

Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
Pièce K : Avis et décisions émis sur le projet

Pièce K : AVIS ET DECISIONS EMIS SUR LE PROJET.....	3
1. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 21 décembre 2018 lançant la concertation préalable du projet.....	4
2. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 21 juin 2020 concernant l’élargissement de la zone d’étude et de la concertation 8	
3. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 24 janvier 2020 portant sur l’adoption du bilan de la concertation relative au projet	11
4. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 29 septembre 2023 ouvrant la concertation relative à l’évaluation environnementale de la MECDU	27
5. Délibération du Conseil de la Métropole de Bordeaux de mars 2024 tirant le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole	30
6. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole approuvant de dossier d’enquête préalable à la déclaration d’enquête publique ..	34
7. Procès-verbal de la réunion d’examen conjoint de la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole	38
8. Avis de l’autorité environnementale sur l’étude d’impact du projet	41
9. Mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale .	48
10. Avis des collectivités territoriales et leur groupement saisis dans le cadre de l’article L. 122-1- du code de l’environnement.....	63

PIECE K : AVIS ET DECISIONS EMIS SUR LE PROJET

1. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 21 décembre 2018 lançant la concertation préalable du projet

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 21 décembre 2018	N° 2018-794

Convocation du 14 décembre 2018
Aujourd'hui vendredi 21 décembre 2018 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Bernard JUNCA, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SYLVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Jean-François EGRON à Mme Josiane ZAMBON
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET
M. Erick AOUIZERATE à M. Alain CAZABONNE
Mme Odile BLEIN à M. Max GUICHARD
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH
Mme Conchita LACUEY à Mme Michèle FAORO
Mme Emilie MACERON-CAZENAIVE à M. Eric MARTIN
M. Thierry MILLET à M. Daniel HICKEL
M. Pierre De Gaëtan NJIKAM MOULIOM à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Karine ROUX-LABAT

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Emmanuelle AJON à Michèle DELAUNAY à partir de 11h45
Mme Maribel BERNARD à M. Stéphan DELAUX jusqu'à 10h20
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Dominique IRIART à partir de 11h55
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU à partir de 10h45
Mme Marie-Christine BOUTHEAU à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 12h20
Mme Anne BREZILLON à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 12h15
M. Nicolas BRUGERE à M. Benoît RAUTUREAU à partir de 11h30
Mme Virginie CALMELS à Mme Brigitte COLLET à partir de 12h15
M. Didier CAZABONNE à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 11h45
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN jusqu'à 11h00
Mme Solène CHAZAL à Mme Emmanuelle CUNY à partir de 12h20
M. Yohan DAVID à M. Jean-Louis DAVID à partir de 12h20
Mme Nathalie DELATTRE à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h20
Mme Laurence DESSERTINE à Stéphan DELAUX à partir de 12h15
M. Michel DUCHENE à M. Dominique ALCALA à partir de 12h15
Mme Magali FRONZES à M. Philippe FRAILE MARTIN à partir de 11h30
M. Michel HERITIE à Mme Béatrice DE FRANÇOIS à partir de 12h00
Mme Dominique IRIART à Mme Chantal CHABBAT de 10h00 à 11h30
Mme Martine JARDINE à M. Thierry TRIJOLET à partir de 9h30
Mme Andréa KISS à Mme Véronique FERREIRA à partir de 12h30
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h30
Mme Zeineb LOUNICI à M. Franck RAYNAL à partir de 12h15
M. Jacques MANGON à M. Patrick BOBET à partir de 12h15
Mme Arielle PIAZZA à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 12h15
M. Michel POIGNONEC à M. Max COLES à partir de 12h30
M. Alain SYLVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 11h45

M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00
M. Benoît RAUTUREAU à M. Guillaume GARRIGUES jusqu'à 10h25
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 12h30

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

	Conseil du 21 décembre 2018	Délibération
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2018-794

Transports en commun - Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) - Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Approuvée par le conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016, la stratégie métropolitaine des mobilités plaçait comme axe central du plan d'actions de la Métropole le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM).

Les études opérationnelles qui avaient été réalisées depuis 2014 en ayant démontré le potentiel élevé, la liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon figurait en bonne place au sein de ce SDODM.

Il actait ainsi la poursuite des études opérationnelles sur ce dossier, et ce sur deux volets :

- Une étude complète d'optimisation de la liaison visant à en optimiser les coûts et à en maximiser le bilan socio-économique ;
- Une étude sur le plan de circulation sur les boulevards.

L'intérêt de cette liaison a, par la suite, été à nouveau confirmé par la délibération N°2017-20, approuvée par le conseil métropolitain lors de sa séance du 27 janvier 2017. Cette délibération actait le lancement d'études complémentaires.

Or, il s'avère que ces études de niveau plus avancé ont démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un Bus à haut niveau de service (BHNS). Les conséquences seraient en effet trop lourdes sur la circulation, avec une augmentation forte de la congestion due à un rétrécissement à une seule voie de circulation pour les véhicules légers. En termes d'insertion, un tel projet nécessiterait en outre de couper de nombreux arbres, de supprimer un nombre significatif de places de stationnement et de se contenter d'aménagements peu qualitatifs pour les modes doux, non cohérents avec les ambitions très élevées de la Métropole en la matière.

La poursuite de ce projet ne semble donc plus possible sous la forme initialement prévue.

Pour autant, le renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération restent des enjeux de mobilité prioritaires pour la métropole.

Cette amélioration est envisagée suivant deux vecteurs, reposant sur des objectifs de desserte et des rayons d'attraction bien distincts :

- D'une part, le raccordement direct de la commune de Gradignan et de ses grands équipements au réseau structurant, en renforçant la desserte du Campus universitaire ;
- D'autre part, l'amélioration de la desserte des quartiers « politique de la ville » de Thouars à Talence et de Barthez-Malartic à Gradignan.

Ces deux projets peuvent coexister de manière indépendante et remplir le rôle pour lequel ils sont chacun envisagés.

En conséquence, notre établissement envisage l'amélioration de la desserte des quartiers « politique de la ville » de Thouars à Talence et de Barthez-Malartic à Gradignan par un transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, principalement sur le fuseau aujourd'hui desservi par la Lianes 8+, selon différentes solutions alternatives, notamment le mode tramway ou le mode Bus à haut niveau de service (BHNS).

Or, l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme fait obligation aux maîtres d'ouvrage publics de délibérer sur les objectifs poursuivis ainsi que sur les modalités d'une concertation associant la population pendant l'élaboration des projets relevant de leur compétence de nature à modifier de façon substantielle leur cadre de vie.

Cette obligation concerne notamment la réalisation d'investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune ainsi que les travaux générant la création ou l'extension de « gares » d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros (article R.103-1 du Code de l'urbanisme).

Aussi, la présente délibération vise à autoriser Monsieur le Président à ouvrir la concertation sur ce projet qui concerne les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Omon selon les modalités définies dans le présent rapport.

En parallèle, de manière complémentaire par rapport aux enjeux portés par la stratégie mobilité et le SDODM, une autre concertation sera organisée sur un projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway, liaison visant également à servir de point d'accès à l'agglomération pour les collectivités limitrophes telles que la Communauté de communes de Jalles Eau Bourde, et les secteurs du bassin d'Arcachon et du nord des Landes.

A l'issue de ces phases de concertation, et en tenant compte des enrichissements qui seront apportés par la consultation du public, Bordeaux Métropole pourra le cas échéant mettre en cohérence le SDODM pour le territoire concerné.

1. Contexte et enjeux du projet

Les communes de Gradignan, Talence et Villenave d'Omon comptent parmi les territoires métropolitains à enjeux de premier ordre. Elles sont composées d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures, ainsi que plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs. Ce secteur représente une population cumulée de plus de 100 000 habitants, ainsi qu'une population étudiante actuelle de près de 60 000 personnes en forte croissance. Le territoire comporte en outre deux quartiers ciblés politique de la ville représentant une population cumulée d'environ 5 000 habitants. Le quartier de Thouars fait également l'objet d'un projet de requalification en cours de réalisation.

En complément, ces communes constituent la porte d'accès sud à l'agglomération bordelaise, notamment pour les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu.

En conséquence, la demande de déplacement de ces territoires vers et depuis le centre de l'agglomération et le campus est forte. Or, aujourd'hui, la mobilité dans l'ensemble du secteur est entravée par la situation du réseau routier. La qualité de vie des riverains et des habitants en pâtit.

Ce territoire doit nécessairement être doté d'une offre complémentaire et efficace de transports publics structurants, facilitant l'accès à ces centralités d'enseignement, économiques et urbaines qui, en étant reliée aux grands axes du réseau de transport en commun de l'agglomération, y compris le réseau ferroviaire régional, permet de densifier la desserte du territoire.

En effet, en date du 9 novembre 2018, Bordeaux Métropole a réaffirmé son souhait de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire et en conséquence, sa demande auprès de SNCF Réseau de réouverture de la halte de la Médoquine à Talence.

Ce projet devra développer une offre de transport public massive et attractive, permettant également un rabattement des voitures par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers.

2. Le projet de liaison Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) CHU Pellegrin – Thouars / Malartic et ses hypothèses de tracés

Le projet de liaison TCHNS doit permettre de relier les quartiers de Talence Thouars et Gradignan Barthez-Malartic, tous les deux ciblés par une opération de rénovation urbaine dans le cadre de la Politique de la ville, à la gare de la Médoquine, aux campus (Pessac Talence Gradignan et Carreire) et au CHU Pellegrin. La commune de Pessac est également impactée par le projet en ce qu'il modifierait la desserte actuellement assurée par la Lianes 8+, à proximité de Pessac.

2.1 Objectifs du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, il vous est proposé de retenir pour le projet les objectifs suivants :

- Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

2.2 Hypothèses de tracés

En l'état des réflexions de Bordeaux Métropole, plusieurs solutions alternatives peuvent être proposées

Le projet aurait comme point de départ un secteur situé à proximité du CHU, voire des boulevards.

Les hypothèses de tracé sont principalement situées dans un fuseau autour de l'actuel tracé de la Lianes 8+ :

- En mode tramway, le projet consisterait en une liaison jusqu'au quartier de Talence Thouars, assortie d'un rabattement bus de qualité entre le quartier Malartic et le futur terminus du tramway.
- En mode BHNS, le projet consisterait en une liaison jusqu'à Gradignan Malartic avec un potentiel terminus partiel situé à Talence Thouars.

Dans ces hypothèses, il présenterait un tracé de l'ordre de 6 km entre CHU Pellegrin et Talence Thouars et environ 2,5 km entre Talence Thouars et Gradignan Barthez-Malartic.

Un ou plusieurs parcs-relais pourraient être proposés pour encourager au rabattement et au report modal.

Il vous est par conséquent proposé, conformément aux articles précités du Code de l'urbanisme, d'ouvrir une concertation publique. Celle-ci a pour but, d'une part, d'informer le public du lancement de l'opération, d'autre part, d'en enrichir le programme en recueillant les avis, notamment des usagers et riverains, pour une plus grande qualité du projet.

3. Modalités

Les modalités de cette concertation sont les suivantes :

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation seront respectivement déposés :

- aux mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ormon ;
- et à la direction des Infrastructures et des déplacements de la direction générale mobilités de Bordeaux Métropole,

où ils pourront être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

La concertation sera également ouverte sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), lequel comportera les mêmes éléments que les registres papier et mettra à disposition du public un registre électronique.

Il est prévu d'organiser, en liaison avec les communes, deux séries de réunions publiques pendant cette concertation. Y seront présentés les objectifs, enjeux et éléments du projet. Les documents alors diffusés seront portés à la connaissance du public par une insertion dans les dossiers papier et numérique.

Un ou plusieurs documents pourront également être versés pendant cette période pour alimenter et enrichir la concertation, notamment si des études complémentaires venaient à être menées. Le public sera tenu informé du versement de ces compléments via une information sur le site internet de la participation et un avis d'affichage en mairie.

Le dossier de présentation comportera notamment :

- une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales, un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- un plan de situation ;
- un plan du périmètre d'intervention ;
- un registre de concertation.

Indépendamment de la présente délibération, la publicité de cette concertation, prenant la forme d'un avis de concertation publique, sera réalisée par insertion dans un journal local à large diffusion et par voie d'affichage sur les communes de Bordeaux, de Gradignan, de Pessac, de Talence et de Villenave d'Ormon, au siège de Bordeaux Métropole et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole, tant pour son lancement que pour son achèvement.

Le bilan de cette concertation fera l'objet d'une délibération du Conseil de Bordeaux Métropole.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5217-2,

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2 et suivants, et R103-1,

VU la délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 relative à la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

VU la délibération n°2017-20 du 27 janvier 2017 relative à un point d'étape et poursuite du projet préalablement au lancement d'une concertation sur la liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon,

VU la délibération n°2018-596 du 9 novembre 2018 relative à l'étude d'exploitation d'une halte ferroviaire : La Médoquine à Talence,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il est nécessaire d'améliorer la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Barthez-Malartic à Gradignan ;

CONSIDERANT QU'il est nécessaire de relier ces territoires au réseau structurant de transports en commun, à la halte de la Médoquine, aux campus et au CHU Pellegrin ;

CONSIDERANT QU'au regard des études réalisées, une liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon en passant par les boulevards de ceinture apparaît comme une option trop pénalisante pour la circulation automobile et qu'une solution alternative doit donc être recherchée ;

CONSIDERANT QU'un tel projet doit faire l'objet, préalablement à tout dépôt d'une demande d'autorisation, de l'organisation d'une concertation au titre du code de l'urbanisme ;

CONSIDERANT QU'il convient dès lors d'autoriser l'ouverture à la concertation du projet de liaison en TCHNS entre le CHU Pellegrin, les quartiers de Thouars à Talence et de Barthez-Malartic à Gradignan,

DECIDE

Article 1 : d'adopter les objectifs suivants du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic :

- Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture ;
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la communauté de communes de Montesquieu ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Article 2 : d'ouvrir la concertation publique préalable à la réalisation du projet évoqué, qui pourra le cas échéant aboutir à une mise en cohérence du SDODM pour le territoire concerné.

Article 3 : d'approuver les modalités de la concertation, telles que décrites dans le présent rapport.

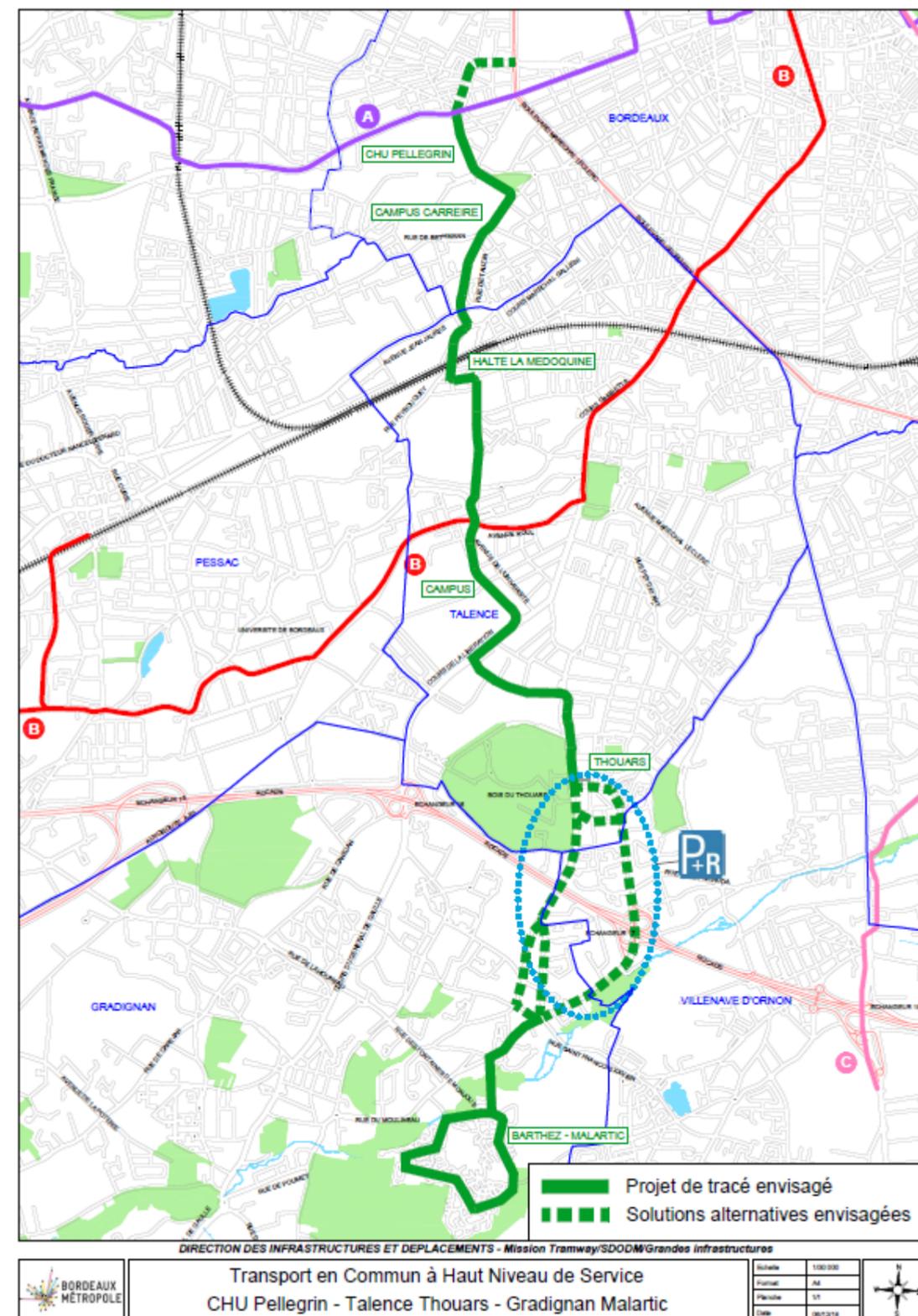
Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président à mettre en place ladite concertation, y compris, le cas échéant à en préciser les modalités.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à fixer la date de clôture de cette concertation.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur JAY;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 21 décembre 2018

<p>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 28 DÉCEMBRE 2018</p> <p>PUBLIÉ LE : 28 DÉCEMBRE 2018</p>	<p>Pour expédition conforme, le Vice-président,</p> <p>Monsieur Michel LABARDIN</p>
---	---



2. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 21 juin 2020 concernant l'élargissement de la zone d'étude et de la concertation

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 21 juin 2019	N° 2019-360

Convocation du 14 juin 2019
Aujourd'hui vendredi 21 juin 2019 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Vice-président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARCH, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Martine JARDINE, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. Patrick BOBET à M. Christophe DUPRAT
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Kevin SUBRENAT
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
Mme Anne BREZILLON à Mme Maribel BERNARD
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Nathalie DELATTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
M. Stéphan DELAUX à Mme Emmanuelle CUNY
Mme Magali FRONZES à Mme Cécile BARRIERE
M. Bernard JUNCA à M. Daniel HICKEL
M. Marc LAFOSSE à M. Jacques BOUTEYRE
M. Bernard LE ROUX à Mme Véronique FERREIRA
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Brigitte COLLET
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Gladys THIEBAULT
Mme Emilia MACERON-CAZENAVE à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
M. Pierre De Gaëtan NJIKAM MOULIOM à M. Philippe FRAILE MARTIN
M. Benoît RAUTUREAU à M. Jean-Pierre GUYOMARCH
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT

EXCUSE(S) :

M. Patrick PUJOL.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Dominique ALCALA à Mme Anne WALRYCK à partir de 11h55
M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00
M. Michel VERNEJOL à Mme Andréa KISS à partir de 12h10
Mme Christine BOUTHEAU à M. Pierre HURMIC à partir de 12h20
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON jusqu'à 11h10
M. Yohan DAVID à Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à partir de 12h10
Mme Laetitia JARTY-ROY à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h40
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE à partir de 12h20
M. Michel POIGNONEC à Mme Arielle PIAZZA à partir de 12h25
Mme Marie RECALDE à M. Thierry TRIJOLET jusqu'à 11h30
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 12h10
M. Serge TOURNERIE à Mme Christine BOST à partir de 11h55

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 21 juin 2019	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2019-360

Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) - Élargissement de la concertation publique à la commune de Bègles - Modalités complémentaires - Décision - Autorisation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n°2018-794 en date du 21 décembre 2018, le Conseil de Bordeaux Métropole a adopté les objectifs suivants du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin (Centre hospitalier universitaire), Talence Thouars et Gradignan Malartic :

- Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture ;
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la communauté de communes de Montesquieu ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Par cette même délibération, il a été décidé l'ouverture d'une concertation publique préalable à la réalisation de ce projet de transport en commun structurant sur les communes de Bordeaux, Pessac, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon.

La concertation a été ouverte le 14 mars 2019 et est actuellement en cours.

A l'occasion et à la suite de la première série de réunions publiques qui se sont tenues sur les communes concernées, courant mars 2019, des contributions du public déjà nombreuses et concordantes, tant sur les registres déposés que sur le site de la participation dédié, ont demandé d'étudier l'extension de ce projet

structurant également vers la commune de Bègles afin d'améliorer sa connexion avec la ligne C et le réseau de transport ferroviaire.
Ce souhait a été également émis par la commune de Bègles au regard des enjeux de desserte par les transports en commun de ce territoire sud de l'agglomération.

Il vous est proposé d'accueillir favorablement cette demande émanant d'une partie du public en menant les études sur l'ensemble des partis d'aménagement exposés précédemment (tramway ou BHNS) auxquels sera rajoutée une branche de BHNS jusqu'à Bègles, et ce afin de tenir compte des objectifs précités assignés au projet, qui restent d'actualité, et en particulier de l'efficacité économique et la soutenabilité des coûts d'investissement et d'exploitation.
Il est à noter que, sur cette extension à étudier jusqu'à Bègles, le mode bus à haut niveau de service présente également des conditions d'insertion avec moins d'impacts le long des axes empruntés.

Pour cela, et conformément au cadre de la concertation réglementaire, il vous est proposé :

- d'étudier la ou les hypothèses d'extension, et de porter les études ainsi réalisées au dossier de la concertation publique ;
- d'adapter les modalités de la concertation, afin notamment de permettre aux usagers et riverains nouvellement concernés du fait de cette potentielle extension de contribuer à la concertation, notamment en élargissant le périmètre à la commune de Bègles.

