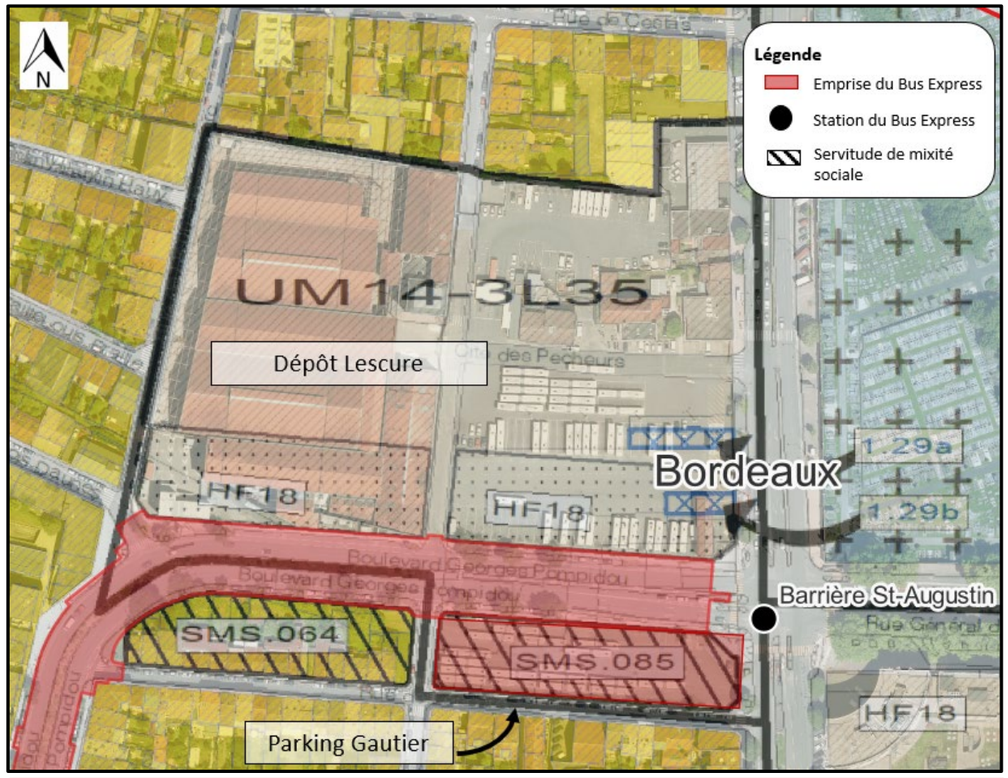

Figure 8 : Zonage du PLUi de Bordeaux concernant l'emplacement réservé S218

### Servitude de mixité sociale

La parcelle du parking Gautier est identifiée sur le PLUi comme une servitude de mixité sociale.

Cette servitude impose minimum 50% de la surface plancher consacrée à l'habitat et 50% de cette part doit être consacré au logement locatif social.
Or l'ensemble de la parcelle sera dédié au remisage de la flotte de bus électrique du bus express. L'utilisation du site comme remisage incluant les installations de recharges des bus est donc incompatible avec la création d'habitat sur la parcelle.

**Le projet n'est donc pas compatible avec la servitude SMS.085 du PLUi de Bordeaux Métropole.**




| SMS | Commune concernée | Désignation | Part minimum de la surface de plancher consacrée à l'habitat | Part de la surface de plancher habitat consacrée au logement locatif social |
|---|---|---|---|---|
| SMS.081 | BORDEAUX | Rue Jude | 80% | >=50% |
| SMS.082 | BORDEAUX | Rue Jules Ferry | 50% | >=50% |
| SMS.083 | BORDEAUX | Rue Galillée | 80% | >=50% |
| SMS.084 | BORDEAUX | Rue Lagrange | 80% | |
| SMS.085 | BORDEAUX | Rue Lescure | 80% | >=50% |

**Figure 9 : Extrait du règlement de la zone UM14 du PLUi de Bordeaux Métropole**

## Analyse sur la commune de Talence

### Zones concernées

Sur la commune de Talence, le projet est concerné par les zones suivantes :

- UM 2 : composée d'un tissu à dominante d'échoppes, faubourgs et maison de ville ;
- UM 8, 12 et 14 : composées d'un tissu à dominante de grands ensembles et de tissu mixtes (cf. chapitre 3.3.1.1 Analyse sur la commune de Bordeaux) ;

UM 30 : composée d'un tissu à dominante de maisons individuelles récentes ;

- UP 49 : correspond au secteur Talence-Thouars ;
- UP 79 : correspond au hameau de Noailles ;
- US 2 : composée d'équipements et de grands services urbains comprenant des logements (cf. chapitre 3.3.1.1 Analyse sur la commune de Bordeaux) ;
- US 5 : correspond aux zones économiques généralistes ;
- Ag : correspond aux zones agricoles génériques ;
- Ah-2 : correspond à un secteur micro-constructible ;
- Ne : correspond à une zone naturelle accueillant des équipements d'intérêt collectif ;
- Nu : correspond à une zone naturelle de loisirs.

Par ailleurs, le projet intercepte les emplacements réservés suivants :

- 2.93 : correspond à un collecteur d'eau pluvial Schweitzer, géré par Bordeaux Métropole ;
- P332 : création d'une voie nouvelle entre l'avenue Roul et l'avenue de l'Université, ER au bénéfice de Bordeaux Métropole ;

T2063 : création d'une voie nouvelle entre la rue Châteaubriand et l'avenue Pierre Corneille, et aménagement de l'espace public sur l'ilot Paul Gauguin, ER au bénéfice de Bordeaux Métropole.

Le projet intercepte également une servitude de localisation d'intérêt général :

- IG.26 : Création à terme d'un pôle multimodal gare de la Médoquine, rue de la Vieille tour, dans le secteur de la Médoquine.

Cette servitude correspond au projet de réouverture de la halte de Talence Médoquine.

Le projet traverse des secteurs pour la préservation des continuités écologiques.

- C3020 : correspond aux continuités paysagères dans le secteur de Thouars, sur la commune de Talence ;
- C3024 : correspond aux continuités paysagères du campus universitaire de Pessac-Talence-Gradignan, sur les communes du même nom ;

### Règlement des zones UM 8, 12 et 14

L'analyse sur ces zones est similaire à celle réalisée sur la commune de Bordeaux. (cf. chapitre 3.3.1.1 Analyse sur la commune de Bordeaux) concernant l'insertion de la ligne de bus express.

En revanche, le parc-relais situé sur l'avenue de Thouars, est concerné par une zone « Plantations à réaliser au titre des obligations paysagères prescrites par le règlement ». Le règlement de la zone UM8 précise :

« Les espaces repérés au plan de zonage devant faire l'objet de Plantations à Réaliser (PAR) doivent être plantés d'arbres ou d'arbustes adaptés au site, au projet et à la nature du sol. Les plantations doivent permettre de constituer une masse arborée et / ou arbustive conséquente à l'âge adulte. Les distances entre les plantations doivent être compatibles avec les voies ou cheminements d'accès, les espaces nécessaires à l'entretien des ouvrages et la sécurité des riverains. Dans les PAR situés en bord de cours d'eau et le long des limites séparatives d'un terrain, les plantations en baliveaux et/ou en cépées sont admises. Dans tous les cas, les plantations doivent être réalisées avec des essences variées privilégiant les espèces endogènes, dépolluantes et non-allergènes. »

**DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTINUITES ECOLOGIQUES, ZONES HUMIDES, A LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE NATUREL, BATI ET PAYSAGER**

ZH Zone potentiellement humide

Terrain cultivé situé en zone urbaine (U) à protéger et inconstructible

Espace boisé classé existant ou à créer

n° Arbre isolé et référence de la fiche (à consulter dans l'atlas des arbres isolés)

Plantations à réaliser au titre d'obligations paysagères prescrites par le règlement

Figure 10 : Zonage du PLUi de Bordeaux concernant la zone « Plantations à réaliser » au droit du parc-relais de l'avenue Thouars

**Le projet de parc-relais prévoit des aménagements paysagers qui sont compatibles avec les dispositions du règlement de la zone UM8.** En effet, les plantations ont vocation :
- à constituer une masse arborée à l'âge adulte ;
- les distances prévues sont compatibles avec les chemins d'accès et permettent l'entretien du P+R,
- les plantations préservent la sécurité des riverains ;
- enfin, la palette végétale retenue exclut les espèces exotiques, allergènes ou polluantes.

Figure 11 : Schéma de principe du parc-relais Thouars

**Le projet est compatible avec le règlement de la zone UM8 et les dispositions « plantations à réaliser ».**

### Règlement des zones UM 2 et UM 30

Les articles 1.2 et 1.3 du règlement des zones UM 2 et 30 sont identiques à ceux des zones UM 8, 12 et 14. **Ainsi, aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement des zones UP 49 et UP 79

L'article 1.2 du règlement de ces zones stipule que sont interdits :
- Les constructions destinées à l'entrepôt, ou le changement de destination vers cette destination ;
- Les constructions destinées à l'industrie, ou le changement de destination vers cette destination ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les affouillements et exhaussements, à l'exception de ceux prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- L'aménagement de terrains de camping / caravaning, ainsi que les parcs résidentiels de loisirs ;
- La construction et l'extension de garages collectifs de caravanes, ou de résidences mobiles de loisirs ;
- Le stationnement isolé des caravanes, de résidences mobiles de loisirs ou d'habitations légères de loisirs isolées ;
- Les terrains familiaux aménagés pour les gens du voyage ou l'installation de résidences mobiles constituant leur habitat permanent, à l'exception des terrains familiaux locatifs portés par une collectivité locale ;
- Les résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ;
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés sauf s'ils sont directement liés et nécessaires à une destination autorisée dans la zone ;

- Les constructions, installations et aménagements portant atteinte aux éléments repérés au plan de zonage au 1/5000° relevant des "dispositions particulières relatives aux continuités écologiques, zones humides, à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager".

Le projet de bus express nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement des zones UP 49 et 79 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement de la zone US 5

L'article 1.2 du règlement de la zone US 5 stipule que sont interdits :

- Les constructions destinées au commerce, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées à l'entrepôt, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière, ou le changement de destination vers cette destination à l'exception de celles prévues au 1.3 occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières ;
- Les constructions destinées à l'habitation, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les affouillements et exhaussements à l'exception de ceux prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- L'aménagement de terrains de camping / caravaning ainsi que les parcs résidentiels de loisirs ;
- Le stationnement isolé des caravanes, de résidences mobiles de loisirs ou d'habitations légères de loisirs isolées ;
- Les terrains familiaux aménagés pour les gens du voyage, ou l'installation de résidences mobiles constituant leur habitat permanent, à l'exception des terrains familiaux locatifs portés par une collectivité locale et des dispositifs prévus dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage ;
- Les résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ;
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés, sauf s'ils sont directement liés et nécessaires à une destination autorisée dans la zone.