Aussi, la présente délibération vise-t-elle à élargir le périmètre de la concertation, initialement menée dans les communes concernées de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, à la commune de Bègles.

Les modalités de la concertation seront adaptées afin de permettre aux habitants et usagers concernés sur l'ensemble du périmètre de prendre connaissance desdites études de prolongement et de faire part de leurs contributions.
Cette adaptation pourrait notamment consister dans l'ajustement du contenu des dossiers de présentation papier et électronique, dans le dépôt en mairie de Bègles du dossier de présentation du projet et d'un registre de concertation.

Le Président de la Métropole ayant été autorisé, par la délibération du 21 décembre 2018, à prendre les mesures nécessaires à l'organisation de la concertation, et notamment à en préciser les modalités, il lui reviendra d'adopter par arrêté les mesures d'adaptation des modalités de cette concertation.

La présente délibération entrera en vigueur dès l'accomplissement des mesures habituelles rendant une délibération exécutoire, mais l'information du public de cet élargissement à Bègles de la concertation sera également réalisée par insertion dans un journal local à large diffusion et par voie d'affichage sur les communes de Bordeaux, de Gradignan, de Pessac, de Talence, de Villenave d'Ornon et de Bègles, au siège de Bordeaux Métropole et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5217-2,

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2 et suivants, et R103-1,

VU la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 relative à Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) – Ouverture de la concertation,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'au cours de la concertation organisée par la Métropole sur le projet de TCHNS reliant le CHU Pellegrin à Gradignan-Malartic, est apparue une forte demande du public de prolonger le projet afin d'améliorer la desserte des quartiers de la Route de Toulouse et du Dorat et le maillage des lignes de

transport urbain (ligne C) et ferroviaire (gare de Bègles) ; et que cette demande émane aussi de la ville de Bègles ;

CONSIDERANT QUE, dans la mesure où il semble pertinent de répondre à cette demande, il convient d'élargir le périmètre de la concertation publique, de mettre en mesure les personnes concernées, notamment les habitants et usagers de la commune de Bègles qui n'étaient pas inclus dans le périmètre initial, de formuler leurs observations sur cette proposition ;

CONSIDERANT QUE l'adaptation des modalités de la concertation publique, notamment celles concernant son élargissement à la commune de Bègles, devra faire l'objet d'un arrêté du Président, lequel s'est vu confier par délibération du 21 décembre 2018 la capacité de préciser les modalités de la concertation ;

DECIDE

Article 1 : d'étudier la ou les hypothèses d'extension vers Bègles du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, au regard des objectifs adoptés pour le projet.

Article 2 : de poursuivre la concertation en cours sur le projet de TCHNS, en élargissant le périmètre de la concertation publique à la commune de Bègles.

Article 3 : d'autoriser Monsieur le Président à prendre les mesures d'exécution de la présente délibération ainsi que toute décision relevant de ses attributions, notamment préciser les modalités de la concertation en considération des décisions prises par la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

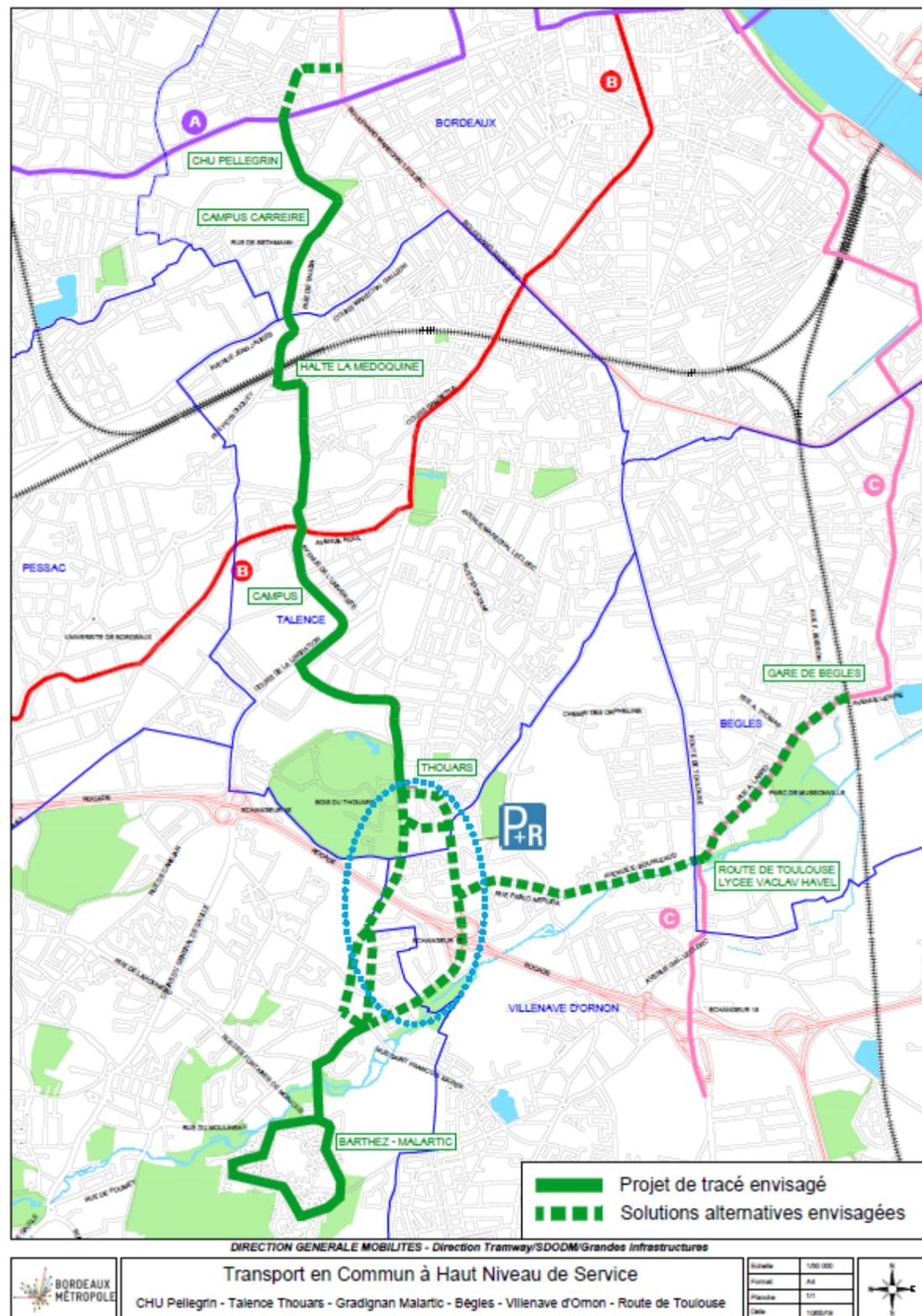
Abstention : Monsieur FELTESSE, Monsieur JAY;

Contre : Madame DE FRANÇOIS

Ne prend pas part au vote : Madame CHAZAL-COUCAUD

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 21 juin 2019

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 25 JUIN 2019	Pour expédition conforme, par délégation le Vice-président,
PUBLIÉ LE : 25 JUIN 2019	Monsieur Michel LABARDIN



3. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 24 janvier 2020 portant sur l'adoption du bilan de la concertation relative au projet

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 24 janvier 2020	N° 2020-21

Convocation du 17 janvier 2020
Aujourd'hui vendredi 24 janvier 2020 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Patrick BOBET, M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOU, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, Mme Anne BREZILLON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphane DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, Mme Michèle FAORO, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jean-Pierre GUYOMARCH, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Marc LAFOSSE, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU
Mme Claude MELLIER à M. Max GUICHARD
Mme Anne WALRYCK à M. Jean-Pierre GUYOMARCH
M. Dominique ALCALA à M. Michel LABARDIN
Mme Véronique FERREIRA à M. Michel HERITIE
M. Alain TURBY à M. Alain CAZABONNE
M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Cécile BARRIERE
M. Nicolas BRUGERE à Mme Anne-Lise JACQUET
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE MARTIN
Mme Chantal CHABBAT à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Gladys THIEBAULT
M. Gérard DUBOS à M. Arnaud DELLU
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE
Mme Martine JARDINE à Mme Christine BOST
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à Mme Emmanuelle AJON
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Emmanuelle CUNY
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Daniel HICKEL
M. Pierre De Gaëtan NJIKAM MOULIOM à Mme Arielle PIAZZA
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à M. Benoît RAUTUREAU
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

EXCUSE(S) :

Mme Marie-Christine BOUTHEAU.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Thierry TRIJOULET à M. Jean-Pierre TURON à partir de 10h45
Mme Anne BREZILLON à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 11h00
M. Marik FETOUH à Mme Laetitia ROY à partir de 11h00
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h00
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Brigitte COLLET à partir de 11h15
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à Mme Andréa KISS à partir de 11h15
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 11h30
M. Stéphane DELAUX à Mme Dominique IRIART à partir de 11h45
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 11h45
M. Michel VERNEJOU à Mme Béatrice DE FRANÇOIS à partir de 12h00
M. Bernard JUNCA à M. Marc LAFOSSE à partir de 12h00
M. Jean-Louis DAVID à M. Didier CAZABONNE à partir de 12h10
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h10
M. Max COLES à Mme Magali FRONZES à partir de 12h20
M. Kevin SUBRENAT à M. Eric MARTIN à partir de 12h20

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 24 janvier 2020	<i>Délibération</i>
	Direction Tramway / SDODM / Grandes infrastructures Service grands projets de transports	N° 2020-21

Communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon
Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) - Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

RAPPEL DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

Contexte du projet

Les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence, Villenave d'Ornon et Bègles portent, sur leur territoire, des enjeux de premier ordre à l'échelle métropolitaine. Le secteur traversé est composé d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures en forte croissance, ainsi que de plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs. Le territoire comporte en outre deux quartiers ciblés politique de la ville représentant une population cumulée d'environ 5 000 habitants. Le quartier de Thouars fait également l'objet d'un projet de requalification en cours de réalisation.

En complément, ces communes constituent la porte d'accès sud à l'agglomération bordelaise, notamment pour les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu. La demande de déplacement de ces territoires vers et depuis le centre de l'agglomération et le campus est forte. Or, aujourd'hui, la mobilité dans l'ensemble du secteur est entravée par la situation du réseau routier. La qualité de vie des riverains et des habitants en pâtit.

Pour répondre à ces défis de mobilité, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), approuvé par le Conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016, préconisait l'étude d'une liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon. Or des études menées à un niveau plus avancé ont démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un Bus à haut niveau de service (BHNS). Les conséquences seraient en effet lourdes sur la circulation, avec une augmentation forte de la congestion due à un rétrécissement à une seule voie de circulation pour les véhicules légers. En termes d'insertion, un tel projet nécessiterait en outre de couper de nombreux arbres, de supprimer un nombre significatif de places de stationnement et de se contenter d'aménagements peu qualitatifs pour les modes doux, non cohérents avec les ambitions très élevées de la Métropole en la matière. La poursuite de ce projet ne semble donc plus possible sous la forme initialement prévue.

Pour autant, le renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération restent des enjeux de mobilité prioritaires pour la métropole. Ce territoire doit nécessairement être doté d'une offre complémentaire et efficace de transports publics structurants, facilitant l'accès à ces centralités d'enseignement, économiques et urbaines qui, en étant reliée aux grands axes du réseau de transport en commun de l'agglomération, y compris le réseau ferroviaire régional, permet de densifier la desserte du territoire. En ce sens, le 9 novembre 2018, Bordeaux Métropole a réaffirmé son souhait de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire et en conséquence, sa demande auprès de SNCF Réseau de réouverture de la halte de la Médoquine à Talence.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) a été présenté au public via une concertation, organisée sous l'égide des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme,

Par délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités et d'arrêter les objectifs du projet, conformément aux dispositions de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Omon.

Par délibération n°2019-360 du 21 juin 2019, le Conseil métropolitain a décidé, sans que cela remette en cause les objectifs du projet, d'étudier, pour tenir compte des premiers résultats de la participation du public, une ou des hypothèses d'extension vers Bègles du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, et d'élargir en conséquence le périmètre de la concertation publique à la commune de Bègles.

Objectifs du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) poursuit les objectifs suivants, adoptés par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 :

- Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture ;
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Déroulement de la concertation

La concertation ouverte par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 et élargie par délibération n°2019-360 du 21 juin 2019 s'est déroulée sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence du

14 mars 2019 au 3 décembre 2019, ainsi que sur la commune de Bègles à partir du 16 juillet 2019, le public ayant été informé préalablement par voie de presse et d'affichage des dates d'ouverture et de clôture.

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de la concertation sur le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

CONTENU DU PROJET PRESENTE AU PUBLIC

Projet TCHNS

Dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan, le projet présenté au public lors de la concertation a consisté dans la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) permettant de relier les quartiers de Talence Thouars et Gradignan Barthez- Malartic, tous les deux ciblés par une opération de rénovation urbaine dans le cadre de la Politique de la ville, à la gare de la Médoquine, aux campus (Pessac Talence Gradignan et Carreire) et au CHU Pellegrin. La commune de Pessac est également concernée par le projet en ce qu'il modifierait la desserte actuellement assurée par la Lianes 8+, à proximité de Pessac. La concertation a également été élargie à la commune de Bègles, afin d'envisager une jonction avec la Ligne C du tramway. Le projet de liaison TCHNS a été présenté au public selon plusieurs alternatives de tracé (tracé 1, 2, 3 et 4) et de mode (BHNS et tramway), au travers de 10 partis d'aménagement différents.

Un ou plusieurs parcs-relais sont envisagés selon les partis d'aménagement proposés pour encourager au rabattement et au report modal.

Un projet enrichi par la concertation

Au début de la concertation, 4 partis d'aménagement (partis d'aménagement T1, T2, B1 et B2) avaient été présentés au public.

Les contributions versées et les observations formulées en réunions publiques ont amené la Métropole à étudier 6 autres partis d'aménagement (partis d'aménagement B1bis, B2bis, T3, T4, B3 et B4) avec des améliorations des partis d'aménagement en mode BHNS, ainsi qu'un élargissement du périmètre de concertation pour une jonction avec la ligne C.

L'ensemble de ces études complémentaires a été versé au dossier de concertation préalablement à la 2nde série de réunions publiques afin d'enrichir la concertation, permettre le débat et améliorer le projet.

Tous ces éléments sont accessibles aux élus à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture, et sont accessibles en ligne sur le site internet de la participation (participation.bordeaux-metropole.fr).

Les différents partis d'aménagements présentés

Le projet de liaison TCHNS a donc été présenté au public au travers de 10 partis d'aménagement différents : 6 partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic et 4 partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic-Ligne C.

Partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic

Parti d'aménagement T1

Le parti d'aménagement T1 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Château de Thouars (fréquence 15 min) associée à une ligne de bus efficace entre Malartic et Peixotto via Château de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram).

Le parti d'aménagement T1 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur des lignes :
 - o Tram : 6,1 km (dont 300 m de voie unique et 1 km de voie banalisée)
 - o Bus : 6 km
- Nombre de stations :
 - o Tram : 12
 - o Bus : 12
- Fréquence : 15 min + Bus de rabattement cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
 - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m)
 - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 15.000 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 2 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'Avenue Roul ;
 - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au Campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 220 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 170 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 18 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables :
 - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé ;
 - o Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade et rue Diderot.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 11 600 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 2 300 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 4 800 nouveaux déplacements sur le réseau de transport en commun, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 4 min.
- Coût d'investissement évalué à 159,9 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 26,2 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade

des études à -98 millions d'euros. (Renvoi au ⁽¹⁾ Bas de page général).

Parti d'aménagement T2

Le parti d'aménagement T2 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Chanteloiseau (fréquence 15 min) associée à une ligne de bus efficace entre Malartic et Peixotto via Château de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram).

Le parti d'aménagement T2 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur des lignes :
 - o Tram : 7,4 km (dont 500 m de voie unique et 1 km de voie banalisée)
 - o Bus : 6 km
- Nombre de stations :
 - o Tram : 14
 - o Bus : 12
- Fréquence : 15 min + bus de rabattement cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
 - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m)
 - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m)
- Parc-relais de 150 places au sud de l'échangeur 17.
- Impacts fonciers : environ 15.500 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 2 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'avenue Roul ;
 - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de l'avenue de Proudhon et la rue P. Neruda au niveau du franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 230 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 175 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 18 places sur Pompidou).

1 Bas de page général :

Précision étant faite qu'au stade des études amont, les chiffres du bilan monétarisé ne sont que des tendances et vont nécessairement évoluer à mesure de l'affinement des études relatives à la solution retenue.

En effet, le référentiel de l'évaluation socio-économique prévoit un principe de progressivité : « Au fur et à mesure de l'avancement du projet, le niveau de précision et l'importance des investigations augmentent ou se déplacent. Cela conduit à un affinement progressif, ou itératif, des effets du projet, en lien avec une évolution éventuelle de ses objectifs « principe de progressivité ». (Page 17 du Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport mis à jour en août 2019, Ministère de la Transition écologique et solidaire).

- Impact sur les circulations cyclables :
 - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade, rue Diderot et au niveau de l'échangeur 17.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 14 100 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 3 200 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 6 400 nouveaux déplacements sur le réseau de transport en commun, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 4 minutes 30 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 187,2 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 25,3 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à -131 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement B1

Le parti d'aménagement B1 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars.

Le parti d'aménagement B1 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,3 km (dont 3,5 km de site propre) ;
- Nombre de stations BHNS : 19
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 55% de site propre :
 - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 10 000 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
 - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 235 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 230 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 63 places sur Pompidou).

- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts très limités sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 20 000 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 3 900 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 7 700 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 20 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 79 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 7,6 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +203 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement B1bis

Le parti d'aménagement B1bis prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars, avec un pourcentage de site propre plus important.

Le parti d'aménagement B1bis tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,3 km (dont 5,7 km de site propre).
- Nombre de stations BHNS : 19
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
 - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 12 700 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
 - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 230 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 178 pl. par rapport à l'utilisation actuelle (dont 43 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables :
 - o Continuité cyclable proposée sur la quasi-totalité du tracé ;
 - o Interruptions ponctuelles sur la rue de Canolle au niveau de l'Hôpital Pellegrin et au niveau de la station "Bordeaux Carreire".
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;

- o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
- o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 21 100 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 4 200 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 8 100 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 40 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 104,3 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 10,1 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée, à ce stade des études, à +193 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement B2

Le parti d'aménagement B2 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via Thouars et l'échangeur 17, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars.

Le parti d'aménagement B2 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,9 km (dont 3,8 km de site propre).
- Nombre de stations BHNS : 20
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 55% de site propre :
 - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300m) ;
 - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000m).
- Parc-relais de 150 places au sud de l'échangeur 17.
- Impacts fonciers : environ 10 500 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
 - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 240 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 230 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 63 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts très limités sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 19 100 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 3 800 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.

- Le projet permet d'attirer 7 400 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 10 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 83 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 7,6 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +174 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement B2bis

Le parti d'aménagement B2bis prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via Thouars et l'échangeur 17, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars, avec un pourcentage de site propre plus important.

Le parti d'aménagement B2bis tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,9 km (dont 5,6 km de site propre).
- Nombre de stations BHNS : 20
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
 - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places au sud de l'échangeur 17.
- Impacts fonciers : environ 13.500 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
 - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 221 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 171 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 43 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables :
 - o Continuité cyclable proposée sur la quasi-totalité du tracé ;
 - o Interruptions ponctuelles sur la rue de Canolle au niveau de l'Hôpital Pellegrin et au niveau de la station "Bordeaux Carreire".
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts très limités sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 20 400 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 4 400 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 8 400 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 15 secondes.

- Coût d'investissement évalué à 105,6 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 9,7 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +166 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic-Ligne C

Parti d'aménagement T3

Le parti d'aménagement T3 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Château de Thouars (fréquence 15 min) associée à une ligne de BHNS électrique entre Malartic et Lycée Václav Havel via le cœur de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram à Château de Thouars).

Le parti d'aménagement T3 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur des lignes :
 - o Tram : 6,1 km (dont 300 m de voie unique et 1 km de voie banalisée)
 - o BHNS : 7,2 km.
- Nombre de stations :
 - o Tram : 12
 - o BHNS : 14
- Fréquence : 15 min + BHNS cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
 - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 15 500 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 4 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'avenue Roul ;
 - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au Campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade ;
 - o Impacts significatifs sur la capacité d'écoulement du giratoire "Proudhon/Neruda" (lien avec la mise en place de feux toutefois non obligatoire) ;
 - o A contrario gains capacitaires au niveau du futur giratoire "Bourlaux/Toulouse".
- Impact sur le stationnement :
 - o 289 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 215 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables :
 - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé ;
 - o Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade et rue Diderot.

- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 14 900 voyageurs par jour : 12 700 voy/j en Tram et 2 700 voy/j en BHNS.
- Report modal estimé à 2 600 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 5 000 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 5 minutes.
- Coût d'investissement évalué à 214,1 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 16,1 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à -191 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement T4

Le parti d'aménagement T4 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Château de Thouars (fréquence 15 min) associée à une ligne de BHNS électrique entre Malartic et Gare de Bègles via le cœur de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram à Château de Thouars).

Le parti d'aménagement T4 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur des lignes :
 - o Tram : 6,1 km (dont 300m de voie unique et 1km de voie banalisée) ;
 - o BHNS : 8,2 km.
- Nombre de stations :
 - o Tram : 12
 - o BHNS : 15
- Fréquence : 15 min + BHNS cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
 - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 15 500 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 4 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la Pl. A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'avenue Roul ;
 - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au Campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade ;

- o Impacts significatifs sur la capacité d'écoulement du giratoire "Proudhon/Neruda" (lien avec la mise en place de feux toutefois non obligatoire) ;
- o A contrario gains capacitaires au niveau du futur giratoire "Bourlaux/Toulouse".
- Impact sur le stationnement :
 - o 275 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 201 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables :
 - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé ;
 - o Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade et rue Diderot.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 16 100 voyageurs par jour : 12 900 voy/j en Tram et 3 200 voy/j en BHNS.
- Report modal estimé à 2 800 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 5 500 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 5 minutes.
- Coût d'investissement évalué à 217 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 15,2 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à -188 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement B3

Le parti d'aménagement B3 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique en fourche, avec un tron commun entre Hôpital Pellegrin et Piscine de Thouars et deux branches, une vers Malartic et une vers Lycée Václav Havel. Le tron commun est desservi avec une fréquence de 5 min, et les branches avec une fréquence de 10 min. Le tron commun et la fourche vers Malartic reprennent le tracé du B1bis.

Le parti d'aménagement B3 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 13,7 km
- Nombre de stations BHNS : 19
- Fréquence : 10 min sur chaque branche et 5 min sur le tron commun entre Pellegrin et Thouars.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
 - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m.)
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 13 000 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 3 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
 - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;

- o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
- o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
 - o 305 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 220 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 25 300 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 5 300 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 9 800 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 8 minutes 30 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 129,9 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 9,6 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +174 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

Parti d'aménagement B4

Le parti d'aménagement B4 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique en fourche, avec un tron commun entre Hôpital Pellegrin et Piscine de Thouars et deux branches, une vers Malartic et une vers Gare de Bègles. Le tron commun est desservi avec une fréquence de 5 min, et les branches avec une fréquence de 10 min. Le tron commun et la fourche vers Malartic reprennent le tracé du B1bis.

Le parti d'aménagement B3 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 14,7 km
- Nombre de stations BHNS : 26
- Fréquence : 10 min sur chaque branche et 5 min sur le tron commun entre Pellegrin et Thouars.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
 - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
 - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 13 000 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé et 3 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
 - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
 - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
 - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
 - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
 - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.

- Impact sur le stationnement :
 - o 291 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 206 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
 - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
 - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
 - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 26 700 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 5 800 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 10 600 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 8 minutes 30 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 133,8 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 9,2 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +182 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

MISE EN ŒUVRE DES MODALITES DE LA CONCERTATION

L'information sur le déroulement de la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports de communication, conformément aux modalités définies par les délibérations du 21 décembre 2018 et du 21 juin 2019. Plusieurs outils ont été également mis à disposition du public pour permettre les contributions.

Les modalités d'information du public

Les différents supports suivants ont permis au public de s'informer sur la concertation, sur le projet, les partis d'aménagement, et les études complémentaires.

Annnonce de la concertation et des réunions publiques

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest) et d'affichage en mairies de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, à Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole, de l'ouverture de la concertation et de l'élargissement de son périmètre, de la tenue des réunions publiques, et de la date de clôture de la concertation.

Le public a été tenu informé de chaque versement de pièce complémentaire dans le dossier de concertation via une information sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole et par voie d'affichage en mairies de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, et à Bordeaux Métropole.

Dossier de présentation du projet

Un dossier de présentation du projet a été mis à disposition du public : à partir du 14 mars 2019 en mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation (participation.bordeaux-metropole.fr) où il est toujours consultable ; à partir du 16 juillet 2019, à la mairie de Bègles.

Ce dossier de présentation comportait un plan de situation, un plan du périmètre d'intervention, une notice explicative (rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales du projet, les insertions techniques et profils en travers, un diagnostic de l'état existant, ainsi qu'une analyse multicritères, y compris un aperçu des incidences des partis d'aménagement sur l'environnement, et une analyse des impacts détaillés), et un registre de concertation.

Ce dossier a été complété successivement pour alimenter et enrichir la concertation par :

- le diaporama présenté lors de la 1ère session de réunions publiques, versé le 21 mars 2019 ;
- l'avis d'élargissement de la concertation assorti des plans de situations et de périmètre d'intervention élargis à la commune de Bègles, versé le 16 juillet 2019 ;
- les études complémentaires réalisées (compléments sur les insertions et analyse multicritères et analyse des impacts actualisées sur les tracés initiaux, diagnostic, insertions et analyse multicritères pour les tracés en jonction avec la ligne C), versées le 27 septembre 2019 ;
- le diaporama présenté lors de la 2nde session de réunions publiques, versé le 3 octobre 2019.

Site internet de la participation

Le site internet de la participation (participation.bordeaux-metropole.fr) a été actualisé tout au long de la concertation (présentation du projet, mise à disposition du dossier de présentation, annonce de l'élargissement, annonce des réunions publiques, mise à disposition des pièces complémentaires, annonce de la clôture de la concertation) offrant au public la possibilité de s'informer sur le projet.

Modalités d'échange sur le projet : 9 réunions publiques

En complément des dossiers de présentation du projet, deux séries de réunions publiques ont été organisées pour permettre au public des communes concernées par le projet de s'informer sur le projet, et demander des informations complémentaires, donner des avis ou faire des suggestions.

La première série de réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

- le 14 mars 2019 à Talence,
- le 18 mars 2019 à Villenave d'Ornon,
- le 19 mars 2019 à Gradignan,
- le 21 mars 2019 à Bordeaux.

Ces réunions publiques ont porté sur la présentation du dispositif de concertation, les enjeux et objectifs du projet, les études d'insertion des partis d'aménagement T1, T2, B1 et B2, de la comparaison des partis d'aménagement sur la base de l'analyse multicritère et l'analyse des impacts détaillées dans le dossier de concertation.

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 570 personnes.

La seconde série de réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

- le 30 septembre 2019 à Bègles,
- le 1er octobre 2019 à Gradignan,
- le 7 octobre 2019 à Villenave d'Ornon,
- le 10 octobre 2019 à Bordeaux,
- le 11 octobre 2019 à Talence.

Ces réunions publiques ont été l'occasion de présenter l'avancement de la procédure de concertation, les nouveaux partis d'aménagement et les insertions techniques complémentaires, ainsi qu'une comparaison actualisée des partis d'aménagement.

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 370 personnes.

Pour chacune de ces réunions, le public a été invité à lire le dossier de concertation ainsi qu'à déposer ses contributions sur les registres papier ou électronique. Ces différentes périodes d'échange ont permis de communiquer au public les informations sur les différents partis d'aménagements, et de recueillir des observations et remarques sur le projet présenté. De ces échanges, différentes propositions, suggestions et attentes sont ressorties, qui ont amené la Métropole à réaliser des études complémentaires pour la suite de la concertation afin d'enrichir et approfondir les tracés et modes proposés initialement à la concertation.

Les modalités de participation du public

Outre les réunions publiques qui ont permis l'expression de nombreux participants, des outils ont été mis à disposition du public pour recueillir les contributions.

Les registres papier

Un registre de concertation a été déposé avec le dossier de concertation :

- aux mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, le 14 mars 2019,
- à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, le 14 mars 2019,
- à la mairie de Bègles, suite à l'élargissement de la concertation, le 16 juillet 2019.

Ces registres ont permis au public de formuler ses observations ou suggestions éventuelles, aux jours et heures habituels d'ouverture au public et ce, pendant toute la durée de la concertation.

Le registre en ligne

Parallèlement, un registre en ligne a été ouvert sur la page du site internet de la participation de Bordeaux Métropole dédiée au projet.

En s'inscrivant en tant que membre de la communauté, avec un mot de passe et un identifiant, toute personne intéressée a pu faire part de ses avis mais également de ses réactions aux avis déjà déposés.

BILAN DE LA CONCERTATION

Bilan quantitatif de la démarche

Une forte participation

La concertation portant sur l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence, Bègles et Villenave d'Ornon a suscité une très forte participation du public :

- plus de 940 participants aux 9 réunions publiques ;
- 577 contributions ont été écrites, émanant de 320 participants individuels ou représentant un collectif.

Les contributions consignées sur les registres papier et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole dans le cadre de la concertation se répartissent de la manière suivante :

- 8 contributions sur le registre de Bordeaux Métropole ;
- 1 contribution sur le registre de la mairie de Bègles ;
- aucune contribution sur le registre de la mairie de Bordeaux ;
- 43 contributions sur le registre de la mairie de Gradignan ;

- 1 contribution sur le registre de la mairie de Pessac ;
- 25 contributions sur le registre de la mairie de Talence ;
- 1 contribution sur le registre de la mairie de Villenave d'Ornon ;
- 498 contributions sur le site internet de la participation.

Les participants

Parmi les 320 participants ayant déposé une (ou des) contribution(s) écrites, une large majorité a été déposée par des participants individuels.

24 participants représentant un collectif ont également contribué à cette concertation, notamment :

- *Des associations de riverains ou riverains groupés* : Fédération des syndicats de quartiers de Pessac, Comité de quartier Pessac CCLAPS, Syndicat de quartier de Pessac-Bourg, Syndicat des Quartiers de France et environnants, Association des 3 hameaux (35 riverains adhérents et 15 entreprises sondés), Espoir pour tous (association de riverains de Thouars ayant recueilli 105 signatures de soutien), Conseil Syndical du Hameau de Noailles.

Le collectif de riverains de Thouars a affirmé un large soutien à la création d'une ligne de tramway sans se prononcer sur le parti d'aménagement souhaité. Les associations de riverains de la commune de Pessac ont écrit leur opposition au projet en invoquant le souhait d'une fusion des projets TCHNS et Tram B. D'autres ont fait part de certaines inquiétudes sur certains partis d'aménagement proposés dans le cadre du projet, et notamment sur les partis d'aménagement empruntant les rues Proudhon, Néruda, Bourlaux et l'échangeur 17 par crainte d'aggravation de l'engorgement automobile sur ces secteurs.

- *Des associations liées à des problématiques urbaines ou de transport* : Association Métro de Bordeaux, Association Vivement le tram à Gradignan I, Talence Gare Multimodale.

Ces associations ont rédigé des contributions pour soutenir un mode et/ou un tracé. Si l'association Métro de Bordeaux et Talence Gare multimodale plébiscitent le BHNS avec un pourcentage de site propre important (partis B1bis ou B2bis) et une jonction vers la Ligne C (partis B3 ou B4), en revanche Vivement le Tram se positionne pour le parti T2 avec une ligne 34 améliorée vers la ligne C tout en suggérant des améliorations pour la section en tramway (plus de voies doubles, vitesse commerciale optimisée, et fréquence à moins de 10 minutes).

- *Des acteurs socio-économiques du territoire* : La Banque Postale, Pole Emploi et Texaa (Gradignan Bersol), Kedge Business School, IRTS Nouvelle Aquitaine, Institut d'éducation motrice Château Raba, Pôle Enfance Jeunesse 33, Université de Bordeaux et CHU de Bordeaux, Editions Bastinage.

Ces acteurs socio-économiques du territoire métropolitain ont rédigé des contributions communes favorables, voire très favorables au projet, en exprimant une préférence pour le mode tramway sans se prononcer sur le parti d'aménagement souhaité.

- *Des acteurs politiques du territoire* : Gérard CHAUSSET (Bordeaux Métropole), Denise GREGLARD-NEDELEC et Arnaud DELLU (Talence et CD33), Monique DE MARCO (Talence), Claire ZANOTTI/ Jean-François LAROSE/ Khadidja SAHOULBA (Talence), Groupe EELV Bordeaux Métropole, Groupe écologiste de Bordeaux, Frédéric DANJON (Pessac), Talence en Transition, Agnès DESTRIAU.

Certains de ces acteurs politiques se sont positionnés en faveur du projet en mode BHNS avec une jonction avec la Ligne C, et notamment D. GREGLARD-NEDELEC et A. DELLU, M. DE MARCO (Talence), C. ZANOTTI/ J-F. LAROSE/ K. SAHOULBA, Groupe EELV Bordeaux Métropole, Groupe écologiste de Bordeaux, F. DANJON, et A. DESTRIAU plébiscitant le parti B4. Certains y voient l'occasion d'une fusion des projets TCHNS et Tram B. Talence en Transition se positionne sans réserve en faveur d'une « ligne E ambitieuse », sans préciser le mode. G. CHAUSSET propose d'étudier un autre mode (trolleybus).

Contributions de communes au projet

Les Maires ou Conseils municipaux de communes traversées par le projet ont également contribué à cette

concertation et notamment : Michel LABARDIN (Gradignan), Nicolas FLORIAN (Bordeaux) et Emmanuel SALLABERRY (Talence), Franck RAYNAL (Pessac), Clément ROSSIGNOL-PUECH (Bègles), ainsi que le Conseil Municipal de Villenave d'Ornon.

Les Maires ou Conseils municipaux ont émis des avis très favorables sur le projet dans son principe. Initialement, par un courrier commun datant du 18/04/2019, les maires de Bordeaux Nicolas FLORIAN et de Talence Emmanuel SALLABERRY se sont positionnés en faveur du tramway, en mettant en avant qu'il permettrait d'interconnecter les gares et les lignes A, B et C. Il faut noter que si le maire de Bordeaux n'a plus exprimé d'avis par la suite, le maire de Talence a précisé ultérieurement sa position, tant par voie de presse que lors des réunions publiques. Il a ainsi rappelé sa préférence pour un mode tramway, tout en précisant que si ce dernier ne pouvait être retenu, il serait favorable à un mode BHNS performant, et notamment si ce dernier permettait à terme d'envisager une motorisation hydrogène. Le maire de Talence s'est en outre exprimé à plusieurs reprises pour un passage par le cœur de Thouars de la future ligne, considérant que les 7 000 personnes de ce quartier ne pouvaient être laissées en lisière de cette desserte, la majeure partie des zones habitées étant situées le plus au sud. Ce même maire de Talence a aussi exprimé à plusieurs reprises son point de vue sur le fait qu'un unique passage par l'avenue de Thouars aboutirait à ce que le quartier de Thouars subisse d'importantes nuisances liées au rabattement et au stationnement dans le quartier des automobilistes depuis l'échangeur 17 pour prendre la ligne. Il a ainsi demandé la réalisation d'un parc-relais sur la zone d'activité de Thouars.

Le maire de Pessac, Franck RAYNAL, par courrier en date du 17/09/2019, s'est positionné pour un tracé en mode tramway depuis le CHU jusqu'à la ligne C à Bègles via le quartier de Thouars, permettant de relier les lignes A, B et C.

Le maire de Bègles, Clément ROSSIGNOL-PUECH, par contribution datant du 15/10/2019, et les élus de la Ville de Bègles, lors du conseil municipal du 03/10/2019, se sont positionnés en faveur du parti d'aménagement B4 jusqu'à la gare de Bègles.

Par délibération du 29/10/2019, le Conseil Municipal de Villenave d'Ornon a exprimé quant à lui un avis défavorable sur les partis T3, T4, B3 et B4 et s'est prononcé pour les partis d'aménagement T1, B1 et B1bis, avec une augmentation du cadencement de la Corol 34 pour assurer une liaison plus efficace vers la Ligne C. Par ailleurs, des approfondissements ou études complémentaires ont été demandés sur le renforcement de l'interconnexion au sein du réseau de transport en commun, la restructuration du réseau bus en lien avec le projet (Lignes 8, Corol 34), ou encore l'amélioration de la desserte de Malartic (terminus, nombre et positionnement des stations).

Les grandes tendances quantitatives sur l'opportunité du projet

Dans le cadre de la concertation, certains participants ont pu s'exprimer à de très nombreuses reprises sur les registres papier et numérique. Ainsi 577 contributions ont été déposées sur les registres par 320 participants, certains participants ayant déposé jusqu'à 112 contributions. Lorsqu'un même participant (signataire) s'est prononcé plusieurs fois en faveur du projet ou d'un tracé, son avis n'est comptabilisé qu'une fois. Il en est de même s'il s'est prononcé plusieurs fois en défaveur du projet ou d'un tracé.

Sur les 320 participants individuels ou représentant un collectif ayant déposé une (ou des) contribution(s) écrite(s) : 42 contributeurs ont rédigé uniquement des contributions thématiques sans émettre d'avis ou bien des contributions hors sujet, et 278 participants ont exprimé un avis sur le projet de TCHNS (87% de l'ensemble des participants).

Sur les 278 participants ayant exprimé un avis sur l'opportunité du projet de TCHNS : 268 participants sont favorables au projet (96% des participants ayant émis un avis), et 10 participants y sont opposés (4% des participants ayant émis un avis).

Les avis exprimés sur le mode de transport et la jonction avec la ligne C

Un certain nombre de contributions ont porté sur le mode de transport envisagé dans le projet TCHNS, avec 150 participants qui ont exprimé un avis sur le mode (47% de l'ensemble des participants) répartis comme suit : 69 personnes se positionnent en faveur du mode Tramway (46% des participants ayant émis un avis sur le mode), et 81 personnes en faveur du mode BHNS (54% des participants ayant émis un avis sur le mode).

Par ailleurs, 118 participants ont exprimé un avis sur la jonction avec la ligne C (37% de l'ensemble des participants) : avec 106 participants qui sont favorables à la jonction avec la ligne C dans le projet (90% des participants ayant émis un avis sur la jonction) et 12 participants qui jugent cette jonction inutile dans ce projet

(10% des participants ayant émis un avis sur la jonction).

Les préférences émises concernant les partis d'aménagement

Le tableau ci-après détaille le nombre d'avis exprimés sur les partis d'aménagement sur le tracé initial Pellegrin - Thouars - Malartic :

	T1		T2		B1		B2		B1bis		B2bis		Total
	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	
Site internet	18	1	9	11	16	-	6	11	11	-	2	10	95
Bègles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gradignan	3	-	1	1	3	-	1	1	3	-	1	-	14
Pessac	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Talence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Villenave d'Ornon	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
Bordeaux Métropole	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
TOTAL	23	1	10	12	21	-	7	12	16	-	3	10	115

Le tableau ci-après détaille le nombre d'avis exprimés sur les partis d'aménagement sur le tracé élargi Pellegrin - Thouars - Malartic – Ligne C :

	T3		T4		B3		B4		Total
	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	
Site internet	4	15	5	15	5	13	51	13	121
Bègles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gradignan	1	-	1	-	3	-	5	-	10
Pessac	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Talence	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Villenave d'Ornon	-	1	-	1	-	1	-	1	4
Bordeaux Métropole	-	1	-	1	-	1	-	1	4
TOTAL	5	17	6	17	8	15	56	15	139

Il est à noter que lorsqu'un même participant s'est prononcé en faveur de différents tracés tout au long de la concertation (comme par exemple en faveur du tracé x puis du tracé y), il est comptabilisé une seule fois pour chaque tracé plébiscité. Il en est de même s'il s'est prononcé en défaveur de différents tracés tout au long de la concertation

Concernant les partis d'aménagement, 254 avis ont été émis par les participants :

- Le parti d'aménagement B4 a suscité le plus grand nombre d'avis : 56 avis favorables et 15 avis défavorables.
- Les partis B4, T1, B1, B1bis ont fait l'objet d'une très large proportion d'avis favorables, et même, pour le B1 et le B1 bis, d'une unanimité favorable des avis exprimés sur ces tracés.
- Les partis T4, T3, B3, B4, T2, B2, et B2bis ont recueilli le plus grand nombre de critiques.

Les partis d'aménagement permettant une jonction avec la Ligne C ont fait l'objet de nombreuses contributions, suscitant adhésion, notamment pour le parti B4, mais également un grand nombre d'oppositions. Les avis favorables au parti B4 mettent en avant : la cadence plus importante, le temps de parcours optimisé de la gare de Bègles jusqu'à l'arrêt de tramway Arts et Métiers, le pourcentage important de site propre sur le trajet, le coût de projet moins élevé, et le développement du pôle d'échanges multimodal de Bègles. Les avis défavorables à cette jonction portent principalement sur les incidences d'une insertion en site propre sur le secteur Proudhon, Neruda et Bourlaux en termes de trafic et stationnement, suggérant une amélioration de l'offre actuelle de la Corol 34 pour assurer une jonction efficace avec la Ligne C.

Globalement, les avis favorables recueillis sur le tracé 1 (partis T1, B1 et B1bis) et défavorables au tracé 2, 3 et 4 (partis T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4) sont le reflet des inquiétudes des riverains et entrepreneurs du secteur Proudhon, Néruda, Bourlaux, et échangeur 17. Ces contributions considèrent que ces partis d'aménagement, T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4, ainsi que le projet d'implantation d'un P+R sur le secteur, vont aggraver la congestion automobile déjà conséquente aux heures de pointe, et que la suppression des places de parking récemment aménagées va pénaliser le tissu économique local. Les partis d'aménagement T1, B1 et B1 bis permettraient en revanche, selon ces contributions, une desserte apaisée du quartier de Thouars, et une jonction efficace avec la Ligne C pourrait être assurée à moindre coût et sans nuisance par l'amélioration de la qualité de service de la Corol 34.

Bilan qualitatif et thématique de la démarche

Les avis exprimés dans le cadre de la concertation ont porté principalement sur l'opportunité du projet. Plus de 96% des participants (ayant émis un avis sur l'opportunité du projet) se déclarent favorables à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

La question des conditions de desserte des quartiers de Thouars, Malartic, mais également de la jonction avec la Ligne C, sont les thèmes centraux qui ressortent des contributions, qu'elles soient favorables ou non au projet.

Les autres principaux thèmes abordés portent sur : la qualité du cadre de vie (conditions de circulation et de stationnement, nuisances potentielles, impacts fonciers et paysagers), et sur des propositions de tracé alternatives ou des demandes d'adaptations du projet sur certains secteurs.

Les conditions de desserte de Thouars, Malartic et la jonction avec la ligne C

Un projet dont l'opportunité fait consensus auprès des participants

La nécessité de la réalisation d'une desserte du sud de l'agglomération métropolitaine par le réseau de transport en commun a fait consensus dans les contributions, avec 96% des participants (ayant émis un avis sur l'opportunité du projet) favorable au projet envisagé.

Les arguments avancés en faveur du projet sont les suivants :

- le projet crée une offre de transport complémentaire, utile aux déplacements personnels, scolaires et professionnels ;
- Une liaison entre le secteur de l'hôpital Pellegrin et le secteur universitaire devient essentielle, notamment compte tenu de la réouverture de la gare de la Médoquine, du projet Bordeaux Inno Campus, du développement prévu de la population étudiante et du nombre de logements sur cet axe ;
- le projet permet de desservir des secteurs où la congestion routière est importante et ne cesse d'augmenter ces dernières années, notamment dans le secteur de Thouars ;
- le projet permet d'offrir un réseau de transport en commun performant (confort, vitesse, fiabilité,) et connecté à l'ensemble du réseau structurant.

Si le projet a fait consensus, de nombreux participants se sont interrogés sur la mise en concertation de deux projets (TCHNS et extension du Tram B), en proposant une fusion des deux projets.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet initial inscrit au SDODM qui consiste à relier Cenon au CHU via les boulevards, avec une fourche en direction de Talence et de Gradignan (qui regroupait ainsi les deux projets) a été abandonné suite à des études approfondies qui ont montré les difficultés d'insertion et l'impact fort sur l'axe des boulevards (cf. notice explicative du dossier de concertation).