Le projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone US 5 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement des zones Ag et Ah2

L'article 1.2 du règlement de ces zones stipule que *« sont interdites les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas prévues à l'article 1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières »*. Ce dernier, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère naturel et paysager des lieux, ainsi qu'à la vocation principale de la zone et ses objectifs, autorise :

- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés à la gestion et à l'entretien des milieux naturels, à leur valorisation écologique et/ou pédagogique (accueil et information du public, postes l'observation de la faune, haltes nautiques et pontons, aires de stationnement nécessaires à ces activités…) et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination ;
- **les constructions et installations techniques, dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;**
- **la réhabilitation, l'extension, la surélévation des constructions à destination de services publics ou d'intérêt collectif existants ;**
- **les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dès lors qu'elles sont prévues dans le cadre d'un emplacement réservé ou d'une servitude de localisation**.

Le projet de bus express entre dans la catégorie des équipements d'intérêt collectif. De plus, il s'insère sur des infrastructures existantes, mais nécessite leurs extensions afin de permettre la circulation du nouveau matériel roulant articulé.

Par ailleurs, le projet nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement des zones Ag et Ah2 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement de la zone Ne

L'article 1.2 du règlement de la zone Ne stipule que *« sont interdites les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas prévues à l'article 1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières »*. Ce dernier, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère naturel et paysager des lieux, ainsi qu'à la vocation principale de la zone et ses objectifs, autorise :

- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés aux activités sportives, culturelles, cultuelles, récréatifs et de loisirs et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination ;
- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés aux activités d'enseignement et de recherche, d'accueil de l'enfance et de la petite enfance, et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination ;
- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés aux dispositifs prévus dans le cadre du Schéma départemental d'accueil des gens du voyage et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination ;

- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés à la gestion et à l'entretien des milieux naturels, à leur valorisation écologique et/ou pédagogique (accueil et information du public, postes d'observation de la faune, haltes nautiques et pontons, aires de stationnement nécessaires à ces activités …) et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination ;
- **les constructions et installations techniques dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (châteaux d'eau, équipements ferroviaires ou portuaires, antennes de téléphonie mobile, éoliennes, panneaux solaires, poteaux, pylônes, transformateurs, mobiliers enterrés et semi-enterrés de collecte des déchets ménagers, installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications, ouvrages hydrauliques…) ;**
- **la réhabilitation, l'extension, la surélévation des constructions à destination de services publics ou d'intérêt collectif existants ;**
- **les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dès lors qu'elles sont prévues dans le cadre d'un emplacement réservé ou d'une servitude de localisation.**

Le projet de bus express entre dans la catégorie des équipements d'intérêt collectif. De plus, il s'insère sur des infrastructures existantes, mais nécessite leurs extensions afin de permettre la circulation du nouveau matériel roulant articulé.

Par ailleurs, le projet nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone Ne (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**
**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement de la zone Nu

L'article 1.2 du règlement de la zone Nu stipule que *« sont interdites les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas prévues à l'article 1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières »*. Ce dernier, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère naturel et paysager des lieux, ainsi qu'à la vocation principale de la zone et ses objectifs, autorise :

- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés à la gestion et à l'entretien des milieux naturels, à leur valorisation écologique et/ou pédagogique (accueil et information du public, postes d'observation de la faune, haltes nautiques et pontons, aires de stationnement nécessaires à ces activités…) et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination. Dans ce cadre, les abris pour animaux participant à l'entretien et à la mise en valeur de ces milieux naturels sont autorisés ;
- les aménagements et installations liés aux activités sportives et de loisirs sans artificialisation du sol ;
- **les constructions et installations techniques dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (châteaux d'eau, équipements ferroviaires ou portuaires, antennes de téléphonie mobile, éoliennes, panneaux solaires, poteaux, pylônes, transformateurs, mobiliers enterrés et semi-enterrés de collecte des déchets ménagers, installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications, ouvrages hydrauliques…) ;**
- **la réhabilitation, l'extension, la surélévation des constructions à destination de services publics ou d'intérêt collectif existants ;**
- **les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dès lors qu'elles sont prévues dans le cadre d'un emplacement réservé ou d'une servitude de localisation.**

Le projet de bus express entre dans la catégorie des équipements d'intérêt collectif. De plus, il s'insère sur des infrastructures existantes, mais nécessite leurs extensions afin de permettre la circulation du nouveau matériel roulant articulé.

Par ailleurs, le projet nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone Nu (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*. Cependant, l'article 2.4.3 du même règlement stipule que ceux-ci doivent être limités et traités de manière à favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie pour éviter l'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins.

**Les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions.**

**Par ailleurs, les constructions et installations du projet qui pourraient nécessiter des affouillements ou exhaussement de sol, répondent à un Service Public ou d'Intérêt Collectif (SPIC). Ces travaux seront limités au premier mètre de sol et intègreront des solutions de gestion des eaux pluviales à la parcelle, telles que des noues/bassin paysager d'infiltration ou des arbres de pluie.**

**Ainsi, les travaux et aménagements pour le bus express n'engendreront pas d'aggravation de l'écoulement naturel sur les fonds voisins de l'infrastructure. Les travaux sont donc autorisés. Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

### Règlement du secteur C3020

La fiche des prescriptions attachée au secteur C3020 prévoit les dispositions suivantes :

## Prescriptions spécifiques

Sur l'ensemble du périmètre défini, le projet doit :
- Maintenir une harmonie entre les espaces bâtis et les espaces libres.
- Favoriser la prise en compte de la végétation existante.
- Protéger les masses arborées, alignements et arbres remarquables : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier, suffisant pour leur pérennité et leur développement où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits.

Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de natures repérés :
1/ Parc du château de Thouars et du château Raba
- Respecter la composition existante du parc (pleins, vides, perspectives, ouvertures...) à défaut de la présentation d'un projet global de réhabilitation du parc concerné.
- Dans les espaces minéraux, respecter un volume minimal de 9m² pour les fosses de plantations d'arbres de petit et moyen développement et de 15m² pour les arbres à grand développement (> 12 m).
- Proscrire les murs opaques hors murs en pierre de taille.
- Préserver l'alignement d'arbres menant au château Raba : les travaux de nature à porter atteinte et dommage aux racines et à la forme existante du houppier des arbres qui composent l'alignement identifié sont proscrits.

2/ Jardins familiaux
- Permettre le développement des jardins familiaux.
- Proscrire toute construction pérenne, permettre au besoin l'implantation d'abris de jardin.
- Proscrire les clôtures opaques.
- Protéger les boisements en lisière.

**Figure 12 : Extrait de la fiche du secteur C3020 fixant le périmètre de la protection**

Le secteur C3020 prévoit sur l'ensemble de son périmètre la protection des masses arborées, des alignements d'arbres et des arbres remarquables.

Le projet de bus Express nécessite le déplacement d'arbres d'alignement sur l'avenue de Thouars concernée par le secteur C3020, et ce afin de permettre l'élargissement de la voirie pour l'insertion du bus express et des aménagements cyclables. **Le projet est incompatible avec les prescriptions du secteur C3020.**

Les arbres déplacés sont identifiés dans le Plan Général des travaux (Pièce F du présent dossier d'enquête publique).
Ci-après sont présentés les extraits concernant l'avenue Thouars