Des demandes pour assurer une jonction avec la Ligne C

Des contributions ont évoqué la réalisation d'une interconnexion de la ligne de TCHNS aux autres lignes de tram (ligne A, B et C), pour créer une ligne permettant des liaisons circulaires. La question de la jonction avec la Ligne C a fait l'objet de nombreuses contributions.

L'étude de la jonction avec la ligne C, réalisée à l'issue de la délibération d'élargissement de la concertation à la commune de Bègles, a suscité des réactions très vives :

- une forte mobilisation de la part des partisans d'une jonction jusqu'à la gare de Bègles (parti B4) favorable à une jonction campus-Bègles, également exprimée par *Clément ROSSIGNOL-PUECH, maire de Bègles* ;
- une opposition vive de la part d'un collectif de riverains et entrepreneurs des rues Proudhon, Neruda, Bourlaux et échangeur 17, invoquant les nuisances et l'aggravation des conditions d'accessibilité induites par les partis d'aménagement empruntant ces axes (partis T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4). *Par ailleurs, comme rappelé ci-dessus, par délibération du 29/10/2019, le Conseil Municipal de Villenave d'Ornon a exprimé un avis défavorable sur les partis T3, T4, B3 et B4, et demande un meilleur cadencement de la Corol 34 pour assurer une jonction avec la Ligne C, depuis les partis T1, B1 ou B1bis.*

En outre, certaines contributions ont fait part du souhait de desservir le chemin des Orphelins et le chemin de Leysotte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Suite à la 1ère série de réunions publiques et aux très nombreuses contributions demandant l'étude d'une jonction avec la ligne C, le Conseil métropolitain a élargi le périmètre de la concertation et décidé d'étudier des partis d'aménagement permettant une jonction avec la ligne C par le mode Bus à Haut Niveau de Service sur un itinéraire défini. Entre les deux séries de réunions publiques, les études complémentaires ont permis de verser et présenter à la concertation 4 nouveaux partis d'aménagement (T3, T4, B3, B4) répondant à cette décision.

Quel que soit le parti d'aménagement retenu, la mise en œuvre du projet s'accompagnera d'études et de restructuration du réseau bus pour assurer une desserte optimale du territoire de projet, avec un éventuel rabattement sur le projet.

Le mode tramway

Concernant le mode envisagé pour le projet de TCHNS, les participants sont partagés.

Sur le mode tramway, les détracteurs mettent en avant le coût d'investissement plus élevé, les travaux conséquents nécessaires, pour un service moins attractif en termes de fréquence, et un système qui manque de souplesse, notamment en cas de panne.

Pour les défenseurs du mode tramway, ce mode permet un report modal plus important, sa fiabilité et sa capacité (en nombre de passagers) renforcent son attractivité.

Les pistes d'amélioration proposées portent sur : l'augmentation de la fréquence envisagée, sur la suppression des voies uniques, ou encore sur le fait de prévoir des aiguillages aux interconnexions pour permettre une éventuelle réorganisation du réseau.

Réponse du maître d'ouvrage :

A ce stade d'études, la fréquence de 15 minutes a été retenue au regard du potentiel de fréquentation estimé. En cas de choix du mode tramway, les études de conception de maîtrise d'œuvre devront intégrer des mesures conservatoires pour s'adapter à une augmentation future de la fréquentation.

Par ailleurs, Bordeaux Métropole s'est engagée dans un programme d'investissement pour fiabiliser le réseau de tramway : changement des coffrets APS, travaux sur les carrefours APS, installation de nouveaux appareils de voie, et réaménagement intérieur des rames. Une campagne de sensibilisation est déployée afin de prévenir les accidents, sources de dysfonctionnements. Quel que soit le parti d'aménagement, le projet ne prévoit pas de nouvelles sections alimentées par le sol.

Le mode BHNS

Pour le mode BHNS, les opposants évoquent la faible attractivité de ce mode de transport, et donc le faible report modal qui sera induit, en raison notamment de l'absence de fiabilité des bus, de leur faible capacité (en nombre de passagers), et de leur inconfort.

Pour les défenseurs du mode BHNS, la desserte offre une plus grande qualité de service, que ce soit en temps de parcours, ou en fréquence, sans rupture de charge pour un coût plus raisonnable pour la collectivité. Les participants ont suggéré d'augmenter le pourcentage de sites propres afin de fiabiliser la desserte.

Par ailleurs, des propositions alternatives de mode ont été proposées par les participants : trolleybus, tramway électrique sans rail, ni caténaire, bus à hydrogène...

Réponse du maître d'ouvrage :

Selon les partis d'aménagement, le projet en mode BHNS intègre un très grand nombre de sites propres garantissant la régularité des bus. Le matériel roulant prévu en mode BHNS est confortable et de grande capacité (150 passagers, soit environ la moitié d'un tramway). Entre les deux séries de réunions publiques, les études complémentaires ont permis de présenter 2 nouveaux partis d'aménagement (B1bis et B2bis), répondant à la demande d'une plus grande proportion de sites propres, pour arriver à la même proportion de sites propres que les partis d'aménagement en mode tramway. A ce stade des études, le choix de technologie pour assurer l'alimentation électrique en ligne ou en dépôt des BHNS n'est pas arrêté à ce jour. L'ensemble des solutions reste donc ouvert, y compris une motorisation hydrogène.

La restructuration du réseau de bus

Un certain nombre de contributions ont également porté sur la future restructuration du réseau de bus desservant le secteur à l'issue de la réalisation du projet. Les participants expriment globalement un attachement aux Lianes 8 et 10, dont le maintien est globalement souhaité. Par ailleurs, un certain nombre de participants proposent une amélioration de la Corol 34 (fréquence, capacité) comme alternative pour faciliter la jonction avec la Ligne C, tout en évitant des nuisances sur les secteurs des rues Proudhon, Néruda et Bourlaux. De nombreuses contributions ont également porté la demande de mettre en place un système de bus de rabattement ou de navettes depuis Malartic, en direction du centre de Gradignan et en direction de la Ligne C à Villenave d'Ornon.

Réponse du maître d'ouvrage :

Quel que soit le parti d'aménagement, le projet prévoit la suppression de la lianes 8 dont la zone de chalandise coïncide avec celle du TCHNS. L'offre de bus sera restructurée pour garantir une amélioration de la qualité des services pour les usagers de transport en commun du territoire. Ces différentes demandes seront étudiées dans ce cadre, au regard des contraintes d'exploitation du TCHNS (zone de régulation du bus). Il est proposé d'intégrer le renforcement de la Corol 34 dans les caractéristiques du projet retenu.

La qualité du cadre de vie

Le projet a suscité de nombreuses questions et contributions liées à la qualité du cadre de vie, et notamment concernant les conditions de circulation, d'accessibilité locale, de sécurité routière, et de stationnement, les nuisances potentielles et les impacts fonciers et paysagers.

Les conditions de circulation

Quel que soit le mode envisagé, un grand nombre de participants a exprimé une inquiétude sur le risque d'aggravation de l'engorgement automobile sur le tracé, et la capacité d'écoulement des flux automobiles aux différents carrefours avec l'insertion d'un transport en commun en site propre.

Les craintes portent le plus souvent sur les secteurs de Pellegrin et du Tauzin où la circulation est actuellement très difficile aux heures de pointe, et où le projet risque d'apporter plus de désagréments que de bénéfices en termes de desserte.

Réponse du maître d'ouvrage :

En mode tramway, deux variantes d'insertion ont été envisagées. Dans le cas de la variante de base (stations sur Pompidou / Canolle / Privat), l'impact est important sur l'écoulement du trafic place A. Raba-Léon, et limité rue de la Béchade. Dans le cas de la variante locale (stations sur Canolle/ Bourdelle), l'impact existe mais demeure limité sur l'écoulement du trafic place A. Raba-Léon. En mode BHNS, l'insertion est prévue au niveau des boulevards pour les partis BHNS (B1 et B2) et BHNS ambitieux (BB1bis et B2bis). Pour les partis B1, B2, B1bis et B2bis, l'impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon existe mais demeure limité. Pour les partis d'aménagement B1bis et B2bis, un impact limité sur les capacités d'écoulement de la rue de la Béchade est à noter.

Un certain nombre de contributions a également porté sur le secteur de la Médoquine et de la Mission Haut Brion, sur lequel le projet de TCHNS, en plus de l'augmentation du nombre de logement et du projet de

réouverture de la Gare, fait craindre à certains une aggravation des conditions d'accès automobile.

Réponse du maître d'ouvrage :

En mode tramway et en mode BHNS, les différents projets connus (immobiliers, halte de la Médoquine) ont été pris en compte dans les insertions présentées. Une modification du plan de circulation local a été proposée dans la notice explicative, afin d'assurer notamment le report du trafic de transit.

Pour les partis d'aménagement T1, B1 et B1bis, le passage par les rues Bénédigues et du Bourdillat a suscité beaucoup de questions au regard de l'engorgement actuel des carrefours sur ces secteurs aux heures de pointe.

Réponse du maître d'ouvrage :

Quel que soit le parti d'aménagement T1, B1 et B1bis, l'impact sur la circulation est le même au niveau des rues Bénédigues / Bourdillat. Il est relativement faible compte tenu du fait qu'aucun aménagement de la voirie n'est réalisé pour l'itinéraire du bus (bus de rabattement pour T1, et BHNS pour B1/B1bis).

Sur le secteur des rues Proudhon, Neruda, et Bourlaux, au regard de la congestion actuelle, des oppositions très vives des partis T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4, ont été exprimées par un collectif de riverains et entrepreneurs du secteur. Pour leurs détracteurs, ces partis, ainsi que le projet d'implantation d'un P+R sur le secteur, vont renforcer la congestion automobile.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'impact de ces partis d'aménagement concerne le franchissement du carrefour Proudhon/Neruda, où l'insertion d'un TCHNS réduit les capacités d'écoulement du trafic, notamment en heure de pointe. Le parti T2, avec l'insertion d'un tramway sur l'avenue Proudhon et le franchissement du giratoire « Proudhon/Neruda » a un impact supplémentaire, avec une dégradation des capacités d'écoulement de ce giratoire sur les mouvements de sortie de ville aux abords de l'échangeur 17.

Les conditions d'accessibilité locale

Sur le secteur de la Médoquine, les contributions ont porté sur le fonctionnement des accès aux résidences récentes ou en projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué précédemment, en mode tramway, comme en mode BHNS, les différents projets connus (immobiliers, halte de la Médoquine) ont été pris en compte dans les insertions présentées.

L'incidence sur la sécurité routière

S'agissant du passage par la rue Diderot, les riverains expriment leurs craintes quant à un risque sécuritaire à proximité d'une école et de la place Mozart fréquentée par les enfants du passage d'un TCHNS.

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur ce secteur, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du quartier afin d'assurer sécurité et cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).

L'offre de stationnement

Pour les détracteurs des partis d'aménagement T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4, la suppression des places de parking récemment aménagées va pénaliser le tissu économique local.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études de conception veilleront à restituer les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet. Ces restitutions pourront se faire dans les rues adjacentes et selon les opportunités, à destination des riverains du projet.

Nuisances potentielles

Plusieurs participants ont fait part de leurs préoccupations vis-à-vis des nuisances générées par le projet, que ce soit les nuisances le temps des travaux (circulation, nuisances de chantier), ou bien en phase de fonctionnement (nuisances sonores, vibrations, risque de fissures pour les constructions jouxtant le tracé). De nombreuses questions ont été posées sur la réalité des nuisances générées, mais également sur les mesures envisagées par Bordeaux Métropole pour les réduire, voire les éviter.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les nuisances sonores et les vibrations potentiellement générées, le projet respectera les normes en vigueur.

Par ailleurs, l'étude d'impact liée au projet intégrera un volet « Bruit » et un volet « Vibrations » qui permettra de préciser les impacts du projet sur l'environnement et de proposer des mesures de réduction de ces impacts, par exemple la pose d'un dispositif anti-vibratile dans le cas où le mode tramway est retenu.

Enfin, comme pour l'ensemble des grands projets, la phase chantier fera l'objet d'une médiation auprès des riverains afin d'informer des conditions d'exécution des chantiers et en réduire la gêne et les nuisances.

Impacts paysagers

La question des impacts paysagers a été soulevée, dans les contributions, sur le secteur de Thouars notamment, où le projet nécessitera l'abattage d'arbres.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études de conception des aménagements paysagers accompagnant le projet devront présenter un « bilan vert » positif. Dans la mesure du possible, les alignements d'arbres seront conservés, dans le cas contraire, d'autres sujets seront replantés.

Impacts fonciers

Les impacts fonciers générés par le projet ont également soulevé des inquiétudes et des questionnements notamment de la part des particuliers concernés selon le tracé choisi sur la variante locale proposée sur Diderot / Dubernat. En effet, les riverains expriment leurs craintes concernant le fonctionnement du secteur, et notamment l'accessibilité aux parcelles en voiture sur les rues Diderot ou Dubernat.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet tend à limiter au maximum les acquisitions foncières. Les emprises seront précisées par les études de conception et des négociations seront engagées à l'issue de l'enquête publique.

Il est vrai que les 2 variantes en mode tramway présentent des impacts sur le tissu pavillonnaire. Dans le cas de la variante par Diderot, il faut restituer des parkings à proximité pour rétablir/garantir l'accès aux parcelles. Dans le cas de la variante par Dubernat, malgré l'impact foncier, l'accès Véhicules Légers aux parcelles reste possible. A noter qu'en mode BHNS, il n'y a pas d'impact sur l'accessibilité aux parcelles.

Sur ce secteur, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du quartier afin de permettre l'accessibilité des riverains et la cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).

Propositions d'adaptations du projet suggérées par le public sur certains secteurs

Certaines contributions ont porté sur les conditions d'insertions techniques du TCHNS sur certains secteurs, afin de demander des précisions, des adaptations ou des alternatives.

Desserte autour de la Vieille Tour

Sur le secteur de la rue de la Vieille Tour, des contributions demandent le maintien de l'accès à la rue Pierre Noailles dans les deux sens, ainsi que le maintien de l'arrêt INRIA actuel.

Par ailleurs, les participants expriment le souhait qu'une réorganisation du plan de circulation soit initiée dès maintenant dans ce secteur.

Réponse du maître d'ouvrage :

La desserte locale du quartier et l'accès à la rue Pierre Noailles dans les deux sens sont bien maintenus. Quels que soient les partis d'aménagement, il est proposé de dévier la circulation de transit sur l'axe de la Mission Haut Brion.

Pour l'arrêt INRIA, afin d'assurer une bonne vitesse commerciale à ce TCHNS, il est nécessaire de maintenir des distances inter stations intéressantes et optimisées. La position des stations est étudiée finement en fonction des potentiels de desserte. En l'occurrence, très peu d'accès se trouvent sur la rue Pierre Noailles (accès au campus uniquement). Les cheminements doux depuis et vers les stations seront étudiés et aménagés pour faciliter leur desserte (par exemple accès au centre-ville de Talence par la passerelle depuis la station Arts&Métiers).

Desserte et correspondance avec la gare de la Médoquine

De nombreuses contributions ont porté sur le positionnement de l'arrêt TCHNS pour faciliter la correspondance avec les quais de la gare de la Médoquine lors de sa réouverture.

Réponse du maître d'ouvrage :

En lien avec les études d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la Médoquine, les études de conception s'attacheront à offrir les meilleures conditions de correspondance pour les voyageurs.

Desserte du quartier Malartic

Concernant la desserte du quartier de Malartic, les contributions ont été très nombreuses. Elles ont principalement porté sur :

- Le nombre d'arrêts prévus dans le projet : de nombreux participants considèrent la suppression des arrêts sur Malartic pénalisante pour les populations vulnérables du quartier, notamment les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, du fait du rallongement des distances inter-arrêts ;
- Le tracé et la localisation du terminus : les contributions expriment le souhait que le TCHNS fasse le tour du boulevard de Malartic en effectuant un bouclage.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'offre de bus sera restructurée pour garantir une amélioration de la qualité des services pour les usagers de transport en commun du territoire, y compris pour garantir la desserte des populations vulnérables, en maintenant un nombre d'arrêts suffisant. Ces différentes demandes seront donc étudiées dans ce cadre.

Les principaux enseignements de la concertation

De nombreux partis d'aménagement ont été étudiés et présentés lors de la concertation.

Au travers de celle-ci, la population a pu exprimer de nombreux avis, ce qui a permis à Bordeaux Métropole de mieux comprendre les attentes, d'en tenir compte pour améliorer les partis d'aménagement et d'en tirer les enseignements suivants pour la suite du projet :

- La concertation a fait l'objet d'une forte participation du public, traduisant l'intérêt porté au projet, et la nécessité d'améliorer la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS), fait largement consensus.
- De plus, le projet de réalisation d'un transport en commun en site propre pour améliorer la desserte des quartiers de Thouars et Malartic a fait l'unanimité.
- Les participants ont plébiscité à la fois le mode Tramway et le mode BHNS pour ce projet.
- La question de la jonction avec la Ligne C et de l'interconnexion des principaux transports en commun a émergé de cette concertation, et a suscité de nombreuses contributions de la part des participants (favorables ou non à la jonction) ; les expressions favorables soulignent l'intérêt de cette interconnexion et les avis défavorables mettent en avant les incidences de l'insertion d'un mode structurant BHNS sur le tracé emprunté. Il est important de noter que, si la commune de Bègles est très favorable à cette jonction qui lui permet de bénéficier du projet, la commune de Villenave d'Ornon,

concernée en premier lieu par cette jonction qui la traverserait, s'y est déclarée défavorable par délibération de son Conseil municipal. Or, à ce jour, Bordeaux Métropole s'est toujours refusé à imposer un projet de transport en commun à une commune s'y étant opposée quand le tracé la concerne.

- Le choix de la variante de passage par la rue Dubernat ou la rue Diderot a suscité des craintes et questionnements sur la sécurité et les conditions d'accessibilité pour les riverains du secteur.
- Concernant la desserte du quartier de Thouars, si les solutions T1, B1 et B1 bis ont recueilli plus d'avis favorables que les solutions T2, B2 et B2bis, il a été souligné, notamment par la commune de Talence, que ces dernières desservaient mieux les zones d'habitat.
- Des attentes quant au maintien de la qualité du cadre de vie (espace vert, nuisances sonores, proximité des stations, accès et stationnements facilités et limitation des impacts fonciers) ont également été enregistrées. Bien que se situant dans un milieu urbanisé, des attentes ont été exprimées en termes de prise en compte des enjeux environnementaux, notamment sur la préservation des espaces boisés existants.

DEFINITION DES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Au regard des apports de la concertation, du résultat des différentes études menées et versées à la concertation, des objectifs du projet et des enseignements de la concertation exposés ci-dessus, il est proposé de définir les caractéristiques essentielles du projet « Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) » comme suit :

- Une création d'un TCHNS en fourche, selon un mode BHNS électrique avec :
 - o Un tronç commun à 5 min de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers.
 - o Une première branche à 10 min de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis.
 - o Une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui irait jusqu'à l'arrêt Neruda, et dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4.
- Une restructuration du réseau bus afin de renforcer l'offre sur les itinéraires de jonction avec la Ligne C, notamment par le renfort de la Corol 34.

Au regard de la qualité de l'offre de transport en commun et modes actifs, de l'insertion urbaine et paysagère, de l'impact sur l'environnement et des éléments socio-économiques, ce projet présente les meilleurs avantages comparatifs possibles :

- Bien que ne retenant pas le scénario B4 dans sa totalité et n'offrant pas de liaison directe avec la ligne C à Bègles, il permet une amélioration de la liaison entre la gare de Bègles et le quartier de Thouars via le renforcement de la Corol 34. Il respecte ainsi la délibération de la commune de Villenave d'Ornon qui s'est opposée au scénario B4 sur son territoire.
- Il est basé sur le parti B1bis, qui, après le scénario B4, recueille le maximum d'avis favorable.
- Il permet en outre, conformément à la demande de la commune de Talence, d'offrir la meilleure desserte possible du quartier de Thouars et de ses zones d'habitat social, conformément à un des objectifs adoptés du projet.

- Il offre un niveau de service très attractif pour les usagers actuels et futurs, avec une liaison Pellegrin - Malartic, prévue sans rupture de charge, à une fréquence de 10 minutes, une liaison Pellegrin-Néruda (par le cœur de Thouars) elle aussi à 10 minutes, ce qui aboutit sur le tronç commun à une forte fréquence à 5 minutes.
- Il offre une vitesse commerciale plus importante que T1, B1, T2 et B2, grâce au pourcentage de site propre (83%) quasiment équivalent à T1 et T2 sur la section Pellegrin- piscine de Thouars, avec des contraintes de circulation moindres (franchissements de carrefours, girations...), offrant aux usagers des temps de parcours optimisés, et le gain de temps le plus important.
- Il implique des acquisitions foncières moins importantes que sur T1 et T2 (superficie et nombre de bâtis impactés), et donc une atteinte à la propriété privée moins lourde.
- Il implique des impacts plus limités sur la circulation routière, notamment sur les secteurs : Hôpital Pellegrin, Vieille Tour, et Roul / Université / Arts et Métiers.
- Il offre une continuité cyclable proposée sur la quasi-totalité du tracé.
- Il présente un potentiel de fréquentation et un report modal estimés importants, comme les autres partis d'aménagement en mode BHNS.
- Il présente un coût d'investissement moins élevé que T1 et T2, et un bilan monétarisé très favorable, à l'instar du parti d'aménagement B1bis qui présente des caractéristiques comparables.

MISE A JOUR DU SDODM

Compte tenu des résultats de la concertation, et du projet qu'il vous est proposé d'arrêter, il vous est également proposé de mettre à jour le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains, approuvé à travers la Stratégie mobilités par délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016, avec les options retenues pour la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan, par notamment une actualisation de son tracé.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L5217-2,

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses article L103-2 et suivants,

VU la délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 relative à la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

VU la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 portant sur l'ouverture d'une concertation relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service,

VU l'arrêté n°2019-BM0260 du 27 février 2019 portant sur la précision des modalités de la concertation,

VU la délibération n°2019-360 du 21 juin 2019 portant sur l'élargissement à la commune de Bègles de la concertation publique relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service,

VU l'arrêté n°2019-BM1139 du 9 juillet 2019 portant sur les mesures d'adaptation des modalités de la

concertation,

VU le dossier de concertation, notamment les documents et études versés à la concertation et les contributions du public, mis à la disposition des élus métropolitains à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la concertation, organisée sur le projet « Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service » sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Talence, Pessac et Villenave d'Ornon a fait l'objet d'une forte participation du public, lequel a été en mesure de s'exprimer notamment sur l'opportunité du projet, et sur les différents partis d'aménagement présentés dans les études versées et les réunions publiques au fur et à mesure de la concertation,

CONSIDERANT les enseignements de la concertation,

CONSIDERANT QUE l'analyse des contributions montre que le public est très majoritairement favorable au projet de création d'un Transport en commun à haut niveau de service,

CONSIDERANT QUE, si le parti B4 a reçu le plus grand nombre d'avis favorables, il suscite une forte opposition de la part de la commune de Villenave d'Ornon, largement traversée par ce parti d'aménagement en mode BHNS, et que le Conseil municipal de cette dernière a délibéré contre ce projet,

CONSIDERANT QUE le tracé B1bis qui prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers, permet de répondre à une majeure partie des attentes et contributions du public,

CONSIDERANT QU'en sus de la réalisation du tracé B1bis, la réalisation d'une branche supplémentaire, reprenant l'amorce des tracés B3 et B4 depuis la station piscine de Thouars jusqu'à la station Neruda, permettrait, avec une fréquence de 10 min, de desservir au plus près le cœur de Thouars et notamment les zones d'habitat social les plus peuplées,

CONSIDERANT QUE le renforcement concomitant de la Corol 34 permettrait d'améliorer la liaison entre le quartier de Thouars, le Campus, la gare de Bègles et la ligne C,

CONSIDERANT QUE l'ensemble de ces propositions permettrait ainsi de répondre aux objectifs du projet fixés par délibération du 21 décembre 2018 décidant l'ouverture de la concertation.

DECIDE

Article 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service, sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Talence, Pessac et Villenave d'Ornon.

Article 2 : de confirmer la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements issus de la concertation et d'arrêter le projet sur la base des caractéristiques principales suivantes :

- Une création d'un TCHNS en fourche, selon un mode BHNS électrique avec :
 - o Un tronç commun à 5 minutes de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers.
 - o Une première branche à 10 minutes de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis.
 - o Une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui irait jusqu'à l'arrêt Neruda, et

dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4.

- Une restructuration du réseau bus afin de renforcer l'offre sur les itinéraires de jonction avec la Ligne C, notamment par le renfort de la Corol 34.

Article 3 : de s'engager, en réponse aux observations et préoccupations soulevées lors de la concertation :

- à prendre en compte dans les études : un « bilan vert » positif, les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet ;
- à confirmer dans le cadre de ces études : l'opportunité du passage par la rue Dubernat et par l'esplanade des Arts et Métiers ;
- à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du secteur des rues Edmond Rostand et Dubernat afin d'assurer sécurité, accessibilité des riverains et cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches en vue de favoriser la participation du public aux suites de l'élaboration du projet, à poursuivre toutes les démarches et études nécessaires à l'élaboration de ce projet, dans le respect des caractéristiques principales définies à l'article 2 et des engagements pris à l'article 3.

Article 5 : de mettre à jour le document graphique du SDODM au regard des caractéristiques du projet arrêtées à l'article 2.

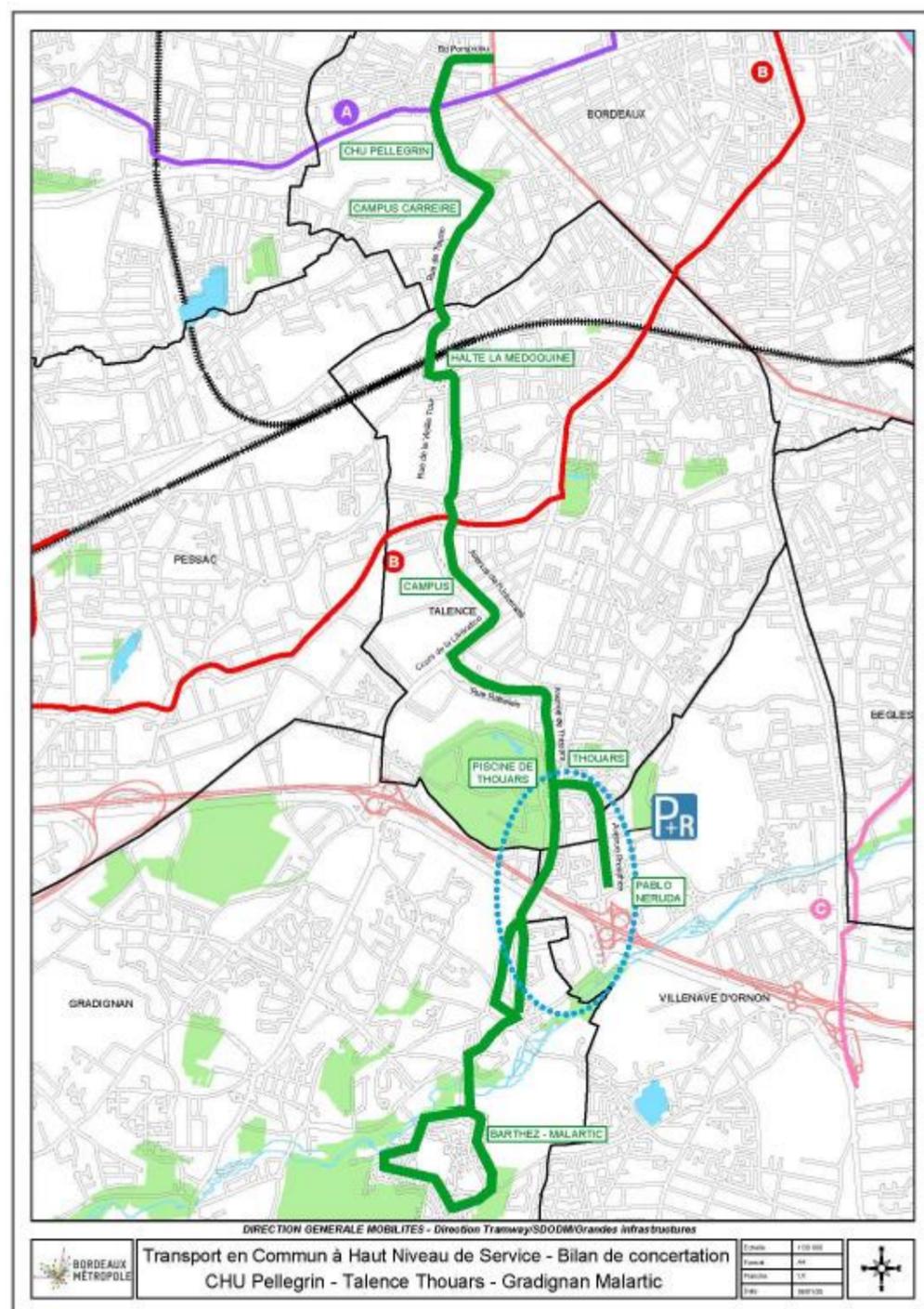
Article 6 : de tenir à disposition du public le bilan de la concertation, ainsi que le dossier de concertation sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), ces documents, ainsi que les registres de concertation seront également tenus à disposition à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 39-41 cours du Maréchal Juin - 33045 à Bordeaux.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Abstention : Monsieur EGRON, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur TOUZEAU, Monsieur HERITIE, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur TURON, Madame ZAMBON, Madame AJON, Madame CASSOU-SCHOTTE, Madame DELAUNAY, Monsieur DELLU, Monsieur DUBOS, Madame FAORO, Monsieur FELTESSE, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET, Madame LACUEY, Madame TOURNEPICHE;
Contre : Monsieur JAY

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 24 janvier 2020

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 28 JANVIER 2020	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN
PUBLIÉ LE : 28 JANVIER 2020	



4. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 29 septembre 2023 ouvrant la concertation relative à l'évaluation environnementale de la MECDU

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 29 septembre 2023	N° 2023-396

Convocation du 22 septembre 2023
Aujourd'hui vendredi 29 septembre 2023 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, M. Jean TOUZEAU, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Jean-Baptiste THONY, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatima BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Gérard CHAUSSET, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Eve DEMANGE, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Marc MORISSET, Mme Pascale PAVONE, M. Jérôme PESCINA, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Agnès VERSEPUY.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. Alexandre RUBIO à M. Nordine GUENDEZ
M. Thomas CAZENAVE à Mme Anne FAHMY
Mme Camille CHOPLIN à Mme Eve DEMANGE
M. Stéphane GOMOT à M. Olivier CAZAUX
M. Radouane-Cyrille JABER à M. Maxime GHESQUIERE
Mme Nathalie LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Gwénaél LAMARQUE à Mme Daphné GAUSSENS
M. Thierry MILLET à M. Jacques MANGON
M. Fabrice MORETTI à M. Christian BAGATE
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Béatrice SABOURET

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Pascale BOUSQUET-PITT à partir de 17h40
Mme Fabienne HELBIG à partir de 17h40
M. Michel LABARDIN à partir de 17h59
M. Jacques MANGON à partir de 17h30
M. Michel POIGNONEC à partir de 14h45
Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 17h05
M. Emmanuel SALLABERRY à partir de 16h

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Alain GARNIER à M. Patrick LABESSE jusqu'à 11h45
M. Jean TOUZEAU à Mme Josiane ZAMBON à partir de 14h45
Mme Brigitte TERRAZA à M. Jean-François EGRON à partir de 17h
Mme Claudine BICHET à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 15h30
Mme Brigitte BLOCH à M. Guillaume MARI à partir de 16h45
M. Stéphane PFEIFFER à Mme Delphine JAMET à partir de 14h45
M. Jean-Baptiste THONY à M. Bastien RIVIERES à partir de 17h
M. Dominique ALCALA à M. Max COLES à partir de 17h18
Mme Stephanie ANFRAY à Mme Typhaine CORNACCHIARI de 11h30 à 14h45 et à partir de 16h
Mme Christine BONNEFOY à Mme Pascale PAVONE à partir de 14h45
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY jusqu'à 11h
Mme Fatima BOZDAG à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 16h
M. Alain CAZABONNE à M. Jérôme PESCINA à partir de 16h
M. Didier CUGY à Mme Laure CURVALE de 10h30 à 12h
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET jusqu'à 15h45 et à partir de 17h55
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 17h30
M. Frédéric GIRO à Mme Pascale BRU à partir de 17h
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Anne Lépine jusqu'à 16h
Mme Sylvie JUQUIN à Mme Sylvie JUSTOME à partir de 17h18
Mme Sylvie JUSTOME à Mme Nadia SAADI de 10h40 à 12h40 et de 15h30 à 17h
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Harmonie LECERF MEUNIER à partir de 16h15
M. Stéphane MARI à Mme Fabienne HELBIG à partir de 17h19
M. Patrick PUJOL à Mme Christine BONNEFOY jusqu'à 13h45
M. Franck RAYNAL à M. Dominique ALCALA de 12h45 à 15h
Mme Marie RECALDE à Mme Anne-Eugénie GASPARD à partir de 15h
Mme Béatrice SABOURET à M. Nicolas FLORIAN à partir de 16h55
M. Jean-Marie TROUCHE à M. Benoît RAUTUREAU à partir de 16h
Mme Agnès VERSEPUY à M. Christophe DUPRAT à partir de 14h45

EXCUSE(S) :

Monsieur Fabien ROBERT.

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 29 septembre 2023	<i>Délibération</i>
	Direction Grands Projets Mobilité Service Grands Projets Mobilités	N° 2023-396

Ligne de Bus Express Pellegrin, Thouars, Malartic sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon - Déclaration d'utilité publique - Mise en compatibilité du document d'urbanisme - Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le schéma des mobilités adopté en septembre 2021 affirme la nécessité d'améliorer le réseau TBM existant et de le développer, notamment par la réalisation de nouvelles lignes structurantes. A cet effet, notre établissement envisage la réalisation d'une ligne de Bus Express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan.

Cette ligne structurante relie les trois lignes de tramway, irriguant le CHU, les campus et des quartiers denses de politique de la ville en offrant une alternative directe à un grand nombre de voyageurs contraints de rejoindre le centre de l'agglomération pour leur correspondance.

Ce projet a donné lieu à une concertation préalable au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme. Par délibération du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a adopté le bilan de la concertation préalable du projet d'amélioration de la desserte des quartiers Thouars et Malartic.

La réalisation du projet nécessite la saisine de l'autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas, afin que celle-ci établisse l'obligation, ou non, de réalisation d'une étude d'impact. Cette saisine est actuellement en cours de préparation par les services de Bordeaux Métropole.

Le projet fera également l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique au Préfet (DUP) et implique une mise en compatibilité du PLU en vertu de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme. Cette mise en compatibilité du PLU fera l'objet d'une nouvelle saisine de l'autorité environnementale dans le cadre de l'évaluation environnementale systématique du plan-programme.

La loi ASAP du 7 décembre 2020 est venue modifier l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme à savoir le champ d'application de la concertation du code de l'urbanisme et le champ de l'évaluation environnementale du PLU. La procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) étant soumise à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une concertation du code de l'urbanisme associant, pendant toute la durée d'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Aussi, la présente délibération vise à définir en vertu de l'article L.103-3 du code de l'urbanisme les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur la mise en compatibilité du PLU dans le cadre du projet de ligne de bus express entre les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan, d'une part, et à autoriser, d'autre part, Monsieur le Président à ouvrir cette concertation.

1. Contexte de la présente délibération

CONTEXTE DU PROJET

Bordeaux Métropole souhaite renforcer le maillage territorial du réseau structurant de transport, améliorer la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération.

En plus de répondre à un besoin croissant de mobilité dans le secteur, cette nouvelle offre de ligne structurante, performante et confortable sera également l'occasion de poursuivre le développement des modes actifs afin de réduire les nuisances de l'automobile et renforcer l'accessibilité à tous.

Par délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités et d'arrêter les objectifs du projet sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave-d'Ornon. Par délibération n°2019-360 du 21 juin 2019, le Conseil métropolitain a décidé, sans que cela remette en cause les objectifs du projet, d'étudier, pour tenir compte des premiers résultats de la participation du public, une ou des hypothèses d'extension vers Bègles du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, et d'élargir en conséquence le périmètre de la concertation publique à la commune de Bègles.

OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES ESSENTIELLES DU PROJET

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) poursuit les objectifs suivants, adoptés par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 :

- **Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin**, les campus universitaires et les quartiers de Thouars et Barthez-Malartic ;
- **Interconnecter les grands réseaux structurants de transport en commun** urbain pour favoriser l'intermodalité tout en améliorant le maillage du territoire ;
- **Renforcer la complémentarité** entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de Talence-Médoquine ;
- **Permettre un rabattement** des voitures et **encourager au report modal** par la création d'un parc-relais à proximité des grands axes routiers ;
- **Poursuivre le développement des itinéraires modes doux** le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages ;
- **Présenter une efficacité économique et des coûts soutenables** avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Par délibération en date du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'approuver le bilan de la concertation et de définir les caractéristiques essentielles du projet comme suit :

Une création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) « zéro émission » avec :

- Un tronçon commun à 5 minutes de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de

Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers.

- Une première branche à 10 minutes de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis
- Une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui ira jusqu'à l'arrêt Neruda à Villenave d'Ornon, et dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4 à travers le quartier de Thouars et l'avenue de Proudhon.

Le schéma des Mobilités voté par le Conseil Métropolitain en septembre 2021 réitère la volonté de la collectivité de poursuivre ce projet sous la dénomination de bus express Pellegrin – Thouars – Malartic (ligne de type BHNS, bus à haut niveau de service).

2. La concertation sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme

2.1 Objectifs poursuivis de la mise en compatibilité

L'inscription de nouvelles dispositions au PLU (notamment emplacements réservés) permettra à la collectivité de s'assurer de la réalisation de nouveaux espaces publics (voiries, voies en site propre pour les transports en commun, voie verte, ...) nécessaires à la restructuration du réseau de voiries. Certaines dispositions du règlement du PLU en vigueur ne permettent pas de mettre en œuvre le projet (espaces boisés classés par exemple). Le projet ne pourrait donc être mené à terme sans que le document d'urbanisme soit mis en compatibilité avec le projet. Les évolutions resteront limitées et contenues dans l'économie générale du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU 3.1.

Une nouvelle délibération de Bordeaux Métropole interviendra afin d'arrêter le dossier de DUP et de mise en compatibilité du PLU, qui sera par ailleurs adressé au Préfet lequel organisera une enquête publique. Cette enquête permettra notamment au public de se prononcer sur le contenu détaillé des modifications apportées au document d'urbanisme.

2.2 Modalités de la concertation

Les modalités de cette concertation sont les suivantes :

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation seront respectivement déposés :

- aux Mairies de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon;
- et à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole,

où ils pourront être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

La concertation sera également ouverte sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), lequel comportera les mêmes éléments que les registres papier et mettra à disposition du public un registre électronique.

Un ou plusieurs documents pourront également être versés pendant cette période pour alimenter et enrichir la concertation, notamment si des études complémentaires venaient à être menées, ou si des avis émanant d'autorités extérieures à Bordeaux Métropole venaient à être rendus. Le public sera tenu informé du versement de ces compléments via une information sur le site internet de la participation et un avis d'affichage en mairie.

Le dossier de présentation comportera notamment :

- ✓ une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales, un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement et sur certaines dispositions du règlement du PLU à rendre compatibles
- ✓ un plan de situation ;
- ✓ un registre de concertation.

Il n'est pas envisagé de réunion publique. Néanmoins, Bordeaux Métropole conserve la possibilité d'organiser une réunion publique portant sur l'ensemble du projet dans une des quatre communes concernées dans la mesure où les autres modalités prévues d'information et de participation citoyenne s'avèreraient incomplètes durant la période considérée.

Indépendamment de la présente délibération, la publicité de cette concertation, prenant la forme d'un avis de concertation publique, sera réalisée par insertion dans un journal local à large diffusion et par voie d'affichage sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon, au siège de Bordeaux Métropole et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole, tant pour son lancement que pour son achèvement.

Le bilan de cette concertation fera l'objet d'une délibération du Conseil de Bordeaux Métropole.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.5217-2,

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2 (modifié par la LOI n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 – art. 40) et suivants, L.104-1 et suivants, et L.153-54 et suivants,

VU le Plan local d'urbanisme en vigueur,

VU la délibération du conseil de Bordeaux Métropole n°2018-794 du 21 décembre 2018,

VU la délibération du conseil de Bordeaux Métropole n°2020-21 du 24 janvier 2020,

VU la délibération du conseil de Bordeaux Métropole n°2021-430 en date du 23 septembre 2021, adoptant le Schéma des mobilités,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE le PLU en vigueur nécessite d'évoluer pour permettre la réalisation d'une ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, par une procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une DUP,

CONSIDERANT QU'une procédure de mise en compatibilité du PLU soumise à évaluation environnementale nécessite l'organisation d'une concertation définie aux articles L103-1 et suivants du Code de l'urbanisme, selon les objectifs poursuivis et les modalités exposées ci-dessus ;

DECIDE

Article 1 : d'engager une procédure de mise en compatibilité du PLU liée à la déclaration

d'utilité publique du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.

Article 2 : d'adopter les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLU dans le cadre du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, tels que précisés dans le présent rapport.

Article 3 : de soumettre le projet de mise en compatibilité du PLU à une concertation régie par l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.

Article 4 : d'approuver les modalités de la présente concertation, telles que décrites dans le présent rapport.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à mettre en place ladite concertation, y compris, le cas échéant, à en préciser les modalités, en conformité avec les orientations et le cadre qui sont ici définis.

Article 6 : d'autoriser Monsieur le Président à fixer la date de clôture de cette concertation.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur POUTOU

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 29 septembre 2023

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 6 OCTOBRE 2023	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH
DATE DE MISE EN LIGNE : 6 OCTOBRE 2023	

5. Délibération du Conseil de la Métropole de Bordeaux de mars 2024 tirant le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 12 avril 2024	N° 2024-142

Convocation du 5 avril 2024
Aujourd'hui vendredi 12 avril 2024 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Madame Christine BOST, Présidente de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, Mme Claudine BICHET, Mme Brigitte BLOCH, M. Patrick BOBET, Mme Simone BONORON, Mme Christine BOST, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatima BOZDAG, Mme Myriam BRET, M. Eric CABRILLAT, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, M. Stéphane DELPEYRAT-VINCENT, Mme Eve DEMANGE, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, M. Olivier ESCOTS, M. Bruno FARENIAUX, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Alain GARNIER, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Nordine GUENDEZ, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Pierre HURMIC, M. Radouane-Cyrille JABER, Mme Delphine JAMET, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick LABESSE, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Baptiste MAURIN, Mme Claude MELLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, Mme Céline PAPIN, Mme Pascale PAVONE, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Isabelle RAMI, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alexandre RUBIO, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean-Baptiste THONY, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. Alain ANZIANI à Mme Véronique FERREIRA
Mme Christine BONNEFOY à Mme Daphné GAUSSENS
Mme Pascale BRU à Mme Typhaine CORNACCHIARI
M. Olivier CAZAUX à Mme Camille CHOPLIN
Mme Anne FAHMY à M. Stéphane MARI
M. Stéphane GOMOT à M. Maxime GHESQUIERE
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Pascale PAVONE
M. Thierry MILLET à Mme Béatrice SABOURET
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Géraldine AMOUROUX
M. Jérôme PEScina à M. Dominique ALCALA
M. Stéphane PFEIFFER à M. Jean-Baptiste THONY
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Fabienne HELBIG à partir de 15h
M. Thomas CAZENAVE à partir de 15h

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Stéphanie ANFRAY à Mme Amandine BETES de 14h à 15h30
Mme Amandine BETES à Mme Stéphanie ANFRAY à partir de 15h50
Mme Claudine BICHET à Mme Marie-Claude NOEL à partir de 16h30
Mme Brigitte BLOCH à Mme Céline PAPIN de 13h à 13h15
Mme Fatima BOZDAG à M. Benoît RAUTUREAU de 12h30 à 15h05
Mme Myriam BRET à M. Nordine GUENDEZ jusqu'à 13h15
M. Alain CAZABONNE à M. Emmanuel SALLABERRY de 14h40 à 16h
M. Alain CAZABONNE à Mme Simone BONORON à partir de 16h10
M. Thomas CAZENAVE à Mme Fabienne HELBIG de 12h50 à 15h
M. Max COLES à M. Benoît RAUTUREAU à partir de 16h30
Mme Laure CURVALE à M. Didier CUGY à partir de 14h25
Mme Nathalie DELATTRE à M. Christophe DUPRAT à partir de 14h40
M. Gilbert DODOGARAY à Mme Josiane ZAMBON à partir de 16h
M. Guillaume GARRIGUES à M. Gwénaél LAMARQUE à partir de 16h20
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Anne LEPINE à partir de 15h45
M. Michel LABARDIN à M. Franck RAYNAL de 9h30 à 12h30 et à partir de 14h25 et, à M. Patrick BOBET de 12h30 à 13h15
M. Gwénaél LAMARQUE à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 14h40
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Sylvie JUSTOME à partir de 16h
Mme Delphine JAMET à Mme Eve DEMANGE à partir de 14h25
M. Fabrice MORETTI à M. Christian BAGATE à partir de 12h
Mme Céline PAPIN à Mme Brigitte BLOCH à partir de 16h20
M. Patrick PAPADATO à Mme Marie-Claude NOEL de 14h25 à 15h40
M. Michel POIGNONEC à M. Max COLES de 14h40 à 16h30
M. Patrick PUJOL à M. Michel POIGNONEC jusqu'à 13h15
M. Franck RAYNAL à M. Eric CABRILLAT de 12h30 à 16h10
Mme Marie RECALDE à Mme Andréa KISS à partir de 16h30
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Eric CABRILLAT à partir de 16h10
M. Jean TOUZEAU à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 12h50

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 12 avril 2024	<i>Délibération</i>
	Direction Grands Projets Mobilité Service Grands Projets Mobilités	N° 2024-142

Ligne de Bus Express Pellegrin, Thouars, Malartic sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon - Mise en compatibilité du document d'urbanisme - Arrêt du bilan de la concertation - Décision - Autorisation

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1. RAPPEL SUR LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

CONTEXTE DU PROJET

Bordeaux Métropole souhaite renforcer le maillage territorial du réseau structurant de transport, améliorer la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération.