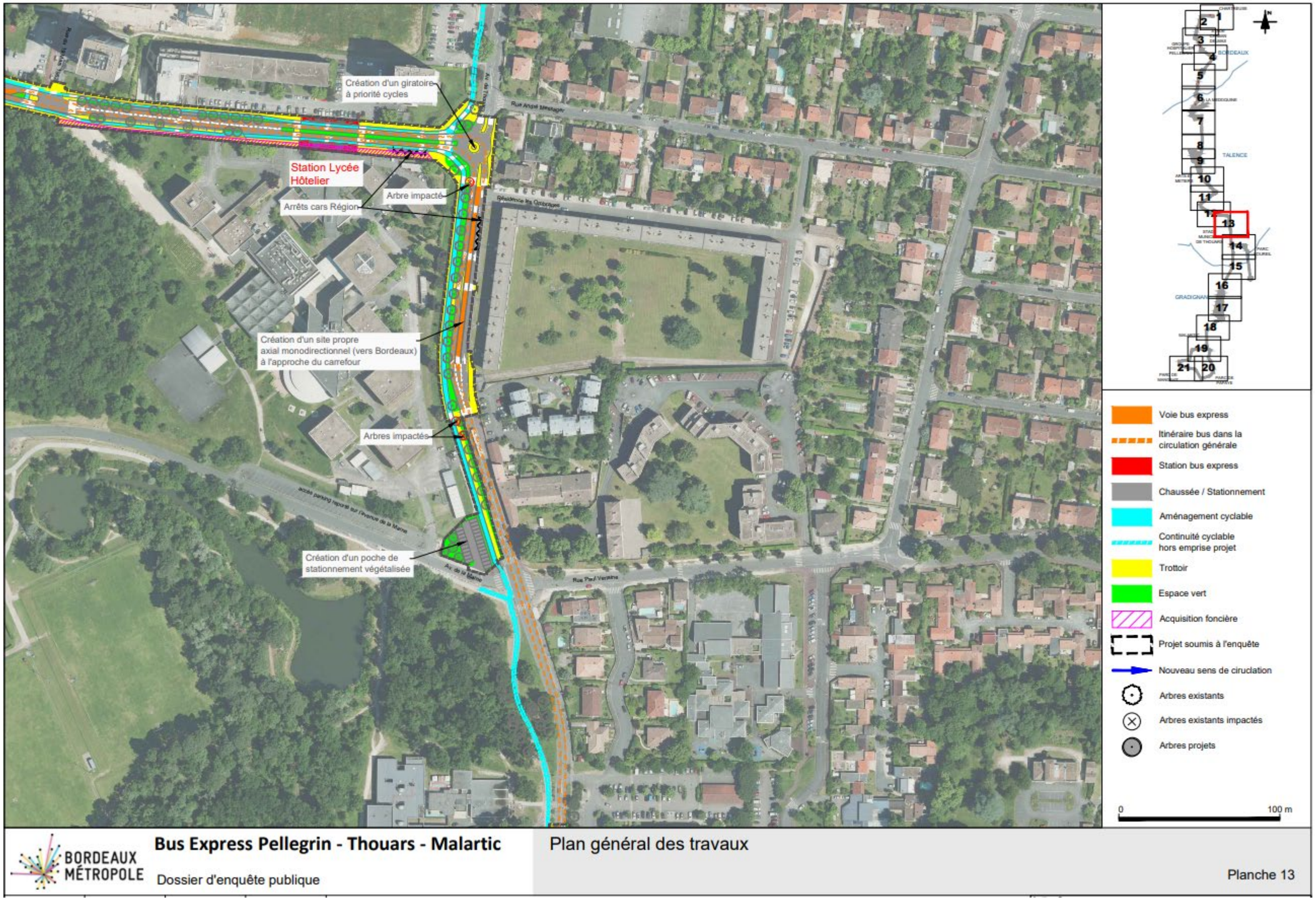



**Figure 13 : Secteur protégé C3020 - arbres supprimés sur l'avenue Thouars - extrait PGT Pièce F**

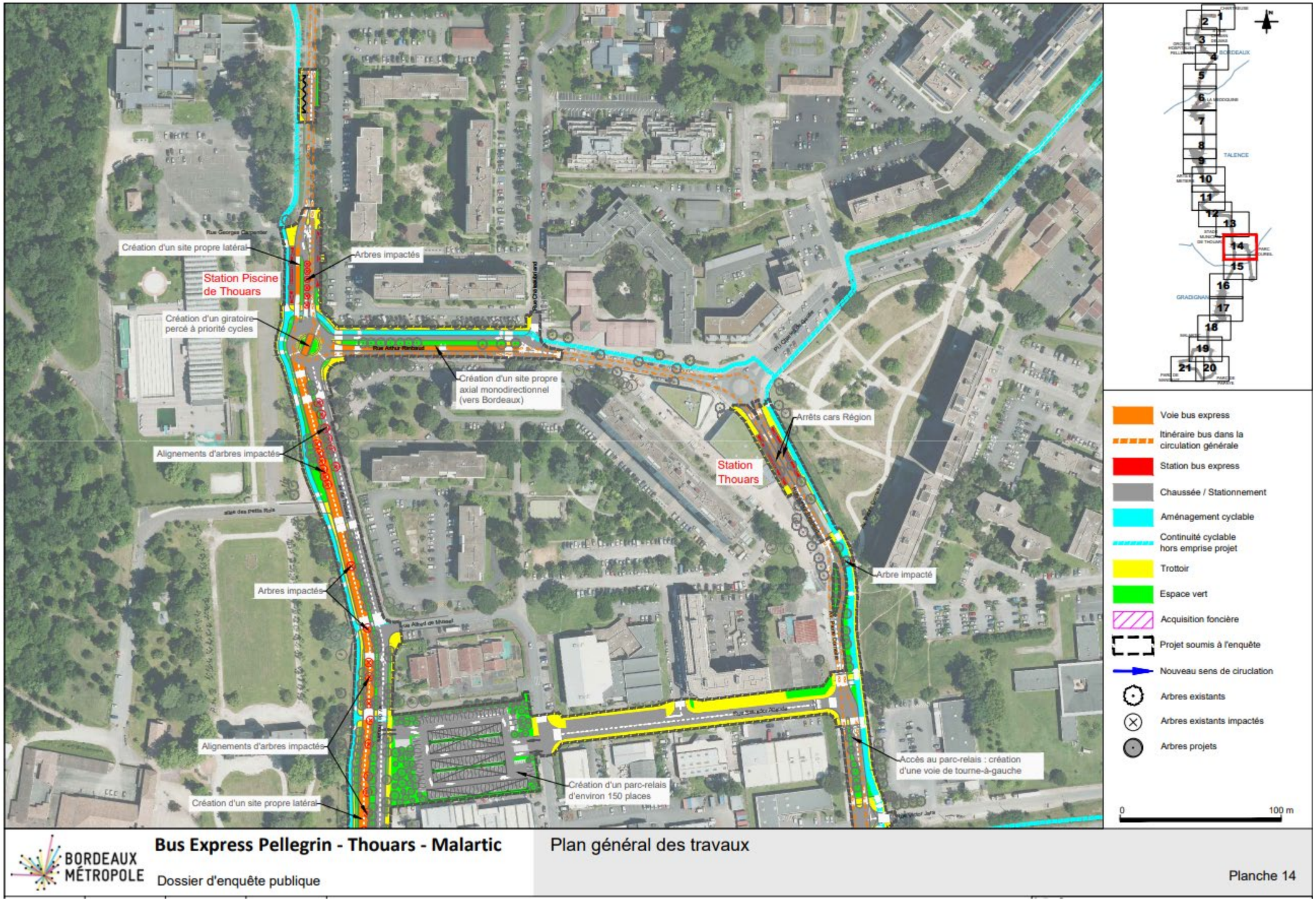
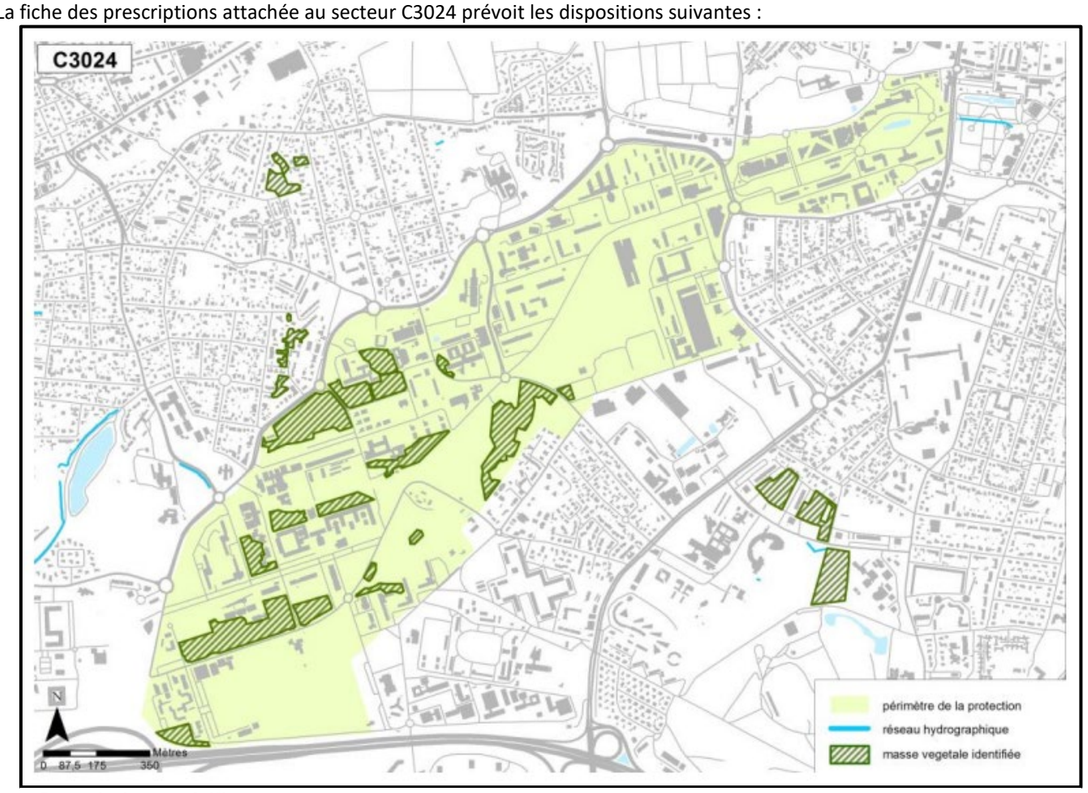



Figure 14 : Secteur protégé C3020 - arbres supprimés sur l'avenue Thouars - extrait PGT Pièce F

### Règlement du secteur C3024

La fiche des prescriptions attachée au secteur C3024 prévoit les dispositions suivantes :




Prescriptions spécifiques

Prescriptions concernant l'ensemble du périmètre défini :
- Maintenir les espaces de respiration (pelouse, parc planté, bois) dans l'urbain.
- Renforcer la continuité paysagère est-ouest.
- Améliorer l'aménagement et l'intégration paysagère des espaces sportifs et de leurs abords.
- Favoriser l'intégration paysagère des parkings.
- Privilégier la gestion des eaux pluviales dans des noues ou bassins intégrés aux espaces verts.

Prescriptions concernant les masses végétales repérées :
- Protéger les masses arborées, alignements et arbres remarquables : respect d'un périmètre suffisant, correspondant à la taille du houppier, autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement, où imperméabilisation, dépôt et travaux sont proscrits.
- Tout arbre abattu doit être justifié par une expertise.

Le projet de bus express nécessite le déplacement d'arbres sur le secteur des Arts et Métiers, afin de permettre l'insertion du bus express et la réalisation des aménagements cyclables.
Le secteur des Arts et Métiers est inclus dans le périmètre de protection C3024 mais ne fait pas l'objet de mesures de protection spécifique sur les arbres et masses arborées (en vert foncé hachurée sur la carte).

**Le projet est donc compatible avec les prescriptions du secteur 3024.**

## Analyse sur la commune de Villenave-d'Ornon

### Zones concernées

Sur la commune de Villenave d'Ornon, le projet est concerné par les zones suivantes :

- UM 8 : composée d'un tissu à dominante de grands ensembles et de tissu mixtes (cf. chapitre 3.3.1.1 Analyse sur la commune de Bordeaux) ;

UM 30 : composée d'un tissu à dominante de maisons individuelles récentes (cf. chapitre 3.3.1.2 Analyse sur la commune de Talence) ;

- UP 49 : correspond au secteur Talence-Thouars (cf. chapitre 3.3.1.2 Analyse sur la commune de Talence) ;
- US 5 : correspond aux zones économiques généralistes (cf. chapitre 3.3.1.2 Analyse sur la commune de Talence).

**Aucune modification du règlement de ces zones n'est à réaliser.**

## Analyse sur la commune de Gradignan

### Zones concernées

Sur la commune de Gradignan, le projet est concerné par les zones suivantes :

- UM 3 et 16 : composée d'un tissu à dominante de maisons individuelles récentes ;
- UM 12 : composée d'un tissu à dominante de grands ensembles et de tissu mixtes (cf. chapitre 3.3.1.1 Analyse sur la commune de Bordeaux) ;
- US 2 : composée d'équipements et de grands services urbains comprenant des logements (cf. chapitre 3.3.1.1 Analyse sur la commune de Bordeaux) ;
- US 5 : correspond aux zones économiques généralistes (cf. chapitre 3.3.1.2 Analyse sur la commune de Talence) ;
- Nb : correspond une zone naturelle réservoir de biodiversité ;
- Ne : correspond à une zone naturelle accueillant des équipements d'intérêt collectif (cf. chapitre 3.3.1.2 Analyse sur la commune de Talence) ;
- Nu : correspond à une zone naturelle de loisirs (cf. chapitre 3.3.1.2 Analyse sur la commune de Talence).

Le projet intercepte également les emplacements réservés suivants :

- T1991 : correspond à un emplacement réservé de voirie pour la création d'une piste cyclable sur l'avenue du Maréchal juin, ER au bénéfice de la commune de Gradignan.

Le projet traverse des secteurs pour la préservation des continuités écologiques.