En plus de répondre à un besoin croissant de mobilité dans le secteur, cette nouvelle offre de ligne structurante, performante et confortable sera également l'occasion de poursuivre le développement des modes actifs afin de réduire les nuisances de l'automobile et renforcer l'accessibilité à tous.

Par délibération n° 2018-794 du 21 décembre 2018, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités et d'arrêter les objectifs du projet sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave-d'Ornon. Par délibération n° 2019-360 du 21 juin 2019, le Conseil métropolitain a décidé, sans que cela remette en cause les objectifs du projet, d'étudier, pour tenir compte des premiers résultats de la participation du public, une ou des hypothèses d'extension vers Bègles du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, et d'élargir en conséquence le périmètre de la concertation publique à la commune de Bègles. Au terme de la concertation tenue sur cette dernière commune entre le 16 juillet et le 3 décembre 2019, l'extension du projet n'y a finalement pas été retenue (délibération n°2020-21 du 24 janvier 2020).

OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES ESSENTIELLES DU PROJET

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) poursuit les objectifs suivants, adoptés par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 :

- **renforcer le lien entre CHU Pellegrin**, les campus universitaires et les quartiers de Thouars et Barthez-Malartic,
- **interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun** urbain pour favoriser l'intermodalité tout en améliorant le maillage du territoire,

2/6

- **renforcer la complémentarité** entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de Talence-Médoquine,
- **permettre un rabattement** des voitures et **encourager au report modal** par la création d'un parc-relais à proximité des grands axes routiers,
- **poursuivre le développement des itinéraires modes doux** le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages,
- **présenter une efficacité économique et des coûts soutenables** avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Par délibération en date du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'approuver le bilan de la concertation et de définir les caractéristiques essentielles du projet comme suit :

- une création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) « zéro émission » avec :
 - un tronc commun à 5 minutes de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers,
 - une première branche à 10 minutes de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis,
 - une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui ira jusqu'à l'arrêt Neruda à Villenave d'Ornon, et dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4 à travers le quartier de Thouars et l'avenue de Proudhon.

Le schéma des Mobilités voté par le Conseil Métropolitain en septembre 2021 réitère la volonté de la collectivité de poursuivre ce projet sous la dénomination de bus express Pellegrin – Thouars – Malartic (ligne de type BHNS, bus à haut niveau de service).

2. LA CONCERTATION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

a) Objectifs poursuivis de la mise en compatibilité

L'inscription de nouvelles dispositions au PLU (notamment emplacements réservés) permettra à la collectivité de s'assurer de la réalisation de nouveaux espaces publics (voiries, voies en site propre pour les transports en commun, voie verte, ...) nécessaires à la restructuration du réseau de voiries. Certaines dispositions du règlement du PLU en vigueur n'autorisent pas la mise en œuvre de l'intégralité du projet (espaces boisés classés par exemple). Le projet ne pourrait donc être mené à terme sans que le document d'urbanisme soit mis en compatibilité avec le projet. Les évolutions resteront limitées et contenues dans l'économie générale du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU 3.1.

Une nouvelle délibération de Bordeaux Métropole interviendra afin d'arrêter le dossier de DUP et de mise en compatibilité du PLU, qui sera par ailleurs adressé au Préfet, lequel organisera une enquête publique. Cette enquête permettra notamment au public de se prononcer sur le contenu détaillé des modifications apportées au document d'urbanisme.

b) Modalités de la concertation

La concertation publique s'est déroulée du 21 novembre 2023 au 21 décembre 2023 à 12h00.

3/6

L'information sur le déroulement de la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports de communication, conformément aux modalités définies par la délibération de Bordeaux Métropole n° 2023-396 du 29 septembre 2023. De plus, plusieurs outils ont été mis à la disposition du public pour lui permettre d'apporter sa contribution.

Modalités d'information sur la concertation et sur le projet

Les différents supports et outils de communication qui ont permis au public de s'informer sur la concertation ont été les suivants :

- Annonce de la concertation

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest), par voie d'affichage et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole de la date de début de la concertation et de la date de clôture de la concertation.

- Dossier public de présentation du projet

Le public a eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier de présentation :

- aux Mairies de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon,
- à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole,
- ainsi que sur le site Internet de la participation (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>).

Ce dossier de présentation a comporté une notice explicative, un plan de situation, des annexes et un registre de concertation.

Site internet de la participation

Le site de la participation ouvert dès le 21 novembre 2023 a été actualisé au fur et à mesure (présentation du projet, mise à disposition du dossier de présentation, annonce de la clôture de la concertation) offrant à la population la possibilité de s'informer sur le projet.

Registres papiers

Des registres de concertation ont été déposés avec le dossier de présentation à partir du 21 novembre 2023 :

- aux Mairies de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon,
- à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole.

Ces registres ont permis au public de formuler ses observations ou suggestions éventuelles, aux jours et heures habituels d'ouverture au public et ce, pendant toute la durée de la concertation.

Registre en ligne

Parallèlement, le public a pu faire part de ses avis et réactions aux avis déjà déposés sur la page du site de la participation de Bordeaux Métropole dédiée au projet.

3. BILAN DE LA CONCERTATION

ANALYSE QUANTITATIVE

Préambule

Il convient de noter la faible participation du public sur la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole.

Les contributions consignées sur les registres et sur le site Internet de Bordeaux Métropole dans le cadre de la concertation se répartissent de la manière suivante :

- 0 contribution sur le registre de la mairie de Bordeaux,
- 0 contribution sur le registre de la mairie de Gradignan,
- 1 contribution sur le registre de la mairie de Talence,
- 0 contribution sur le registre de la mairie de Villenave-d'Ornon,
- 0 contribution sur le registre de la direction Grands Projets Mobilités,
- 27 contributions (22 avis et 5 réactions) sur le registre mis en ligne sur le site de la participation, émanant de 22 participants.

ANALYSE QUALITATIVE

Aucun des commentaires ne porte sur l'objet même de la concertation, à savoir la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique.

Les avis exprimés portent principalement sur l'opportunité du projet, les caractéristiques techniques du projet de bus express, notamment son tracé, l'exploitation de la ligne ou le parc-relais. Ce dernier a suscité de nombreuses interrogations notamment quant à son emplacement précis. La présente concertation portant uniquement sur la mise en compatibilité du PLU, la notice explicative n'avait pas pour objet de présenter cet aménagement ni de détailler les caractéristiques techniques propres au projet.

Ces éléments seront présentés dans le dossier de déclaration d'utilité publique qui fera l'objet d'une enquête publique, lors de laquelle les participants seront invités à faire part de leurs questions et observations.

Parmi les participants se déclarant favorables à la réalisation de la ligne de Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic, une partie d'entre eux évoquent la pertinence de prolonger la ligne de bus express vers le centre de Gradignan comme le propose l'actuelle lianes 8, ou de desservir le lycée Vaclav Havel et la gare de Bègles. En termes d'exploitation, 2 avis soulignent la nécessité que le bus express soit réalisé dans sa grande majorité dans un site propre afin d'assurer son efficacité et 2 participants évoquent la nécessité d'une fréquence plus élevée pour le futur bus express par rapport à la ligne 8 actuelle, notamment sur la branche de Malartic. Une contribution évoque le besoin d'une piste cyclable sécurisée notamment entre Thouars et Malartic.

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le public a profité de cette concertation pour exprimer des avis dans la continuité de la première concertation relative au projet qui a eu lieu du 14 mars au 3 décembre 2019.

Comme vu précédemment, ces avis et réactions sont sans rapport avec l'objet de la présente concertation « MECPLU » et concernent notamment l'implantation du parc-relais, l'exploitation et le terminus de la ligne, l'aménagement de piste cyclable sécurisée.

Il est donc possible de considérer qu'au stade de la concertation, il n'y a aucune objection manifestée à la future mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Rappelons que lors de la précédente concertation, plus de 96% des participants se sont déclarés favorables à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

Par ailleurs, toutes les remarques seront prises en considération dans le cadre de la poursuite des études détaillées et feront l'objet d'une attention particulière dans le dossier de déclaration d'utilité publique qui fera l'objet d'une enquête publique.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.5217-2,

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2 et suivants, L.104-1 et suivants, et L.153-54 et suivants,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2018-794 du 21 décembre 2018,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2020-21 en date du 24 janvier 2020,

VU la délibération n° 2021-430 du 23 septembre 2021 relative au Schéma des mobilités,

VU la délibération n° 2023-396 du 23 septembre 2023 décidant d'ouvrir une concertation publique préalable portant sur la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la

déclaration d'utilité publique du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic,
VU l'arrêté de Bordeaux Métropole n°23METPP01153 du 6 novembre 2023 fixant la date d'ouverture de la concertation publique préalable portant sur la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic le 21 novembre 2023,
VU l'arrêté de Bordeaux Métropole n°23METPP01271 du 6 décembre 2023 fixant la date de clôture de la concertation publique préalable portant sur la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic le 21 décembre 2023 à 12h00,
VU les documents et études versés à la concertation et les contributions du public, mis à disposition des élus métropolitains à la direction Grands Projets de Mobilités de la Direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE le PLU en vigueur nécessite d'évoluer pour permettre la réalisation d'une ligne de Bus Express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan par une procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique,
CONSIDERANT qu'une procédure de mise en compatibilité du PLU soumise à évaluation environnementale a nécessité l'organisation d'une concertation définie aux articles L.103-1 et suivants du Code de l'urbanisme, laquelle s'est déroulée du 21 novembre au 21 décembre 2023 inclus,
CONSIDERANT que la faible participation malgré la communication autour de la concertation, ainsi que l'analyse des contributions reçues montrent que le public n'a exprimé aucun avis défavorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, tel que proposé dans le rapport de présentation,

Article 2 : d'autoriser Madame la Présidente de Bordeaux Métropole à prendre toutes décisions et à signer tous actes nécessaires à la poursuite de la procédure de déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité du PLU.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur POUTOU

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 12 avril 2024

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 18 AVRIL 2024	Pour expédition conforme, par délégation, le Vice-président, Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH
DATE DE MISE EN LIGNE : 18 AVRIL 2024	

6. Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole approuvant de dossier d'enquête préalable à la déclaration d'enquête publique

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 7 juin 2024	N° 2024-248

Convocation du 31 mai 2024
Aujourd'hui vendredi 7 juin 2024 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Madame Christine BOST, Présidente de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, Mme Claudine BICHET, Mme Brigitte BLOCH, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Christine BOST, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Eric CABRILLAT, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Stéphane DELPEYRAT-VINCENT, Mme Eve DEMANGE, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Alain GARNIER, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Nordine GUENDEZ, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Pierre HURMIC, M. Radouane-Cyrille JABER, Mme Delphine JAMET, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick LABESSE, Mme Nathalie LACUEY, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Baptiste MAURIN, Mme Claude MELLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPANATO, M. Jérôme PESCIANA, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Isabelle RAMI, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean-Baptiste THONY, M. Serge TURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. Alain ANZIANI à Mme Véronique FERREIRA
Mme Simone BONORON à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Camille CHOPLIN à M. Olivier CAZAUX
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET
M. Stéphane GOMOT à M. Maxime GHESQUIERE
M. Gwénaél LAMARQUE à Mme Daphné GAUSSENS
M. Thierry MILLET à M. Fabrice MORETTI
Mme Céline PAPIN à Mme Brigitte BLOCH
Mme Pascale PAVONE à Mme Zeineb LOUNICI
M. Stéphane PFEIFFER à M. Jean-Baptiste THONY
M. Michel POIGNONEC à M. Christophe DUPRAT
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON
M. Alexandre RUBIO à Mme Josiane ZAMBON

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 7 juin 2024	Délibération
	Direction Grands Projets Mobilité Service Grands Projets Mobilités	N° 2024-248

Ligne de Bus Express Pellegrin, Thouars, Malartic sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon - Lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) et procédures connexes - Décision - Approbation

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1) Rappel sur le projet soumis à la concertation

Contexte du projet

Bordeaux Métropole souhaite renforcer le maillage territorial du réseau structurant de transport, améliorer la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération.

En plus de répondre à un besoin croissant de mobilité dans le secteur, cette nouvelle offre de ligne structurante, performante et confortable, sera également l'occasion de poursuivre le développement des modes actifs afin de réduire les nuisances de l'automobile et renforcer l'accessibilité à tous.

Par délibération n° 2018-794 du 21 décembre 2018, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités et d'arrêter les objectifs du projet sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave-d'Ornon.

Par délibération n° 2019-360 du 21 juin 2019, le Conseil métropolitain a décidé, sans que cela remette en cause les objectifs du projet, d'étudier, pour tenir compte des premiers résultats de la participation du public, une ou des hypothèses d'extension vers Bègles du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, et d'élargir en conséquence le périmètre de la concertation publique à la commune de Bègles. Au terme de la concertation tenue sur cette dernière commune entre le 16 juillet et le 3 décembre 2019, l'extension du projet n'y a finalement pas été retenue (délibération n° 2020-21 du 24 janvier 2020).

Objectifs du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) poursuit les objectifs suivants, adoptés par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 :

- Renforcer le lien entre le CHU de Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers de Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain pour favoriser l'intermodalité tout en améliorant le maillage du territoire ;

2/7

- **Renforcer la complémentarité** entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de Talence-Médoquine ;
- **Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal** par la création d'un parc-relais à proximité des grands axes routiers ;
- **Poursuivre le développement des itinéraires modes doux** le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages ;
- **Présenter une efficacité économique et des coûts soutenables** avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête publique

A titre préliminaire : par délibération en date du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'approuver le bilan de la concertation et de définir les caractéristiques essentielles du projet comme suit :

- Une création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) « zéro émission » avec :
 - Un tronç commun à 5 minutes de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers
 - Une première branche à 10 minutes de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis
 - Une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui irait jusqu'à l'arrêt Neruda à Villenave d'Ornon, et dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4 à travers le quartier de Thouars et l'avenue de Proudron.

Le schéma des Mobilités voté par le Conseil Métropolitain en septembre 2021 réitère la volonté de la collectivité de poursuivre ce projet sous la dénomination de bus express Pellegrin – Thouars – Malartic (ligne de type BHNS, bus à haut niveau de service).

Le tracé du bus Express Pellegrin - Thouars - Malartic se situe sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon. Il comprend 23 stations sur un linéaire d'environ 11,5km.

L'itinéraire emprunté est composé d'un tronç commun et de deux branches se séparant vers le sud

Le tronç commun va de la barrière Saint-Augustin (Bordeaux) au nord, jusqu'à l'intersection de l'avenue Thouars et de la rue Arthur Rimbaud (Talence), en desservant des secteurs d'habitats et d'emplois ainsi que des équipements d'importance. Parmi les équipements desservis, on compte le groupe hospitalier Pellegrin, le centre hospitalier Charles Perrens, le futur pôle d'échanges multimodal de Talence-Médoquine (halte ferroviaire ouverte en 2025, espaces publics en 2026), le domaine universitaire et le quartier de Thouars.

A noter que pour une meilleure desserte du domaine Universitaire et en correspondance directe avec la ligne de tram B, un passage sera créé via l'allée de la Chaufferie et l'avenue Prévost. Ce tracé permet ainsi la création d'un véritable pôle d'échanges urbain voire interurbain avec la future gare routière Arts-et-Métiers. Au préalable, la transition entre l'avenue Haut-Brion et l'avenue de la Vieille-Tour à Talence s'effectuera par la rue Diderot.

Au sud de l'intersection entre l'avenue Thouars et la rue Arthur Rimbaud, le tracé se divise en deux branches. L'une des branches va desservir le cœur du quartier de Thouars et un terminus à Pablo Neruda sur la commune de Villenave d'Ornon.

L'autre branche dessert plus au sud la maison d'arrêt de Gradignan, la zone industrielle de

Chanteloiseau et le quartier de Malartic sur la commune de Gradignan.

Le bus express reliera la Barrière Saint Augustin au terminus de Pablo Neruda en environ 21 minutes et la barrière Saint Augustin au terminus de Malartic en environ 30 min (temps prévisionnels en phase d'étude).

Le projet comprend plusieurs types d'aménagement :

- Sur le tronç commun de la barrière Saint-Augustin (Bordeaux) au Nord, jusqu'à l'intersection de l'avenue Thouars et de la rue Arthur Rimbaud (Talence) au Sud : des sites propres bus sont mis en place afin d'améliorer significativement l'efficacité des lignes de bus, en les affranchissant des aléas de la circulation. Cet aménagement sera accompagné de mesures de franchissement prioritaire aux carrefours.
- Sur les branches de Thouars et Malartic : le bus circulera principalement en mixité avec les voitures, à l'exception d'aménagements bus ponctuels sur les secteurs connaissant des difficultés de circulation.

Tout au long du tracé du bus express, ces aménagements s'accompagnent d'une requalification des espaces publics favorisant les modes actifs. Des aménagements paysagers sont également mis en œuvre, reflétant l'ambition environnementale du projet et offrant un meilleur cadre de vie.

Afin d'envisager un mode de transport vertueux et confortable, le système de transport envisagé est un bus électrique zéro émission directe à batterie. L'exploitation de la ligne nécessitera l'acquisition de 22 matériels roulants.

Trois zones de rechargement/régulation aux terminus et à proximité seront créées afin de permettre un rechargement partiel.

Le remisage et la maintenance des bus de la ligne seront effectués dans le dépôt Lescure. Pour ce faire, les sites de Pompidou et de Gautier seront adaptés avec les installations et équipements nécessaires.

Enfin, dans le cadre de l'opération, un parc-relais d'environ 150 places sera créé dans le quartier Thouars à Talence. Ce P+R sera accessible, depuis la rocade, par l'échangeur 17 et la rue Salvador Allende et par l'avenue de Thouars.

- *La fréquentation prévisionnelle est estimée de 24 000 voyageurs/jour. La Valeur Actualisée Nette sur le projet est très largement positive à hauteur de + 310 M€.*

2) Mise en compatibilité du document d'urbanisme

Certaines dispositions du règlement applicables dans le périmètre du projet ne permettent pas la mise en œuvre de ce dernier et devront être levées ou adaptées (ajustement de contours d'Espaces Boisés Classés, modification des dispositifs de protection « dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine », etc). L'inscription de nouvelles dispositions au PLU (notamment les emplacements réservés) peuvent permettre à la collectivité de s'assurer de la réalisation de nouveaux espaces publics (voiries, voies en site propre pour les transports en commun, voie verte, ...) nécessaires à la restructuration du réseau de voirie. A cet effet, une concertation publique prévue par la délibération n° 2023-396 du 29 septembre 2023 s'est déroulée du 21 novembre 2023 au 21 décembre 2023 inclus.

Le bilan de cette concertation a été présenté et soumis à la validation du Conseil métropolitain au cours de la séance du 12 avril 2024.

En synthèse, le public a profité de cette concertation pour exprimer des avis dans la continuité de la première concertation relative au projet qui a eu lieu du 14 mars au 3 décembre 2019. Cependant, ces avis et réactions étaient sans rapport avec l'objet de la concertation « MECPLU » et concernaient notamment l'implantation du parc-relais, l'exploitation et le terminus de la ligne, l'aménagement de piste cyclable sécurisée, propres au projet mais pas à la MECPLU.

Il est donc considéré qu'il n'y a eu aucune objection manifestée à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, et aussi un fort intérêt pour le projet au regard des thèmes abordés, et alors que lors de la précédente concertation plus de 96% des participants se sont déclarés favorables à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

Par ailleurs, toutes les remarques seront prises en considération dans le cadre de la poursuite des études détaillées et font l'objet d'une attention particulière dans le dossier de déclaration d'utilité publique.

3) Coût prévisionnel

Le coût prévisionnel de ce projet est estimé à 112,4 M€ HT (conditions économiques décembre 2023) à ce stade d'avancement des études. Ce coût comprend les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les acquisitions foncières, les travaux d'infrastructure d'espaces publics et paysagers, de voirie, de parc-relais et d'adaptation du dépôt Lescure.