- C3061 : correspond aux continuités paysagères du quartier Malartic ;

Le projet intercepte un Espace Boisé classé.

En effet, les Plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.
Ces arbres et ces espaces participent soit à des continuités écologiques identifiées soit à la qualité paysagère des quartiers, parfois les deux.

### Règlement des zones UM 3 et 16

L'article 1.2 du règlement de la zone UM 3 stipule que sont interdits :

- Les constructions destinées à l'entrepôt, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les constructions destinées à l'industrie, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;

- Les installations classées pour la protection de l'environnement à l'exception de celles prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- Les affouillements et exhaussements à l'exception de ceux prévues au "1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières" ;
- L'aménagement de terrains de camping / caravaning ainsi que les parcs résidentiels de loisirs ;
- La construction et l'extension de garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs ;
- Le stationnement isolé des caravanes, de résidences mobiles de loisirs ou d'habitations légères de loisirs isolées ;
- Les terrains familiaux aménagés pour les gens du voyage ou l'installation de résidences mobiles constituant leur habitat permanent, à l'exception des terrains familiaux locatifs portés par une collectivité locale et des dispositifs prévus dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage ;
- Les résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ;
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés ;
- Les constructions, installations et aménagements portant atteinte aux éléments repérés au plan de zonage au 1/5000$^{e}$ relevant des "dispositions particulières relatives aux continuités écologiques, zones humides, à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager".

Le projet de bus express nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone UM 3 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés ou nécessaires aux activités autorisées […] »*.

**Ainsi, les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont ni interdits, ni soumis à conditions. Par conséquent, aucune modification du règlement des zones UM 3 et 16 n'est à réaliser.**

### Règlement de la zone Nb

L'article 1.2 du règlement de la zone Ne stipule que *« sont interdites les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas prévues à l'article 1.3. Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières »*. Ce dernier, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère naturel et paysager des lieux, ainsi qu'à la vocation principale de la zone et ses objectifs, autorise :

- Les réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations destinés à l'exploitation agricole ou forestière ;
- la réhabilitation, l'extension, la surélévation des constructions, destinées à l'habitation ;
- le changement de destination de constructions existantes vers l'habitation ;
- la construction de piscines et de constructions annexes à l'habitation de faibles dimensions, telles que définies au "2.3.1. Piscines et constructions annexes à l'habitation de faibles dimensions" ;
- la réhabilitation, l'extension, la surélévation mesurées des constructions existantes destinées à l'habitation sans création de nouveau logement ;
- la construction de piscines et de constructions annexes à l'habitation inférieures ou égales à 10 m², telles que définies au "2.3.1. Piscines et constructions annexes à l'habitation de faibles dimensions" ;
- la réhabilitation, l'extension, la surélévation mesurées des constructions de type "fermes auberges", gîtes, chambres et tables d'hôtes, salles de réception ;
- le changement de destination de bâtiments ou groupes de bâtiments existants identifiés au plan de zonage vers ces destinations ;
- le camping à la ferme ;
- les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés à la gestion et à l'entretien des milieux naturels, à leur valorisation écologique et/ou pédagogique (accueil et information du public, postes d'observation de la faune, haltes nautiques et pontons, aires de stationnement nécessaires à ces activités…) et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination ;
- **les constructions et installations techniques dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (châteaux d'eau, équipements ferroviaires ou portuaires, antennes de téléphonie mobile, éoliennes, panneaux solaires, poteaux, pylônes, transformateurs, mobiliers enterrés et semi-enterrés de collecte des déchets ménagers, installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications, ouvrages hydrauliques…) ;**
- **la réhabilitation, l'extension, la surélévation des constructions à destination de services publics ou d'intérêt collectif existants ;**
- **les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dès lors qu'elles sont prévues dans le cadre d'un emplacement réservé ou d'une servitude de localisation.**

Le projet de bus express entre dans la catégorie des équipements d'intérêt collectif. De plus, il s'insère sur des infrastructures existantes, mais nécessite leurs extensions afin de permettre la circulation du nouveau matériel roulant articulé.

Cependant, le projet nécessite la réalisation d'affouillement du sol, dans le premier mètre du sol. L'article 1.3 du règlement de la zone Nb (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions) stipule que les affouillements et exhaussements de sol *« sont autorisés dès lors qu'ils sont liés aux travaux nécessaires à la protection contre les inondations, les risques et les nuisances, ou qu'ils sont liés à la restauration de zones humides ou à la valorisation écologique des milieux naturels, ou à la valorisation des ressources naturelles du sol et du sous-sol »*.

**Ainsi, les travaux nécessaires à la modification d'infrastructures routières pour la mise en place de transports en communs de type bus ne sont pas interdits, ni soumis à conditions. Aucune modification du règlement de la zone n'est à réaliser.**

### Emplacement réservé

Le projet de bus express empiète sur l'emplacement réservé T1991 sur la commune de Gradignan. Cet emplacement réservé est inscrit au bénéfice de la commune de Gradignan et à vocation à permettre la réalisation d'une piste cyclable sur l'avenue Maréchal Juin. L'emprise du projet représente 230m² sur l'emplacement réservé.

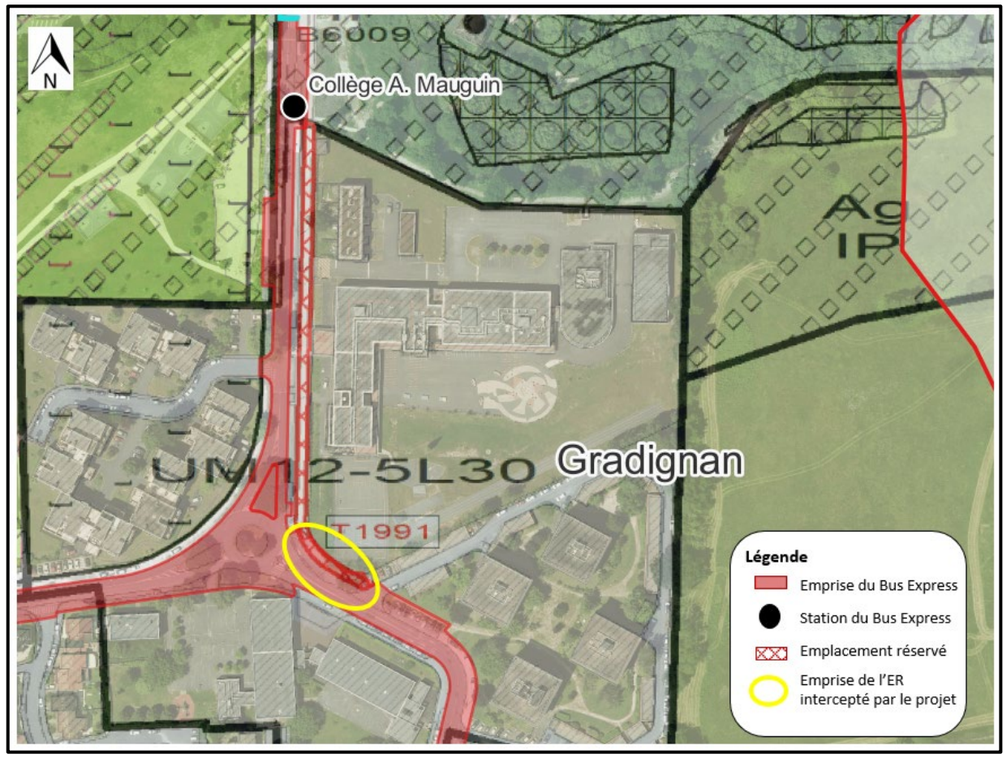



Figure 15 : Emplacement réservé sur la commune de Gradignan

### Règlement du secteur C3061

La rue de Verdun et l'allée de Chambéry sont bordées par un boisement composé de chênes et de pins. Celui-ci forme un rideau végétal le long des voies et de la piste cyclable. Cette continuité paysagère se prolonge jusqu'à l'Eau Bourde par les espaces ouverts autour du château de Barthez : pelouse plantée des espaces verts de lotissement, parc arboré du château.
Dans ce secteur, les projets réalisés doivent :

- Maintenir une lisière arborée le long de la route de Verdun et de Chambéry ;
- Maintenir les espaces de respiration (pelouse, parc planté, bois) dans l'urbain ;
- En cas de présence d'arbres remarquables, ceux-ci devront être préservés : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits.
- Traiter les clôtures de façon transparente ou végétalisée, interdire les soubassements maçonnés, et conserver les haies vives existantes.

Le projet ne prévoit pas la suppression d'arbres sur la rue Verdun et l'allée de Chambéry. Par ailleurs, les plantations et les espaces paysagers créées dans le cadre de l'insertion du Bus express contribue à maintenir des espaces verts de respiration dans l'urbain.

**Le projet est donc compatible avec les prescriptions du secteur C3061 et n'implique pas de modification.**

### Espaces Boisés classés

L'insertion du bus express sur le boulevard Malartic s'accompagne de la création d'une voie verte.
Celle-ci empiète de manière très limitée sur un Espace Boisé Classé (EBC) et sur une zone potentiellement humide. La carte est présentée ci-après.

Malgré ce classement, la zone sur laquelle porte l'insertion de la voie cyclable n'accueille pas d'arbres. Aucun arbre ne sera donc abattu dans ce secteur.

Néanmoins la mise en place de la voie verte est incompatible avec le classement en EBC qui interdit « *tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.* »

Par conséquent il est nécessaire de déclasser les emprises de la voie cyclable afin qu'elles ne soient plus intégrées dans le périmètre de l'EBC.

L'impact de la voie verte sur l'EBC représente une surface de 46 m². Une zone tampon de 4 mètres autour de la voie verte a été pris en considération. L'impact sur l'EBC, en prenant en compte cette marge de sécurité, est de 577 m².

**L'ensemble de la zone tampon sera déclassée de l'Espace Boisé Classé.**

Concernant l'impact du projet sur la zone potentiellement humide identifiée dans le PLUi, le règlement de la zone Nb précise :

*« Dans le cas de zones humides potentielles repérées au plan de zonage, le projet devra en tenir compte sauf s'il est démontré par le pétitionnaire l'absence, la disparition préalable ou la modification du périmètre de la zone humide.*

*Les travaux ou aménagements susceptibles de porter atteinte à l'intégrité ou au bon fonctionnement d'une zone humide avérée sont soumis à déclaration ou autorisation selon les seuils déterminés par le code de l'environnement. Dans cette hypothèse, les autorisations d'urbanisme ne peuvent pas être mises en œuvre avant obtention de la décision de l'autorité environnementale. »*

**Cette zone n'a pas été identifiée comme zone humide dans le cadre des inventaires écologiques réalisés pour le projet.**

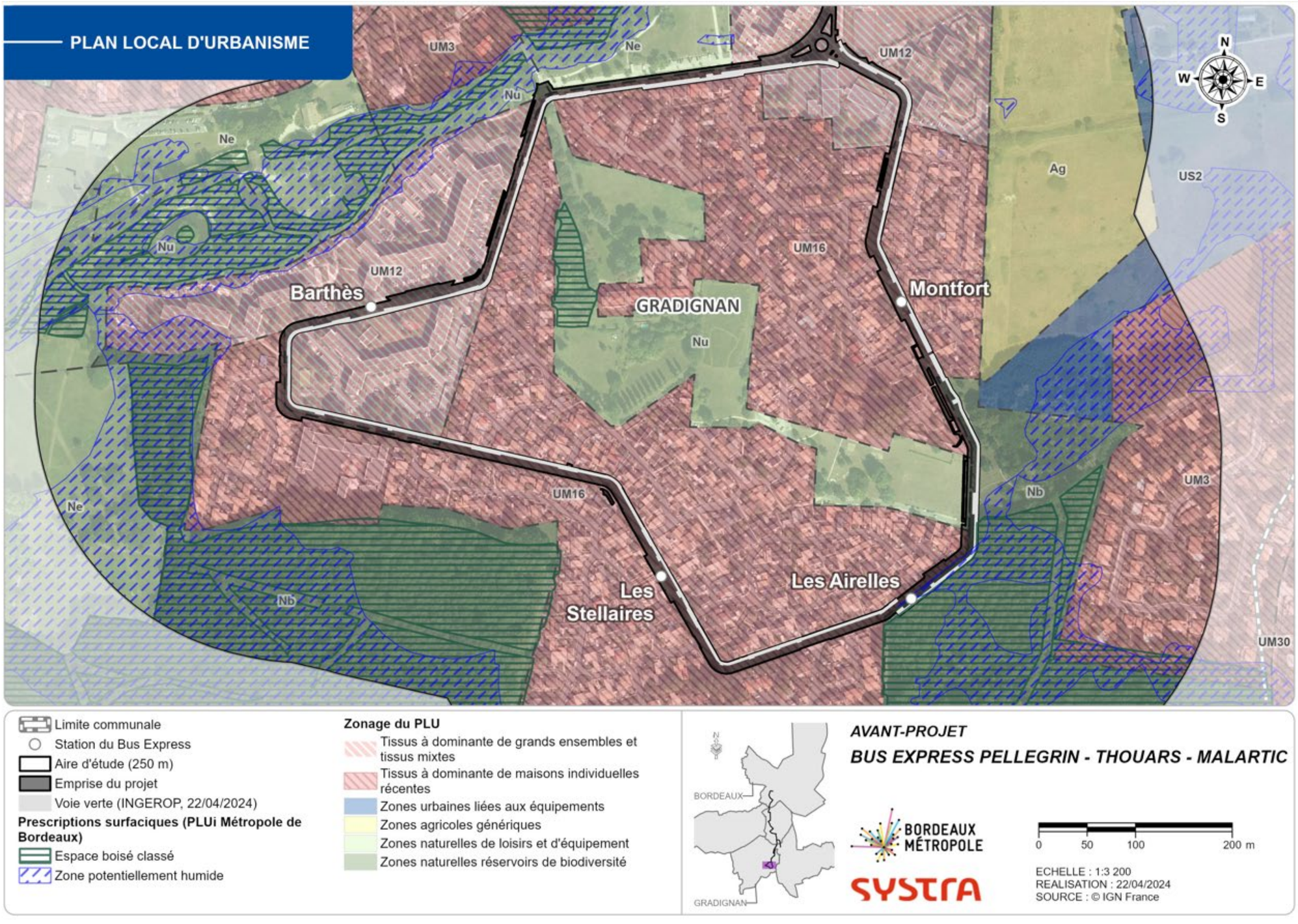



Figure 16 : Implantation de la voie verte sur le boulevard Malartic au regard du zonage Espace Boisé Classé

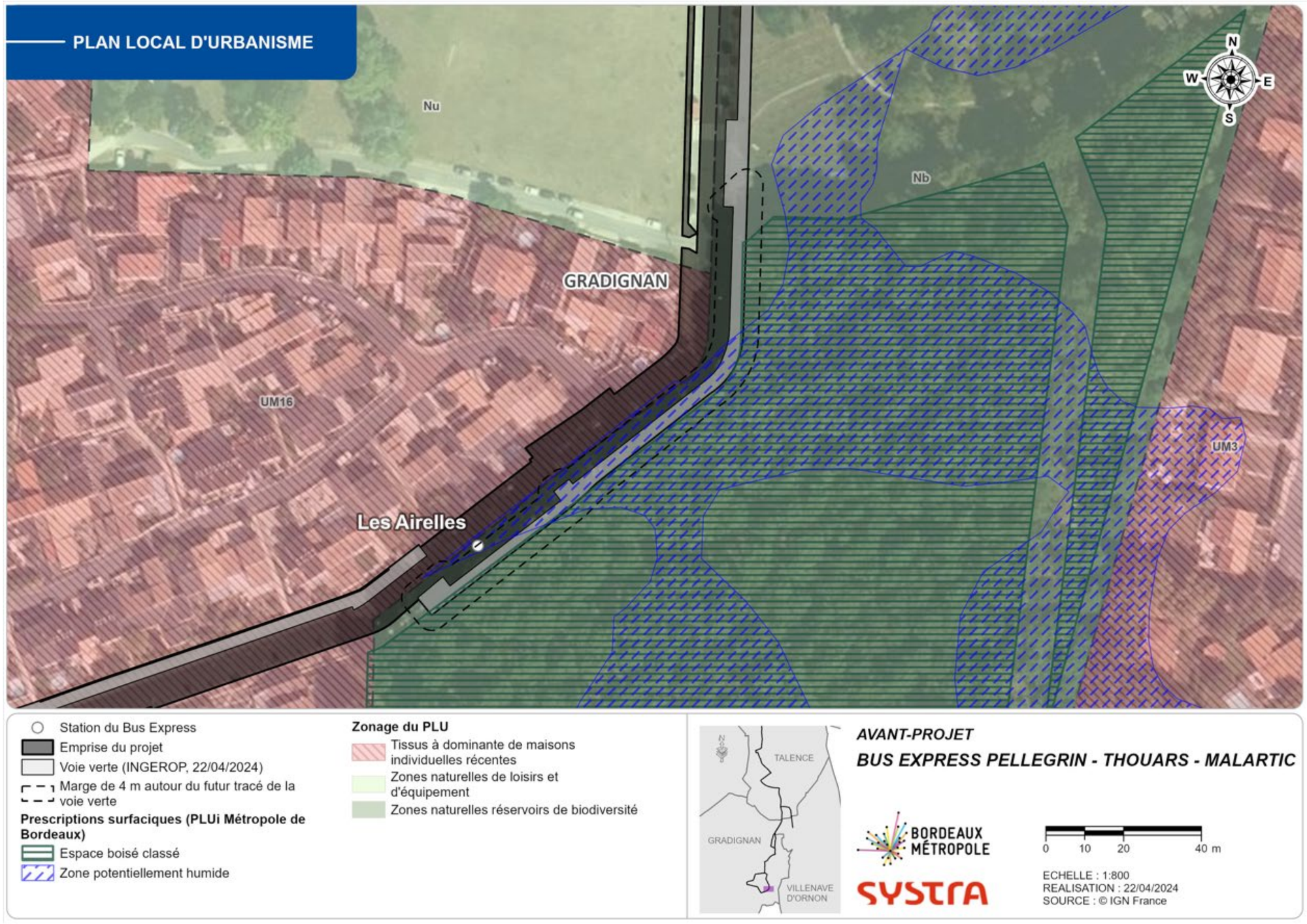



Figure 17 : zoom sur l'impact de la voie verte sur l'EBC

## 4.4. Synthèse des modifications à apporter

Ainsi, au regard de ce qui a été décrit précédemment, les modifications qui seront apportées aux documents d'urbanisme sont :

- La modification des emplacements réservés sur les communes de Bordeaux et Gradignan ;
- La modification de la servitude de mixité sociale et la mise en place d'une servitude de localisation d'intérêt général ;
- une modification des règlements du secteur C3020 afin de permettre la transplantation des arbres préalablement identifiés et de permettre la réalisation des travaux d'élargissement de la voirie, pour l'insertion du bus express et des pistes cyclables ;
- le déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé, situé au niveau du quartier Malartic, à Gradignan.

| PIECE DU PLUi | ANALYSE DE LA COMPATIBILITE | JUSTIFICATION |
|---|---|---|
| **RAPPORT DE PRESENTATION** | Projet compatible | Le projet de bus express répond aux enjeux de mobilité développés dans le rapport de présentation. Il est ainsi compatible avec ce dernier. |
| **PADD** | Projet compatible | Le projet est compatible avec l'orientation 4 du PADD « Poursuivre le développement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine » |
| **PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS RELATIFS A L'HABITAT ET LA MOBILITE** | Projet compatible | Le POA mobilité s'organise autour de 30 axes. Quatre intègrent le projet du bus express, ainsi que les aménagements cyclables qui seront mis en place :<br>◆ Axe 7 : Permettre une pratique apaisée et généralisée du vélo ;<br>◆ Axe 10 - Affirmer un réseau performant de transports collectifs à court et à moyen terme<br>◆ Axe 11 : Rendre possible un réseau performant de transports collectifs à long terme (axe 11.1 Étude, programmation et réalisation des axes de transports collectifs en site propre au-delà de la troisième phase d'extension du réseau) ;<br>◆ Axe 17 : Réduire la dépendance automobile par la politique de stationnement ;<br>◆ Axe 27 : Opérer la mutation énergétique des transports (100% de la flotte du bus express sera électrique). |
| **DOCUMENTS D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION** | Projet compatible | Aucune OAP n'est présente sur l'aire d'étude. |
| **REGLEMENTS ET ZONAGE SUR LA COMMNE DE BORDEAUX** | Le projet n'est pas compatible avec l'emplacement réservé S218<br><br>Le projet n'est pas compatible avec la servitude de mixité sociale. | Le projet de bus express empiète sur l'emplacement réservé S218 sur la commune de Bordeaux. Cet emplacement réservé est inscrit au bénéfice de la commune de Bordeaux et à vocation à permettre l'élargissement de la rue de Bethmann, de la rue de Berliquet à la rue du Tauzin. L'emprise du projet représente 140m² sur l'emplacement réservé.<br><br>La parcelle du parking Gautier est identifiée sur le PLUi comme une servitude de mixité sociale SMS.085.<br><br>Cette servitude impose minimum 50% de la surface plancher consacrée à l'habitat et 50% de cette part doit être consacré au logement locatif social.<br>Or l'ensemble de la parcelle sera dédié au remisage de la flotte de bus électrique du bus express. L'utilisation du site comme remisage incluant les installations de recharges des bus est donc incompatible avec la création d'habitat sur la parcelle. |
| **REGLEMENTS ET ZONAGE SUR LA COMMNE DE TALENCE** | Le projet n'est pas compatible avec les prescriptions du secteur C3020 | Le secteur C3020 prévoit sur l'ensemble de son périmètre la protection des masses arborées, des alignements d'arbres et des arbres remarquables.<br>Or le projet de bus Express nécessite la suppression d'arbres d'alignement sur l'avenue de Thouars concernée par le secteur C3020, et ce afin de permettre l'élargissement de la voirie pour l'insertion du bus express et des aménagements cyclables. |
| **REGLEMENTS ET ZONAGE SUR LA COMMNE DE VILLENAVE D'ORNON** | Le projet est compatible avec le règlement et le zonage du PLUi sur la commune de Villenave d'Ornon. | |
| **REGLEMENTS ET ZONAGE SUR LA COMMNE DE GRADIGNAN** | Le projet n'est pas compatible avec l'emplacement réservé T1991<br><br>Le projet a des emprises sur un Espace Boisé Classé. | Le projet de bus express empiète sur l'emplacement réservé T1991 sur la commune de Gradignan. Cet emplacement réservé est inscrit au bénéfice de la commune de Gradignan et à vocation à permettre la réalisation d'une piste cyclable sur l'avenue Maréchal Juin. L'emprise du projet représente 230m² sur l'emplacement réservé.<br><br>L'insertion du bus express sur le boulevard Malartic s'accompagne de la création d'une voie verte.<br>Celle-ci empiète de manière très limitée sur un Espace Boisé Classé (EBC) |