L'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières sollicitée 29 décembre 2023 s'élève à 5,2 M € HT avec marge d'aléas de 15% incluse, d'après l'avis de la Direction de l'immobilier de l'Etat en date du 18 mars 2024. Cette estimation prend en compte des parcelles dont le besoin à acquérir n'est pas prévu à date. L'évaluation des opérations et travaux liés au foncier est de 5,2 M€ dont les travaux de reconstitutions riveraines.

Il convient par ailleurs de préciser que ce projet fait l'objet d'une subvention de l'Etat au titre du 4ème appel à projet de l'Agence Française de Financement des Infrastructures de Transport (AFIT) pour un montant de 4 890 000€.

4) Mise en oeuvre

La mise en œuvre du projet nécessite impérativement des emprises foncières. Indépendamment des acquisitions pouvant être effectuées à l'amiable, le lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est donc nécessaire dans le cas où il y aurait lieu de conduire des procédures d'expropriation.

Cette enquête publique devra se réaliser sous forme d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique régie par le Code de l'environnement (articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement) dans la mesure où le projet est soumis à l'élaboration d'une évaluation environnementale.

Afin de mettre le Plan local d'urbanisme (PLU) en compatibilité avec le projet, il est également nécessaire par application des articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme, que l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence. Le dossier d'enquête comporte ainsi l'ensemble des pièces requises au titre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, notamment : l'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, les modifications apportées au PLU pour assurer la compatibilité avec le projet et une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU.

Enfin, le projet, compte tenu de ses caractéristiques, pourrait être soumis à différentes réglementations qui feront l'objet de dossiers spécifiques, notamment un dossier au titre de la loi sur l'eau, une demande d'autorisation de défrichement et une demande de dérogation aux interdictions pour la conservation des espèces protégées. Ces dossiers, qui requièrent un degré de connaissance plus détaillé du projet, feront l'objet d'une présentation ultérieure auprès des services compétents de l'Etat.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est consultable dans les locaux de la Direction générale des mobilités de Bordeaux Métropole, immeuble Laure Gatet, cours Maréchal Juin à Bordeaux. Il comporte les pièces suivantes :

- Pièce A : Guide de lecture

- Pièce B : Demandeur
- Pièce C : Informations administratives
- Pièce D : Plan de situation
- Pièce E : Notice explicative
- Pièce H : Etude d'impact
- Pièce I : Mise en compatibilité du document d'urbanisme
- Pièce J : Evaluation socio-économique
- Pièce K : Avis et décisions

Le Conseil de Bordeaux Métropole est ainsi appelé à solliciter auprès du Préfet de la Gironde l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) avec mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) ainsi que la prescription de l'enquête parcellaire afin de poursuivre le processus d'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet. La prescription de l'enquête parcellaire pourra être dissociée en fonction de l'avancement des opérations foncières.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

- VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.5217-2 ;
- VU** le Code de l'environnement, notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.122-1 et suivants ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L.110-1, et L.121-1 et suivants ;
- VU** le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2 et suivants et L.153-54 et suivants ;
- VU** la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2018-794 du 21 décembre 2018 relative à l'ouverture de la concertation ;
- VU** la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2020-21 en date du 24 janvier 2020, approuvant le bilan de la concertation et arrêtant le projet en précisant ses caractéristiques essentielles ;
- VU** la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2021-430 en date du 23 septembre 2021, adoptant le Schéma des mobilités ;
- VU** la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2023-396 en date du 29 septembre 2023 relative à l'ouverture d'une concertation publique préalable portant sur la mise en compatibilité du PLU ;
- VU** la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2024-142 en date du 12 avril 2024, arrêtant le bilan de la concertation préalable relative à la mise en compatibilité du PLU,
- VU** la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n° 2024-118 en date du 15 mars 2024, portant délégation des pouvoirs du Conseil de Métropole à la Présidente,
- VU** le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique consultable dans les locaux de la Direction générale des mobilités de Bordeaux Métropole,
- VU** l'avis de la direction de l'immobilier de l'Etat, en date du 18 mars 2024,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il est nécessaire d'améliorer la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Barthez-Malartic à Gradignan ;

CONSIDERANT QU'il est nécessaire de relier ces territoires au réseau structurant de transports en commun, à la halte de la Médoquine, aux campus et au CHU Pellegrin ;

CONSIDERANT QUE la mise en œuvre du projet de bus express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan nécessite de pouvoir procéder à des acquisitions foncières, le cas échéant par voie d'expropriation, il convient de solliciter le préfet aux fins d'obtenir la déclaration d'utilité publique des travaux relatifs à la

réalisation du projet qui emportera la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) ;

CONSIDERANT QU'il convient également de solliciter du préfet de la Gironde la prescription, en temps voulu, de l'enquête parcellaire relative aux immeubles à acquérir pour permettre la réalisation du projet de bus express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan ;

CONSIDERANT QUE la Présidente de Bordeaux Métropole s'est vu déléguer, par délibération n° 2024-118 en date du 15 mars 2024, compétence pour décider de toute acquisition d'immeubles, droits immobiliers ou mobiliers quel qu'en soit le montant, nécessaire à une opération d'utilité publique, pour tout projet métropolitain approuvé par le Conseil, ainsi que pour engager les procédures d'expropriation ;

CONSIDERANT QUE la Présidente s'est également vu déléguer, par cette même délibération, compétence pour solliciter, pour les opérations poursuivies pour le compte de Bordeaux Métropole, les autorisations d'urbanisme (notamment les permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir, déclarations préalables), les certificats d'urbanisme, les autorisations environnementales, les autorisations de défrichement, les examens au cas par cas par l'Autorité environnementale ;

DECIDE

Article 1 : d'approuver le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU,

Article 2 : d'autoriser Madame la Présidente de Bordeaux Métropole à requérir auprès du Préfet de la Gironde l'ouverture d'une enquête publique préalable concernant les travaux relatifs à la réalisation du bus express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique qui portera également sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU), afin de permettre au maître d'ouvrage de procéder aux acquisitions foncières, si nécessaire par voie d'expropriation,

Article 3 : d'autoriser Madame la Présidente à requérir auprès du préfet de la Gironde, en temps voulu, l'ouverture de l'enquête parcellaire relative aux emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet de bus express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan, après l'obtention de l'arrêté préfectoral de DUP, en vue d'obtenir l'arrêté de cessibilité.

Article 4 : d'autoriser Madame la Présidente à accomplir toutes les formalités entrainées par cette opération et à signer les actes et tous les autres documents à intervenir.

Article 5 : d'autoriser Madame la Présidente à prendre toutes dispositions utiles à l'exécution des travaux correspondants.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur POUTOU;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 7 juin 2024

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 13 JUIN 2024	Pour expédition conforme, par délégation, le Vice-président, Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH
DATE DE MISE EN LIGNE : 14 JUIN 2024	

7. Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service d'Accompagnement Territorial
Unité Métropole

Rédacteur : **Gwenaël BUSSEUIL**
Chargé d'études en urbanisme et aménagement
Tél : 05 47 30 53 67 / 06 72 99 14 59
Mél : gwenael.busseuil@girond.gouv.fr

Bordeaux, le 11/02/2025

PROCÈS-VERBAL

Objet : Réunion d'examen-conjoint – Procédure de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole – DUP Bus Express « Pellegrin – Thouars – Malartic »

Mardi 04/02/2025 – 10h00 – Cité administrative de Bordeaux

Présentiel

- Bordeaux Métropole (pôle planification) : T. Diot, F. Benoist
- Bordeaux Métropole (pôle projet) : L. Petiteau, A. Hervé, S. Charles-Achille Fibleuil
- INGEROP : F. Cailloux
- SYSTRA : M. Lecerf
- ville de Talence : B. Hannoyer
- ville de Gradignan : J-P. Labourse
- CMA : E. Montarnier
- DDTM33 : H. Vignhal, G. Busseuil

Organismes excusés

- SNCF Immobilier
- Conseil Départemental de Gironde
- Chambre d'agriculture de Gironde
- Conseil Régional

Organisme absent

- Syndicat de l'Aire métropolitaine bordelaise (SYSDAU)

La **DDTM de Gironde** introduit la réunion en remerciant les participants d'être venu. Il est indiqué qu'à ce stade, et notamment en ce qui concerne les organismes non représentés, il n'a été remonté aucun avis sur la procédure de mise en compatibilité discutée collégalement ce jour.

I – Présentation du projet, contexte réglementaire

La présentation du projet de Bus Express, du contexte réglementaire global, ainsi que de la compatibilité du projet avec le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole, est assurée par Mmes Cailloux et Lecerf.

Celle-ci se base sur le power-point de présentation qui a été communiqué à l'ensemble des personnes publiques associées le lundi 27 janvier 2025 (joint en annexe).

Cité administrative
2 rue Jules Ferry – BP 90
33090 Bordeaux Cedex
ddtm-sat-um@girond.gouv.fr
Tél : 05 56 24 80 80
www.girond.gouv.fr

1/5

I.1 Le projet de Bus Express

Pour rappel, il s'agit de la deuxième ligne de Bus Express mise en place sur la Métropole bordelaise après la ligne G « Saint-Aubin de Médoc – Gare Saint-Jean » courant 2024. Le trajet global est présenté. La ligne partira de la barrière St Augustin. Elle interceptera 2 lignes de tram, la A à « l'hôpital Pellegrin », et la B aux « Arts et Métiers », ainsi que le futur service express régional métropolitain (SERM) en gare de la Médoquine. Puis, la ligne traversera Talence avant son terminus en 2 branches distinctes à partir de la piscine de Thouars, une direction Villenave d'Ornon et l'arrêt Pablo Neruda l'autre direction Gradignan et son quartier Malartic.

Parmi les ambitions concourant à l'intérêt général du projet, sont affichés un objectif « bas carbone » à travers le choix des matériaux ou encore la récupération de l'eau pluviale, un objectif « reverdissement » de certaines sections du tracé, ou encore un objectif « développement des modes doux » avec le déploiement d'aménagements sécurisés pour les vélos sur un linéaire de 11 kilomètres. La vitesse commerciale sur le « tronçon commun » Pellegrin/Thouars sera de 21 km/h, soit un temps de parcours estimé à 20 minutes. Le cadencement en heure de pointe sera d'un passage toutes les 5 minutes sur la partie en « tronçon commun », et un passage toutes les 10 minutes pour les 2 branches en bout de ligne.

I.2 Contexte réglementaire

La synthèse réalisée rappelle les diverses autorisations nécessaires au projet (coupes et abattages d'arbres, urbanisme, Déclaration Loi sur l'Eau). Il est indiqué que l'Autorité environnementale vient tout juste de rendre son avis, et qu'un mémoire en réponse sera réalisé d'ici un mois.

Par ailleurs, étant donné la réduction d'espaces boisés classés (EBC) intervenant sur la commune de Gradignan, il est indiqué qu'une évaluation environnementale – commune avec l'étude d'impact du projet – a été réalisée, et dont la concertation s'est tenue courant 2023.

Enfin, avant d'aborder la partie « compatibilité », il est indiqué que l'analyse s'est basée sur la version du PLUi post-approbation de la modification n°11 le 2 février 2024. Les dernières évolutions intervenues depuis n'ayant aucune incidence sur le linéaire de projet.

II – Compatibilité au document d'urbanisme, modifications opérées

II.1 Compatibilité avec le PLUi de Bordeaux Métropole

L'analyse n'a révélé aucune incompatibilité vis-à-vis des pièces de dossier suivantes du PLUi : le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les programmes d'orientations et d'actions mobilités (POA) ou encore les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Après analyse de la compatibilité du projet avec les réglementations écrites et graphiques du PLUi, et tenant compte de chaque entrée communale, les incompatibilités suivantes ont été relevées :

- pour la commune de Bordeaux, avec les emplacements réservés (ER) de voirie n°S218 et de mixité sociale « SMS.085 »
- pour la commune de Talence, avec la disposition paysagère C3020 « Continuité de Thouars »
- pour la commune de Gradignan, avec l'ER de voirie T1991 et la carte des EBC sur le boulevard Malartic

II.2 Modifications opérées

Dans l'ambition de réaliser un nouveau dépôt de bus à Bordeaux sur le périmètre accueillant la servitude de mixité sociale SMS.085, Bordeaux Métropole crée une nouvelle servitude de localisation d'intérêt général non numéroté à ce stade IG.XX. Pour autant, il est procédé à la modification de la servitude « SMS.085 », en réduisant à 0 % la part consacrée minimale de la surface de plancher dédiée à de l'habitat tout en maintenant la part de surface de plancher habitat consacrée au logement locatif social à 50 % ou plus.

Les emplacements réservés S218 et T1991 sont réduits pour tenir compte de la voirie déjà existante et de l'insertion du projet de Bus Express.

Un ajout de la mention « sauf dans le cadre de projets d'infrastructure de transports en commun » complète la prescription spécifique relative notamment aux masses boisées, d'alignement et arbres remarquables de la disposition C3020.

Enfin, une réduction de 577 m² d'EBC intervient sur la commune de Gradignan afin de permettre la réalisation de la piste cyclable assortie d'une bande tampon de 4 mètres. Il est précisé cependant que le linéaire concerné n'est pas boisé en l'état actuel, et que des études ont été menées afin d'exclure la susceptibilité de présence d'une zone humide au droit de cet EBC, cartographié comme tel sur la planche de zonage dédiée du PLUi.

III – Échanges

Avant d'entamer le tour de table pour tenir compte des diverses interrogations et remarques des personnes publiques associées (PPA), il est fait un point sur les incidences potentielles sur l'environnement. Le projet est considéré comme non impactant ou de façon négligeable sur l'ensemble des thématiques abordées, avec néanmoins la mise en place de rares mesures d'évitement ou de réduction en matière de milieu naturel, ou encore de paysage et patrimoine.

III.1 Observations dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité

La **DDTM33** demande pour quelle raison il a été décidé le maintien de la servitude de mixité « SMS.085 », rendue partiellement inopérante eu égard au projet de Bus Express.

Bordeaux Métropole répond que sa conservation permet de ne pas obérer l'avenir, avec le souhait de conserver la possibilité de construire des logements dont sociaux sur cet emplacement.

Tout en précisant qu'un avis officiel sera transmis par courrier, la **CMA** souhaite faire une première remarque relative au projet débattu ce jour. Elle dit regretter l'absence de volet économique au dossier, alors que la thématique a été abordé lors de la mise en service de la ligne G de Bus Express « St-Aubin de Médoc – Saint-Jean ». À titre d'exemple, il lui semble manquer une réflexion sur la compatibilité entre l'aménagement viaire et les besoins des artisans situés aux abords du tracé.

La **ville de Talence** formule une observation. Elle souhaite la modification de la nouvelle formulation d'exception relative à la disposition C3020, en proposant l'écriture suivante : « *sauf dans le cadre du projet de Bus Express « Pellegrin – Thouars - Malartic » ; ceci afin d'éviter un risque de multiplicité de ce type d'exemption à l'avenir sur leur territoire.*

Le **pôle projet de Bordeaux Métropole** indique que la MRAe a fait la même remarque dans son avis, dans la mention comme suit « *conditionnée à la mise en œuvre de continuités paysagères* ». D'où leur intention de donner suite à cette remarque.

Pour autant, le **pôle planification de Bordeaux Métropole** émet une vigilance sur ces dénominations trop précises. Elle fait référence à la procédure de mise en compatibilité du PLUi relative au projet

d'amélioration de la vitesse commerciale de la Lianes 11 menée entre 2022 et 2024, dont le changement de nom (cf. devenue Lianes 27) a entraîné une confusion voire des difficultés administratives en fin de procédure.

La DDTM précise que, selon sa lecture, la procédure de mise en compatibilité étant propre à cette ligne de Bus Express, il est préférable de réduire l'exemption au seul projet dont elle fait l'objet.

III.2 Observations hors procédure

De façon plus générale, et indépendamment de la procédure débattue ce jour.

La CMA formule d'autres remarques. Elle souligne que l'évolution des activités économiques et commerciales de Bordeaux est catastrophique, avec près de 10 % de fermetures de commerces, avec un accès au centre-ville commercial de la ville de Bordeaux rendu quasi impossible. L'accent est notamment mis sur les métiers de l'artisanat et de services, avec des professionnels qui ne souhaitent plus se rendre dans l'hyper-centre pour des raisons de difficultés de circulation et de stationnement. En synthèse, **la CMA** dit regretter de devoir porter ce même discours lors des réunions associant les diverses PPA, sans évolution de la prise en compte de ces enjeux.

Sur le sujet des places de livraison, **la DDTM** demande si une réflexion est actuellement menée sur Bordeaux Métropole, en lien avec la transformation des usages et la multiplication observée des sociétés de livraison sur ces dernières années.

La ville de Gradignan indique en complément qu'une remarque sera formulée par la commune sur la problématique des places de stationnement au droit des commerces, rue de la croix de Montjous. **Bordeaux Métropole** apporte quelques éléments de réponse. L'organisme précise qu'il y a très peu d'activités et de commerces le long de cette ligne et que, au droit de ceux-ci, tout a été mis en œuvre pour conserver le stationnement et les modalités de fonctionnement et livraison de ces activités et commerces.

En ce qui concerne la rue de la Croix de Montjous à Gradignan, il est indiqué que les places de la contre-allée au droit des commerces sont bien maintenues. Certaines places le long de la rue Montjous, servant aux résidents des pavillons, sont en revanche impactées afin de créer le site propre et offrir plus de confort aux modes actifs. Il est précisé qu'une enquête de stationnement permettant d'établir l'inventaire précis de l'offre de stationnement (licite ou non), le taux d'occupation selon la nature du stationnement, et le taux de rotation observé, a été effectuée et permet de conclure que d'autres places de stationnement sont disponibles dans les voies directement adjacentes pour ces résidents.

La ville de Gradignan formule 2 observations complémentaires. D'une part, elle dit souhaiter une prolongation de la ligne de Bus Express jusqu'à un terminus situé en centre-ville. D'autre part, elle souhaite qu'un traitement de façade soit réalisé sur le boulevard de Malartic.

La ville de Talence demande des précisions au CMA sur la problématique de stationnement au droit des commerces, les places étant maintenues à leur connaissance sur leur territoire.

Le CMA précise que la remarque était d'ordre général en mettant l'accent au travers d'exemple sur les problématiques de stationnement et d'accessibilité, qui touchent à la fois les professionnels du bâtiment ou encore les personnes à mobilité réduite.

Cité administrative
2 rue Jules Ferry – BP 90
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 93 30 33
Mél : gwenael.busseuil@gironde.gouv.fr
www.gironde.gouv.fr

4/5

IV – Rétroplanning, avis des PPA

La DDTM rappelle qu'en vue de la tenue de l'enquête publique, le procès-verbal (PV) de la réunion d'examen-conjoint tenue ce jour sera mis à disposition. Un projet de PV sera envoyé à l'ensemble des PPA sous quinzaine pour relecture, soit d'ici au mercredi 19 février 2025.

Par ailleurs, le dossier d'enquête publique devant comporter les éventuels avis des PPA, **la DDTM** rappelle la nécessité d'être destinataire desdits courriers dans un temps très court.

La ville de Talence, la ville de Gradignan, ainsi que la Chambre des Métiers et de l'artisanat indiquent qu'un avis sera transmis dans les jours à venir, mais précisent qu'une partie des remarques ne concernera pas forcément la procédure de mise en compatibilité débattue ce jour.

La réunion est levée à 11h30.

Cité administrative
2 rue Jules Ferry – BP 90
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 93 30 33
Mél : gwenael.busseuil@gironde.gouv.fr
www.gironde.gouv.fr

5/5

8. Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet



Mission régionale d'autorité environnementale
Région Nouvelle-Aquitaine

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Nouvelle-Aquitaine sur le projet de création de la ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole (33)

n°MRAe 2025APNA16 dossier P-2024-16766

Localisation du projet : Communes de Bordeaux, de Talence, de Gradignan et de Villenave-d'Ornon (33)
Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Gironde
En date du : 29 octobre 2024
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : DUP emportant mise en compatibilité du PLUi
 L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.
 En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.
 En application de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.
 En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.
 En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.
 Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122-1-1 III du Code de l'environnement).
 Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délibération de la MRAe Nouvelle-Aquitaine.
Ont participé et délibéré : Pierre LEVAVASSEUR, Didier BUREAU, Jérôme WABINSKI.
 Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de création de la ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic qui desservira les communes de Bordeaux, de Talence, de Gradignan et de Villenave-d'Ornon, ainsi que sur la déclaration d'utilité publique (DUP) permettant l'opération et emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole.

La mise en service du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic constitue une étape importante du schéma des mobilités 2020-2030 de Bordeaux Métropole.

Présentation du projet

La ligne de bus Pellegrin-Thouars-Malartic sera exploitée sur un linéaire de 11,5 km avec des bus électriques équipés de batteries, qui circuleront principalement sur une voie dédiée et pourront bénéficier d'une priorité systématique aux carrefours. Le niveau de service proposé par le bus express offrira une alternative 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, les quartiers de Thouars à Talence et de Malartic à Gradignan, la ligne apportera une réponse aux besoins de mobilité identifiés sur le sud de la Métropole.

Participant à la transformation des quatre communes qu'elle traverse, la ligne reliera plusieurs quartiers en évolution :

- le Groupe Hospitalier Bordeaux Pellegrin : le CHU compte parmi les plus vastes structures hospitalières de France, avec plus de 3 000 lits et places ;
- 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 campus les plus étendus d'Europe ;
- les quartiers denses de Thouars et Malartic, marqués par des opérations de renouvellement urbain.

La desserte des pôles d'attractivité par la ligne concernera tous les usages (santé, travail, études, achats, loisirs) tout au long de la journée, de 5h00 à 1h00. Environ 24 000 voyageurs quotidiens sont attendus.

Le projet comprend la mise en place de 23 stations d'arrêts, d'un parc-relais d'environ 150 places au niveau de l'avenue de Thouars (Talence), l'adaptation du dépôt Lescure (Bordeaux) afin d'assurer la maintenance et le remisage de la flotte de bus.



Plans de masse du dépôt de Lescure et du parc-relais de Thouars – extraits pièce H3 pages 7 et 8

L'infrastructure proposée est prévue pour améliorer les conditions d'exploitation des bus, particulièrement sur les axes connaissant de fortes difficultés de circulation, en recherchant une fréquence de desserte plus élevée et des temps de parcours améliorés, notamment sur :

- la rue de Canolle, la rue Antoine-Bourdelle, la rue du Tauzin à Bordeaux ;
- l'avenue de l'Université, le cours de la Libération, l'avenue de Thouars à Talence ;
- l'avenue Pierre-Proudhon à Villenave-d'Ornon ;
- la rue de la Croix-de-Monjous à Gradignan.