# 5. Modifications apportées au PLUi

Les modifications apportées au PLUi apparaissent en rouge dans les paragraphes suivants.

## 5.1. Modification des emplacements réservés

### 5.1.1. Emplacement réservé S218 sur la commune de Bordeaux

La modification consiste à réduire les emprises de l'emplacement réservé afin d'exclure les emprises nécessaires pour le projet de bus express. La commune de Bordeaux reste bénéficiaire de l'emplacement réservé mais son emprise est réduite de 140 m².
La liste des emplacements réservés sera mise à jour pour prendre en compte ces modifications (en annexe de la présente pièce).

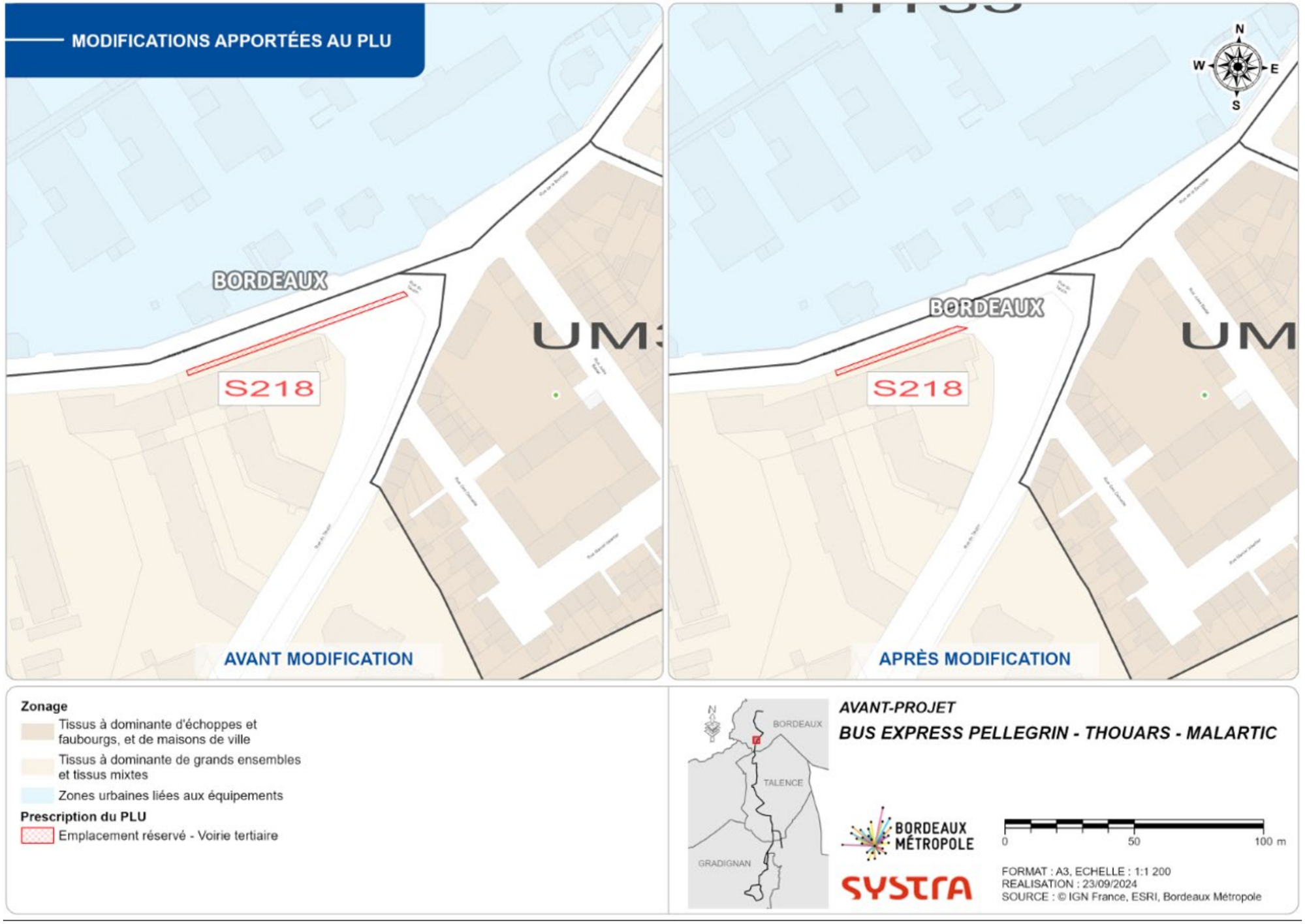



Figure 18 : Modifications apportées au PLUi sur l'emplacement réservé S218

### 5.1.2. Emplacement réservé T1991 sur la commune de Gradignan

La modification consiste à réduire les emprises de l'emplacement réservé afin d'exclure les emprises nécessaires pour le projet de bus express. La commune de Gradignan reste bénéficiaire de l'emplacement réservé mais son emprise est réduite de 230m².
La liste des emplacements réservés sera mise à jour pour prendre en compte ces modifications (en annexe de la présente pièce).

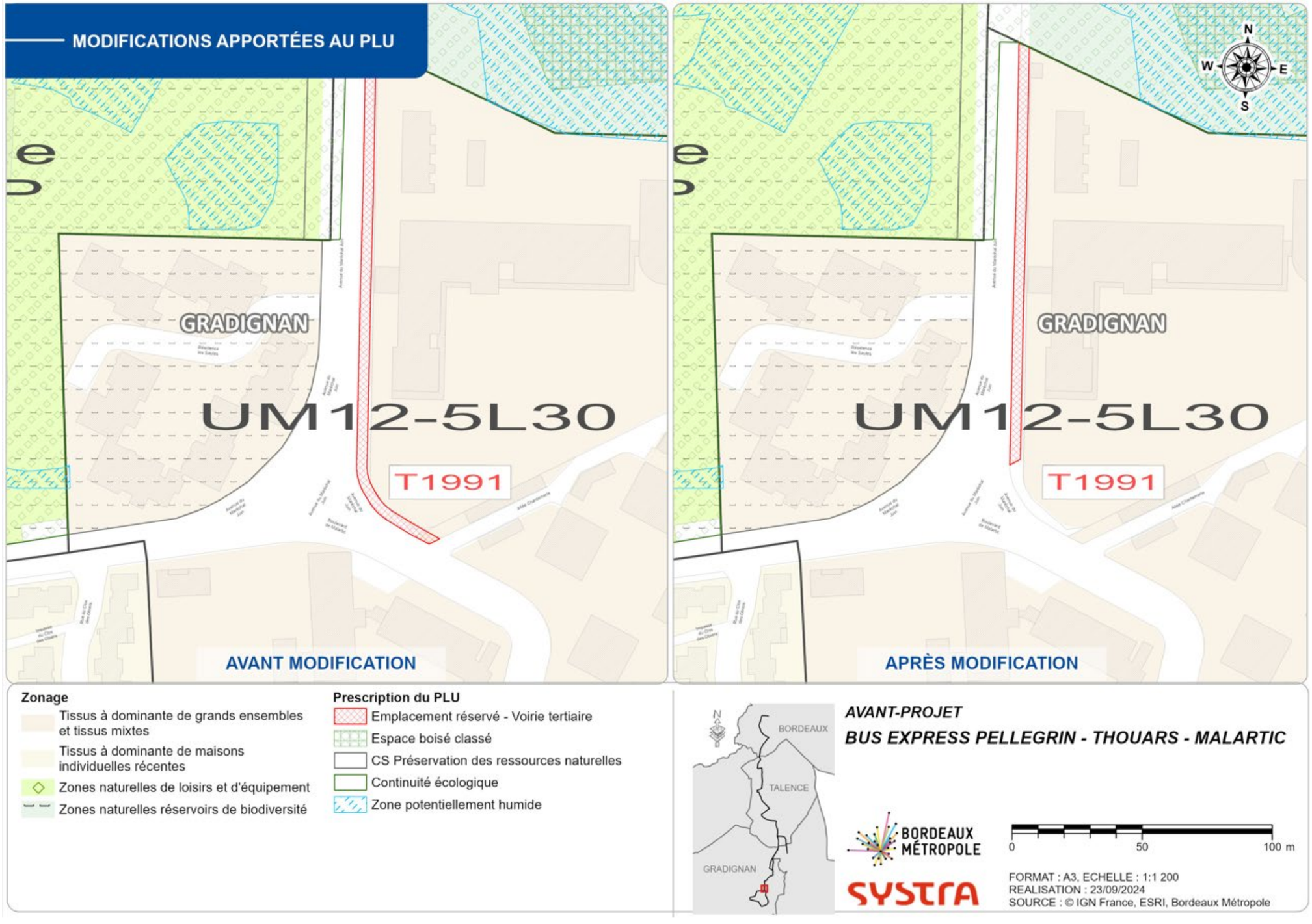



**Figure 19 : Modifications apportées au PLUi sur l'emplacement réservé T1991**

## 5.2. La modification de la servitude de mixité sociale

La modification consiste à modifier la servitude de mixité sociale et à la mise en place d'une servitude de localisation d'intérêt général pour la modification du parking Gautier.

La servitude de mixité sociale n°SMS.085 est modifiée. En effet, cette servitude impose minimum 50% de la surface plancher consacrée à l'habitat et 50% de cette part doit être consacré au logement locatif social.

Une partie de la parcelle sera dédié au remisage de la flotte de bus électrique du bus express. L'utilisation du site comme remisage incluant les installations de recharges des bus est donc incompatible avec la création d'habitat sur la parcelle.

La part minimum de la surface de plancher consacré à l'habitat sera réduite à 0% pour permettre une mixité programmatique au regard de ce qui pourra être compatible avec l'aménagement d'un site de remisage incluant des installations électriques. Cette modification permet de ne pas exclure l'accueil éventuel d'autres bâtiments tels que les bureaux, équipements, etc.
La part de 50% de logement social restera exigée uniquement dans le cadre de la production de logements.

Les caractéristiques de la servitude de mixité sociale sont donc modifiées de la façon suivante

PLU 3.1 BORDEAUX MÉTROPOLE

Règlement pièces écrites – Liste des dispositions en faveur de la diversité de l'habitat.

**COMMUNE DE BORDEAUX (2/4)**

| SMS | Commune concernée | Désignation | Part minimum de la surface de plancher consacrée à l'habitat | Part de la surface de plancher habitat consacrée au logement locatif social |
|---|---|---|---|---|
| SMS.069 | BORDEAUX | Cours de l'Argonne | 80% | >=50% |
| SMS.070 | BORDEAUX | Rue Pauline Kergomard | 80% | >=50% |
| SMS.073 | BORDEAUX | Avenue de Mérignac | 80% | >=50% |
| SMS.074 | BORDEAUX | Rue du Rabot | 80% | >=50% |
| SMS.075 | BORDEAUX | Rue Jean Richepin | 80% | >=50% |
| SMS.076 | BORDEAUX | 282 Avenue de la République - Caudéran | 80% | >=50% |
| SMS.077 | BORDEAUX | Rue Magnificat | 80% | >=50% |
| SMS.078 | BORDEAUX | Rue des Pins Francs | 80% | >=50% |
| SMS.079 | BORDEAUX | Rue Hanapier | 80% | >=50% |
| SMS.080 | BORDEAUX | Rue Soubiras | 80% | >=50% |
| SMS.081 | BORDEAUX | Rue Jude | 80% | >=50% |
| SMS.082 | BORDEAUX | Rue Jules Ferry | 50% | >=50% |
| SMS.083 | BORDEAUX | Rue Galillée | 80% | >=50% |
| SMS.084 | BORDEAUX | Rue Lagrange | 80% | |
| SMS.085 | BORDEAUX | Rue Lescure | 80% 0% | >=50% |
| SMS.086 | BORDEAUX | Cité Conrad | 50% | |
| SMS.087 | BORDEAUX | 111-113 Cours Balguerie Stuttenberg | 50% | |

La liste des servitudes de localisation sera mise à jour pour prendre en compte ces modifications. La servitude de localisation n° IG- sera mis en place au profit de Bordeaux Métropole.

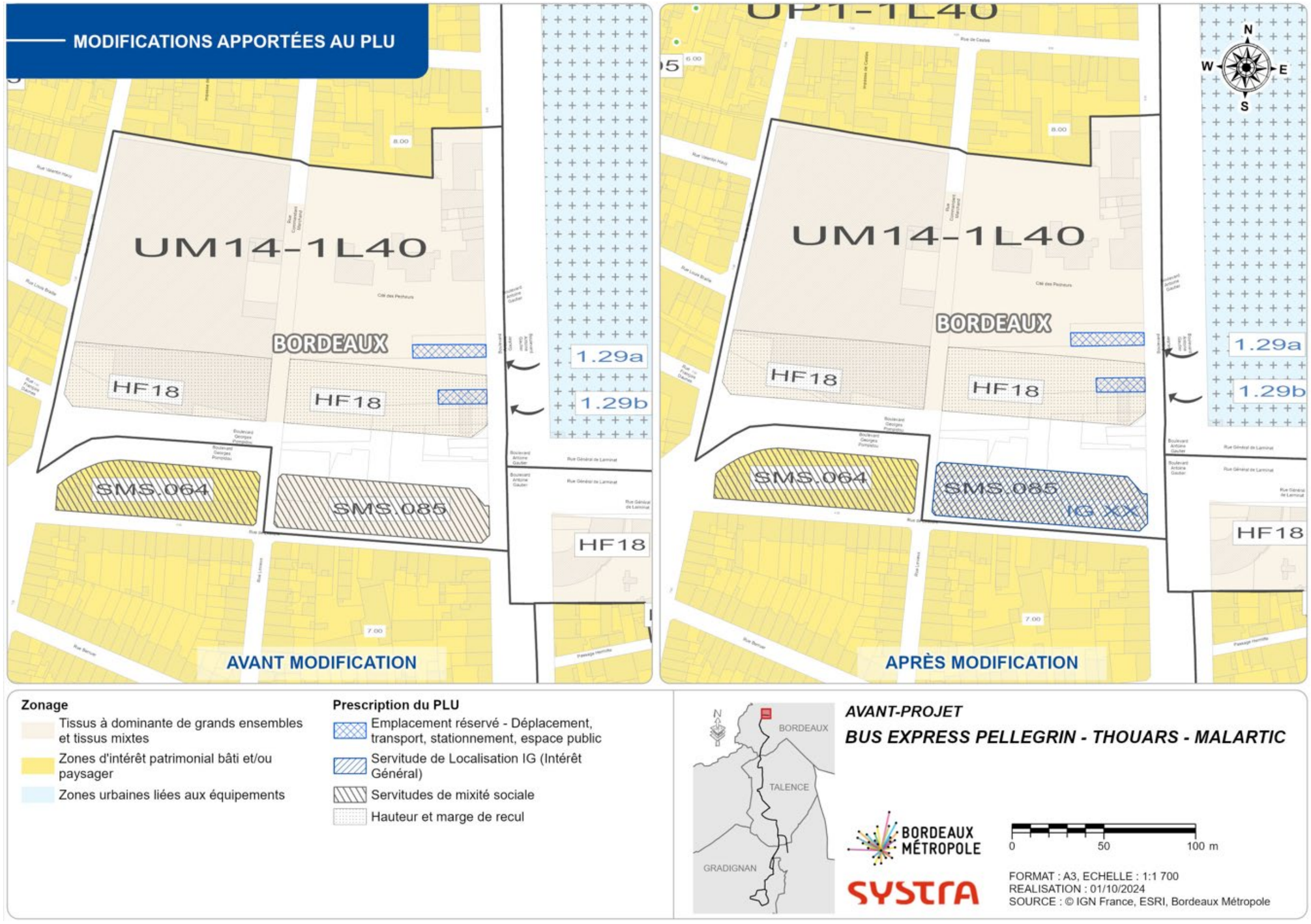



**Figure 20 : Modifications apportées au PLUi sur la servitude de mixité sociale SMS.085**

# 5.3. Règlement du secteur C3020

## 5.3.1. Règlement du secteur C3020 avant modification

PLU 3.1 BORDEAUX MÉTROPOLE

Règlement pièces écrites

Dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine

C3 - Continuités paysagères

C3020 Continuité de Thouars

Commune(s) **Talence**

Intérêt culturel et écologique

Le bois de Thouars est un vaste espace de nature remarquable au sein d'un tissu urbain constitué. Il offre à la fois un espace de loisirs et de détente pour les habitants et une présence végétale forte dans le paysage des quartiers environnant. La mare y est classée en ZNIEFF.

Autour du bois de Thouars, un certain nombre d'espaces de nature accessibles et masses végétales en pas japonais permettent d'établir la continuité paysagère reliant le bois de Thouars au campus à l'ouest et aux espaces agricoles de l'INRA et l'Eau Bourde à l'est. Ces espaces sont notamment :
- Jardins familiaux : Intégrés au parc de la résidence château Raba, ils s'insèrent dans un cadre urbain dense. On note la présence d'arbres de haute tige qui offrent une zone d'ombrage aux jardins.
- Domaine de Raba : Le domaine de Raba est inscrit au titre des monuments historiques : kiosque, pavillon, jardin, fabrique de jardin, statue, communs et salle de musique. Une allée plantée et des arbres remarquables marquent le paysage du domaine. Le château de Raba, datant du XVIIIe siècle, de l'architecte Victor Louis, est quant à lui classé au titre des monuments historiques.
- Bois rue François Rabelais : Boisements insérés dans le tissu urbain dense de Talence.
- Parc du château de Thouars : Parc encadrant le château de Thouars classé MH et comprenant des allées plantées (platanes) et un portail remarquable.
- Verlaine : Espace public constitué en deux parties distinctes : un large terre plein central planté de grands chênes (Quercus ilex et Quercus robur), et un espace boisé constitué de très grands cèdres, platanes et chênes.

Prescriptions spécifiques

Sur l'ensemble du périmètre défini, le projet doit :
- Maintenir une harmonie entre les espaces bâtis et les espaces libres.
- Favoriser la prise en compte de la végétation existante.
- Protéger les masses arborées, alignements et arbres remarquables : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier, suffisant pour leur pérennité et leur développement où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits.

Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de natures repérés :
1/ Parc du château de Thouars et du château Raba
- Respecter la composition existante du parc (pleins, vides, perspectives, ouvertures…) à défaut de la présentation d'un projet global de réhabilitation du parc concerné.
- Dans les espaces minéraux, respecter un volume minimal de 9m² pour les fosses de plantations d'arbres de petit et moyen développement et de 15m² pour les arbres à grand développement (> 12 m).
- Proscrire les murs opaques hors murs en pierre de taille.
- Préserver l'alignement d'arbres menant au château Raba : les travaux de nature à porter atteinte et dommage aux racines et à la forme existante du houppier des arbres qui composent l'alignement identifié sont proscrits.

2/ Jardins familiaux
- Permettre le développement des jardins familiaux.
- Proscrire toute construction pérenne, permettre au besoin l'implantation d'abris de jardin.
- Proscrire les clôtures opaques.
- Protéger les boisements en lisière.

## 5.3.2. Règlement du secteur C3020 modifié

PLU 3.1 BORDEAUX MÉTROPOLE

Règlement pièces écrites

Dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine

C3 - Continuités paysagères

C3020 Continuité de Thouars

Commune(s) **Talence**

Intérêt culturel et écologique

Le bois de Thouars est un vaste espace de nature remarquable au sein d'un tissu urbain constitué. Il offre à la fois un espace de loisirs et de détente pour les habitants et une présence végétale forte dans le paysage des quartiers environnant. La mare y est classée en ZNIEFF.

Autour du bois de Thouars, un certain nombre d'espaces de nature accessibles et masses végétales en pas japonais permettent d'établir la continuité paysagère reliant le bois de Thouars au campus à l'ouest et aux espaces agricoles de l'INRA et l'Eau Bourde à l'est. Ces espaces sont notamment :
- Jardins familiaux : Intégrés au parc de la résidence château Raba, ils s'insèrent dans un cadre urbain dense. On note la présence d'arbres de haute tige qui offrent une zone d'ombrage aux jardins.
- Domaine de Raba : Le domaine de Raba est inscrit au titre des monuments historiques : kiosque, pavillon, jardin, fabrique de jardin, statue, communs et salle de musique. Une allée plantée et des arbres remarquables marquent le paysage du domaine. Le château de Raba, datant du XVIIIe siècle, de l'architecte Victor Louis, est quant à lui classé au titre des monuments historiques.
- Bois rue François Rabelais : Boisements insérés dans le tissu urbain dense de Talence.
- Parc du château de Thouars : Parc encadrant le château de Thouars classé MH et comprenant des allées plantées (platanes) et un portail remarquable.
- Verlaine : Espace public constitué en deux parties distinctes : un large terre plein central planté de grands chênes (Quercus ilex et Quercus robur), et un espace boisé constitué de très grands cèdres, platanes et chênes.

Prescriptions spécifiques

Sur l'ensemble du périmètre défini, le projet doit :
- Maintenir une harmonie entre les espaces bâtis et les espaces libres.
- Favoriser la prise en compte de la végétation existante.
- Protéger les masses arborées, alignements et arbres remarquables : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier, suffisant pour leur pérennité et leur développement où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits~~, sauf dans le cadre de projets d'infrastructures de transports en commun~~

**Suite à l'avis de l'Autorité environnementale du 29 janvier 2025 et à la réunion d'examen conjoint du 4 février 2025, la rédaction initialement proposée ci-dessus est remplacée par la formulation suivante :**

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux arbres d'alignement situés sur la rue François Rabelais et l'avenue de Thouars concernées par le bus express dans la mesure où les perspectives paysagères préexistantes sont restaurées.

Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de natures repérés :
1/ Parc du château de Thouars et du château Raba
- Respecter la composition existante du parc (pleins, vides, perspectives, ouvertures…) à défaut de la présentation d'un projet global de réhabilitation du parc concerné.
- Dans les espaces minéraux, respecter un volume minimal de 9m² pour les fosses de plantations d'arbres de petit et moyen développement et de 15m² pour les arbres à grand développement (> 12 m).
- Proscrire les murs opaques hors murs en pierre de taille.
- Préserver l'alignement d'arbres menant au château Raba : les travaux de nature à porter atteinte et dommage aux racines et à la forme existante du houppier des arbres qui composent l'alignement identifié sont proscrits.

2/ Jardins familiaux
- Permettre le développement des jardins familiaux.
- Proscrire toute construction pérenne, permettre au besoin l'implantation d'abris de jardin.
- Proscrire les clôtures opaques.
- Protéger les boisements en lisière.

## 5.4. Les Espaces Boisés Classés

L’espace boisé classé représente une surface totale de 10 Ha, l’impact de la voie verte sur cet EBC est de 46,5 m²

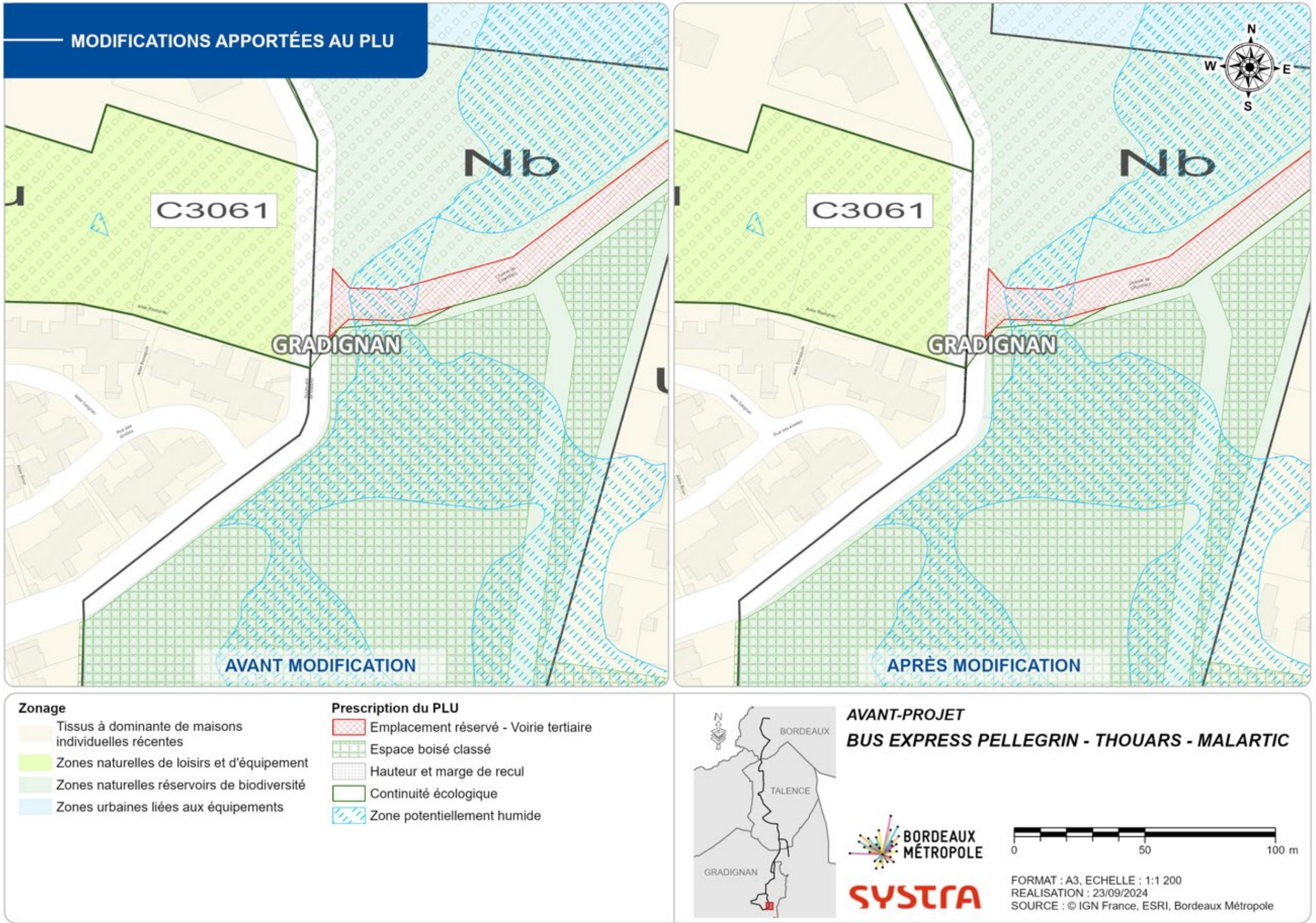



**Figure 21 : Modification de la superficie de l'Espace Boisé Classé (EBC) sur le Boulevard Malartic**

## 5.5. Synthèse des modifications apportées

| | MODIFICATIONS APPORTEES | JUSTIFICATION | PIECES DU PLUi MODIFIEES |
|---|---|---|---|
| **COMMUNE DE BORDEAUX** | Modification de l'emplacement réservé S218 – réduction de la superficie de l'emplacement réservé. | L'insertion du bus express est incompatible avec la destination de l'emplacement réservé, et le bénéficiaire de l'emplacement réservé doit être modifié au profit de Bordeaux Métropole | La planche 34 du plan de zonage du PLUi est modifiée.<br><br>La liste des servitudes de mixité sociale est modifiée pour prendre en compte le changement de surface de plancher sur la parcelle consacrée à l'habitat et au logement locatif social.<br><br>La liste des servitudes de localisation sera mise à jour pour prendre en compte ces modifications. La servitude de localisation n°IG XX est mise en place au profit de Bordeaux Métropole. |
| | Modification de la servitude de mixité sociale SMS.085<br>Mise en place d'une servitude de localisation d'intérêt général n° IG XX | La réalisation du dépôt n'est pas compatible avec la servitude de mixité sociale. | |
| **COMMUNE DE TALENCE** | Modification de l'emplacement réservé T1991 –– réduction de la superficie de l'emplacement réservé. | L'insertion du bus express est incompatible avec la destination de l'emplacement réservé. | La planche 39 du plan de zonage du PLUi est modifiée. |
| | Modification du règlement du secteur C3020. | L'insertion du bus express nécessite le déplacement d'arbres sur l'avenue Thouars. | Le règlement du secteur C3020 est modifié pour permettre le déplacement des arbres pour la réalisation du projet. |
| **COMMUNE DE GRADIGNAN** | Déclassement d'une partie de l'Espace Boisé Classé – 46,5m² sont retirés de la superficie de l'EBC. | L'insertion de la voie verte sur le boulevard Malartic nécessite le déclassement d'une partie de l'EBC. | La planche 43 du plan de zonage du PLUi est modifiée. |

# Table des illustrations

Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic ..... 9
Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure ..... 10
Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars ..... 10
Figure 4 : Périmètre du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise ..... 12
Figure 5 : carte e « La métropole à haut niveau de services » SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise ..... 13
Figure 6 : Typologie des protections environnementales et paysagères dans le PLUi de Bordeaux Métropole ..... 19
Figure 7 : typologie des emplacements réservés et servitudes de localisation dans le PLUi de Bordeaux Métropole ..... 19
Figure 8 : Zonage du PLUi de Bordeaux concernant l'emplacement réservé S218 ..... 21
Figure 9 : Extrait du règlement de la zone UM14 du PLUi de Bordeaux Métropole ..... 22
Figure 10 : Zonage du PLUi de Bordeaux concernant la zone « Plantations à réaliser » au droit du parc-relais de l'avenue Thouars ..... 23
Figure 11 : Schéma de principe du parc-relais Thouars ..... 23
Figure 12 : Extrait de la fiche du secteur C3020 fixant le périmètre de la protection ..... 26
Figure 14 : Secteur protégé C3020 - arbres supprimés sur l'avenue Thouars - extrait PGT Pièce F ..... 27
Figure 15 : Secteur protégé C3020 - arbres supprimés sur l'avenue Thouars - extrait PGT Pièce F ..... 28
Figure 16 : Emplacement réservé sur la commune de Gradignan ..... 30
Figure 17 : Implantation de la voie verte sur le boulevard Malartic au regard du zonage Espace Boisé Classé ..... 32
Figure 18 : zoom sur l'impact de la voie verte sur l'EBC ..... 33
Figure 19 : Modifications apportées au PLUi sur l'emplacement réservé S218 ..... 37
Figure 20 : Modifications apportées au PLUi sur l'emplacement réservé T1991 ..... 39
Figure 21 : Modifications apportées au PLUi sur la servitude de mixité sociale SMS.085 ..... 41
Figure 22 : Modification de la superficie de l'Espace Boisé Classé (EBC) sur le Boulevard Malartic ..... 44