En matière d'urbanisme, Bordeaux Métropole appartient au périmètre du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé le 13 février 2014, et dispose actuellement d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), dont la première révision a été approuvée le 16 décembre 2016.

Le PLU(i) a fait l'objet de onze modifications, d'une modification simplifiée, de 39 révisions allégées et de diverses mises en compatibilité. La onzième modification du PLUi, approuvée le 2 avril 2024, a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 24 février 2023¹.

Il comprend un Programme local de l'habitat (PLH) et un Plan des déplacements urbains (PDU) sous la forme de deux Programmes d'orientation et d'action (POA).

Le Schéma des mobilités², adopté le 23 septembre 2021, traduit la stratégie de Bordeaux Métropole en matière de mobilité. Il considère que le réseau urbain doit être en capacité d'augmenter la performance des lignes de bus, et le service rendu aux usagers, pour être plus compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture. Il affiche plus particulièrement cet objectif au sein de la fiche action n°5 « Transports collectifs – Améliorer la vitesse commerciale des bus ».

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

1 Avis de la MRAe 2023ANA12 du 24 février 2023 consultable à l'adresse suivante : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2022_13468_m11_plui_bordeauxmetropole_avisae_v-collegiale.pdf

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

planifiant sept lignes de bus express dans le Schéma des mobilités³.



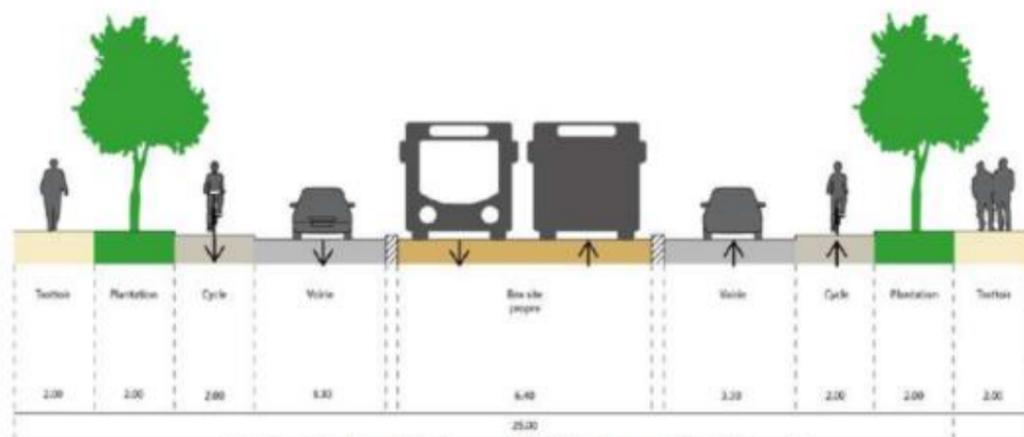
La mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole, et plus particulièrement des règlements écrits et graphiques dans les communes de Bordeaux, de Talence, de Villenave-d'Ornon et de Gradignan, a pour but de permettre la réalisation des différentes composantes du projet de création de la ligne de bus express :

- 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 de 18 m (quais de 24 m) ;
- 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.

La procédure d'évolution du PLUi consiste ainsi à :

- modifier l'emprise des emplacements réservés S218 sur la commune de Bordeaux et T1991 sur la commune de Gradignan ;
- modifier la servitude de mixité sociale SMS.085 et mettre en place une servitude d'intérêt général pour permettre la création d'un centre de remisage et de maintenance de la flotte de bus, au niveau du parking Gautier du dépôt de Lescure, sur la commune de Bordeaux ;
- modifier les prescriptions de la fiche C3020, qui protègent les masses arborées, alignements et arbres remarquables du secteur de Thouars à Talence, car le projet nécessite la suppression d'arbres d'alignement dans le cadre de l'élargissement de l'avenue de Thouars, pour l'insertion du bus express et des pistes cyclables ;
- réduire de 577 m² l'emprise d'un espace boisé classé (EBC) situé au niveau du secteur Malartic à Gradignan, afin de permettre la réalisation d'une voie verte.

3 Les six autres lignes de bus express concernées sont Bordeaux-Saint-Aubin, Intra-rocade, Circulaire des boulevards, Liaison gare Saint-Jean-Artigues, Liaison Presqu'île Campus, Technobus extrarocade.



Configuration type de la ligne extrait étude d'impact pièce H3 page 9

Procédures relatives au projet et au PLU

Le projet présenté est soumis à déclaration d'utilité publique (DUP). En raison de ses caractéristiques, il fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale en application des rubriques 6° a), 39° b) et 41° a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, visant respectivement la « construction de routes classées dans le domaine public routier [...] des communes et des établissements publics de coopération intercommunale [...] », les « opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du Code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² [...] » et les « aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus ».

Par ailleurs, il implique la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole. Celle-ci est soumise à évaluation environnementale en application de l'article R.104-13 du Code de l'urbanisme, en tant qu'elle est susceptible d'incidences sur un site Natura 2000.

Le porteur de projet a choisi de mener une procédure d'évaluation environnementale dite « commune » au projet et à la mise en compatibilité du document d'urbanisme en application des articles L. 122-14 et R. 122-27 du Code de l'environnement. La MRAe souligne l'intérêt et la pertinence de cette procédure encore trop peu souvent utilisée.

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte donc sur le projet et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

Les principaux enjeux du secteur du projet portent sur :

- la qualité de l'air, en lien avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et particulièrement celles liées aux transports ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- le cadre de vie, en matière de nuisances sonores en particulier.

II – Analyse de la qualité des rapports environnementaux

S'agissant d'une procédure commune, et en référence à l'article R122-27 du Code de l'environnement, l'étude d'impact tient lieu également de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU. Elle doit comprendre à cet égard les éléments mentionnés aux articles R.122-20 du Code de l'environnement et R.104-38 du Code de l'urbanisme, relatifs aux plans, soit une présentation des motivations de la procédure précisant les solutions de substitution raisonnable envisagées, un état initial de l'environnement, la description des incidences de l'évolution du document d'urbanisme avec les mesures d'évitement et de réduction d'impact correspondantes, et enfin un résumé non technique.

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document distinct. Il est clair, succinct, facilement lisible et suffisamment illustré pour permettre une compréhension aisée des enjeux du projet par le public.

Les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet sont toutefois dispersées dans divers documents, ce qui ne facilite pas une appréhension claire et rapide de ses principales caractéristiques.

La MRAe recommande de regrouper les rapports environnementaux distincts pour en faciliter l'appréhension globale et valoriser pleinement la procédure d'évaluation environnementale commune.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Milieu physique

Au niveau de l'aire d'étude, la topographie est globalement plane. Le niveau de terrain naturel varie peu, et est compris entre 11 m NGF et 30 m NGF. Le projet s'implante principalement en milieu urbain sur le trajet d'une ligne de bus existante (lignes 8).

Selon le dossier, le projet permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'utilisation du bus électrique qui n'émet pas directement des gaz à effet de serre et remplace une ligne de bus thermiques, ainsi qu'un report modal attendu de la voiture particulière vers les transports en commun.

En matière d'hydrogéologie et d'hydrologie, l'aire d'étude est concernée par trois masses d'eau souterraines :

- des sables, graviers et galets plio-quaternaires de la Garonne à l'Ouest du Ciron, en mauvais état chimique ;
- des alluvions de la Garonne aval, entre Langon et la confluence avec la Dordogne, en bon état ;
- des calcaires, grès et faluns de l'Oligocène majoritairement captif du Nord du Bassin aquitain en mauvais état quantitatif.

Un périmètre de protection immédiat de captage d'eau destinée à la consommation humaine est situé à proximité immédiate de l'emprise du projet (forage « Lavardens » localisé sur la commune de Talence).

L'emprise de la ligne de bus est située à proximité immédiate de la zone du projet du périmètre de protection éloignée du captage d'eau destinée à la consommation humaine « Verthamon », dans la commune de Pessac.

Enfin, le projet de la ligne de bus est positionné dans la zone des projets de périmètres de protections éloignées et rapprochées des captages d'eaux destinées à la consommation humaine « Cazeaux n°1, 2 et 3 », « Monjoux » et « Coqs rouges » dans la commune de Gradignan. Des prescriptions sont en cours de rédaction concernant ces futurs périmètres de protection.

Le tracé recoupe trois cours d'eau : le Peugue, qui prend sa source au lieu-dit « bois des sources du Peugue » à Pessac, dont l'exutoire est le fleuve la Garonne ; le ruisseau d'Ars, canalisé pour maîtriser les inondations et collecter les eaux de ruissellement ; l'affluent de l'Eau-Bourde qui prend sa source à Cestas, affluent de la Garonne.

En ce qui concerne les risques naturels, l'aire d'étude est en grande partie concernée par le risque inondation par remontée de nappe et par inondation de cave. Elle n'est pas concernée par le zonage d'un PPRi. L'aire d'étude est également concernée par le risque de retrait-gonflement des sols argileux, qualifié de moyen à fort sur l'aire d'étude.

Milieu naturel⁴

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire ou de protection portant sur cette thématique.

Deux sites Natura 2000 et trois Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont en revanche recensés dans un rayon de 5 km du projet :

- le site Natura 2000 *La Garonne* (Directive Habitats), à 2,5 km à l'est du projet ;
- le site Natura 2000 *Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans* (Directive Habitats), à environ 4 km à l'est du projet ;
- la ZNIEFF de Type I de la *Mare du Bois de Thouars* se situe à proximité immédiate ;
- la ZNIEFF de Type I *Bocage de la basse vallée de l'eau blanche* à environ 4 km à l'est ;
- la ZNIEFF de type II *Bocage humide de la basse vallée de la Garonne*, à 4 km à l'est.

Deux cartographies localisant le site Natura 2000 et les ZNIEFF par rapport au projet figurent en page 34 (pièce H4 de l'étude d'impact).

Le site d'implantation a fait l'objet de plusieurs investigations réalisées de février 2021 à septembre 2021. L'aire d'étude rapprochée correspond à un « tampon » de 300 m autour du tracé.

Dans un milieu essentiellement artificialisé, les enjeux faune, flore, habitats et zones humides sont peu marqués dans la zone d'étude.

Les inventaires ont mis en évidence les différents **habitats naturels** du site d'implantation, qui couvrent une surface totale de 254 ha, cartographiés en pages 41 et suivantes de l'étude d'impact.

Selon l'inventaire réalisé, le site du projet concerne 17 habitats naturels distincts, dominés par les milieux anthropiques : bâtiments des villes, pelouses de parcs, réseaux de transports, jardins ornementaux. L'aire d'étude immédiate est également occupée par des milieux plus naturels, comme des boisements, des prairies et des fourrés ainsi des milieux humides et cours d'eau. La forêt riveraine de frênes et d'aulnes est un habitat d'intérêt communautaire.

⁴ Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

Les investigations portant sur la végétation, les habitats ainsi que sur la réalisation de sondages pédologiques (dont le nombre n'est pas précisé dans le dossier) concluent à la présence de 1,8 ha de zones humides sur l'aire d'étude immédiate.

Concernant la **flore**, 94 espèces ont été identifiées avec des niveaux d'enjeux qualifiés de nuls à très faibles. Le jardin du centre de recherche INRIA Bordeaux Sud-Ouest et le Jardin de la Béchade n'ont pas été investigués.

16 espèces exotiques envahissantes ont été identifiées, dont le bambou, le Laurier-sauce, le Robinier Faux-Acacia pour les espèces les plus significatives.

Concernant la **faune**, les principaux enjeux relevés pour chaque groupe d'espèces dans l'état initial concernent l'avifaune (35 espèces, dont 5 d'intérêt communautaire : le Serin Cini, La Bouscarle de Cetti, Le Verdier d'Europe, le Martinet noir et le Chardonnet élégant), les mammifères terrestres (Écureuil roux, Hérisson d'Europe), cinq espèces de chiroptères, l'herpétofaune (Grenouille agile, Crapaud épineux, Triton palmé, Salamandre tachetée) et deux espèces de reptiles : Lézard des murailles, Couleuvre verte et jaune.

Concernant l'entomofaune, 17 espèces sont recensées, dont la présence potentielle du Grand Capricorne.

En matière de continuités écologiques, le terrain d'étude est situé en dehors des zones de réservoir de biodiversité inscrites dans la Trame Verte et Bleue, identifiée dans le SRADDET approuvé le 27 mars 2020.

La zone étudiée est caractérisée par un tissu urbain qui comprend plusieurs parcs et jardins de ville, plus ou moins arborés. Les milieux ouverts sont en majorité constitués de zones viticoles. Ces milieux forment la trame verte.

Aucun des espaces naturels compris dans l'aire d'étude immédiate, situés sur les abords du tracé du projet, ne sont directement impactés. Selon le dossier, le site étudié en lui-même ne joue pas de rôle particulier, ni majeur, dans le fonctionnement écologique du secteur et présente un enjeu faible pour le projet.

Le dossier recense en pages 109 et suivantes les alignements d'arbres potentiellement concernés par le projet, situés respectivement dans les quatre communes concernées, l'enjeu est qualifié de fort.⁵

Milieu humain

Une étude « air et santé » a été réalisée selon les dispositions de la note technique du 22 février 2019⁶ relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières.

L'état initial a permis de dresser tout d'abord un descriptif des caractéristiques d'une zone d'étude de 250 m de part et d'autre du projet. D'après les informations collectées, la population de la zone d'étude est d'environ 22 700 personnes.

Sur la base de la campagne de mesures réalisée, le projet de Bus express s'intègre dans un contexte où les concentrations en dioxyde d'azote peuvent excéder la valeur limite réglementaire sur les axes les plus fréquentés, au centre de la voie. La décroissance des concentrations se fait rapidement dans les 100 premiers mètres. La qualité de l'air apparaît moins dégradée au sud du tracé en direction de Talence et Gradignan en raison d'une urbanisation qui peut limiter la dispersion et de flux de trafics moins denses.

Le pétitionnaire estime que la population au sein de la zone d'étude aux horizons 2027 et 2047 sera équivalente à la population actuelle. Concernant l'évolution du nombre de véhicules par kilomètre parcouru, une hausse est attendue entre l'état actuel et la projection à 2027, avec ou sans projet. Puis une stabilisation est attendue à l'horizon 2047, avec ou sans projet. Par rapport aux situations sans projet, le pétitionnaire estime que la mise en place de la ligne de bus conduira à une diminution du nombre de véhicules.kilomètre parcouru (- 1,3 %).

Une baisse des émissions de polluants dus au trafic routier est prévue entre la situation actuelle et la projection à 2027 avec ou sans projet (concentration moyenne annuelle en baisse d'environ 11 %). Le pétitionnaire justifie cette baisse par l'amélioration du parc de véhicules (motorisation et système de gaz d'échappement) malgré la hausse attendue du trafic routier.

Une baisse de l'ensemble des émissions de polluants est attendue entre les projections à 2027 et 2047 avec ou sans projet (concentration moyenne annuelle en baisse d'environ 6 %).

Une modélisation de la dispersion des polluants dans la bande d'étude a été réalisée, aux horizons 2027 et 2047 avec ou sans réalisation du projet d'aménagement. Les données météorologiques annuelles de 2023 de la station Météo France la plus proche de l'aire d'étude ont été utilisées. Les calculs n'indiquent pas de dépassements des valeurs réglementaires.

La MRAe relève que des prescriptions de la note technique du 22 février 2019 n'ont pas été pleinement appliquées aux lieux-dits vulnérables (établissements d'enseignement, crèches) situés

⁵ L'article L.350-3 du Code de l'environnement précise que les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité.

⁶ Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

dans la bande d'étude du projet. Il conviendrait de re-questionner la réalisation du volet « air et santé » de l'étude d'impact, notamment son niveau d'étude au niveau des lieux-dits vulnérables présents dans la bande d'étude du projet.

En ce qui concerne les nuisances sonores, le projet traverse des zones considérées comme calmes et des zones de bruit critique métropolitaines, de bruit critique communales et de bruit potentiel métropolitaines du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé par le conseil métropolitain du 20 décembre 2019. **Il conviendrait de se référer à ce plan d'actions, de reprendre et d'adapter ces recommandations pour ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit.**

La carte stratégique du bruit de Bordeaux-Métropole a été utilisée afin de caractériser l'état initial sonore au niveau du projet. De plus, une campagne de mesures acoustiques in situ a été réalisée du 15 au 16 mars et du 21 au 22 mars 2023, au moyen de 23 points de mesures, permettant de caractériser localement les ambiances sonores préexistantes. Dans un deuxième temps, une modélisation du site d'étude a été réalisée dans sa configuration actuelle et future (20 ans après réalisation du tracé).

En situation initiale, les niveaux sonores sont compris entre 50,5 et 74,0 dB(A) sur la période jour et entre 42,0 et 67,0 dB(A) sur la période nocturne :

- 292 bâtiments sont en ambiance sonore préexistante modérée,
- 99 bâtiments sont en ambiance sonore préexistante modérée de nuit,
- 122 bâtiments sont en ambiance sonore préexistante non modérée.

Par ailleurs, 42 bâtiments présentent des niveaux de situation de Point Noir Bruit⁷ (PNB).

Part modale, réseau de transport en commun et trafic

Les derniers comptages réalisés sur le secteur datent de 2017-2018. Une campagne exhaustive avait alors été réalisée dans le cadre de la première étude d'insertion d'une ligne de bus express. Une comparaison des trafics entre 2018 et 2021 (dernières données disponibles sur les compteurs permanents) a été réalisée, dans le but de confirmer la représentativité des niveaux de trafic de l'époque par rapport à la situation la plus récente.

Ces comptages répartis sur quatre secteurs mettent en évidence des volumes de trafic journalier importants sur le corridor du projet, globalement compris entre 8 000 véhicules/j et 14 000 véhicules/j par sens de circulation. Ces niveaux de trafic correspondent aux limites de capacités généralement admises pour une voie de circulation en milieu urbain.

Sur le plan des transports en commun, l'aire d'étude est desservie par le réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole), comprenant deux lignes de tramway et plusieurs lignes de bus.

L'aire d'étude est bien équipée en termes d'aménagements cyclables, que ce soit par des bandes cyclables, des pistes cyclables bilatérales ou couloirs bus ouverts aux vélos.

La MRAe relève que le dossier n'indique pas clairement la part modale entre les différents modes de transports ainsi que leur évolution prévisible.

L'étude d'impact intègre une analyse **paysagère** détaillée en pages 166 et suivantes (pièce H4). Le paysage est principalement urbain, cependant des espaces végétalisés sont également présents.

Le paysage de l'aire d'étude peut être décomposé en quatre séquences définies comme suit, du nord vers le sud :

- Séquence 1 : la ville équipée. Du boulevard Georges Pompidou à la rue de Tausin, dans la commune de Bordeaux ;
- Séquence 2 : la ville productive. De l'avenue de la Mission Haut-Brion, quartier Médoquine, à l'avenue de la Vieille Tour, au niveau des vignobles, dans la commune de Talence ;
- Séquence 3 : la ville paysagée. De l'avenue de la Vieille-Tour, quartier Arts et Métiers, à l'avenue Thouars, au niveau de la piscine ;
- Séquence 4 : la ville dilatée. De l'avenue Thouars au quartier Malartic sur la branche ouest, et de l'avenue Thouars à l'avenue Proudhon à Villenave-d'Ornon (séquence 4bis).

Neuf périmètres de protection de monuments historiques sont compris dans l'aire d'étude.

Sur le plan **archéologique**, trois Zones de Présomption de Prescription Archéologiques sont localisées au sein de l'aire d'étude.

En matière **d'urbanisme**, les secteurs concernés par le projet sont principalement couverts par un zonage de type urbain : zones urbaines UM multifonctionnelles (UM2, UM3, UM8, UM12, UM14, UM16, UM30 et UM34), zones urbaines UP de projet (UP1, UP49 et UP79) et zones urbaines spécifiques (US2 et US5).

Certaines parcelles, en limite du tracé de la ligne de bus, sont couvertes par un zonage agricole (Ag et Ah-2) ou naturel (Nb correspondant à un réservoir de biodiversité, Ne à vocation d'équipements d'intérêt collectif et

⁷ Un point noir bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L_{Aeq}(6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L_{Aeq}(22h-6h)).

Nu à vocation de loisirs).

Le dossier analyse les dispositions des règlements de chacun des zonages, et confirme que les travaux nécessaires à la modification des infrastructures routières en vue de la mise en place d'une ligne de transports en communs de type bus, ne sont ni interdits, ni soumis à conditions. La mise en comptabilité du PLUi de Bordeaux Métropole ne porte donc pas sur la modification des zonages en vigueur ni sur celle de leurs règlements écrits.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les impacts, directs et indirects, du projet en phase chantier et en phase d'exploitation sont identifiés et présentés dans le document H5 pour les différentes thématiques environnementales et sanitaires.

Milieu physique

Le projet ne prévoit pas de prélèvement dans les eaux souterraines, ni d'opérations de rabattement de nappe.

En phase travaux, un système d'assainissement provisoire sera mis en place au niveau des bases de chantiers. Des zones de décantation et de prétraitement des eaux chargées et des eaux de lavages seront installées avant un rejet dans le réseau public d'assainissement.

Les mesures de réduction en phase chantier consistent à préciser les modalités de circulation des engins, prévoir une procédure d'arrosage des pistes lors du risque d'envol des poussières, adapter les travaux en fonction des risques météorologiques.

En matière de gestion des eaux pluviales, l'objectif recherché dans le cadre du projet est de limiter le taux d'imperméabilisation des surfaces imputables au projet et de limiter au maximum les rejets au réseau d'assainissement.

Deux types d'aménagements de rétention et d'infiltration seront utilisés :

- des noues et des bassins paysagers à ciel ouvert, notamment sur le secteur du cours de la Libération à Talence,
- des arbres de pluie : il s'agira de créer une tranchée drainante en proximité directe du fil d'eau, pour collecter les eaux de ruissellement et permettre leur écoulement direct dans les fosses d'arbres projetés ou existants.

Selon le dossier, sur le linéaire du tracé, la part de surface perméable va passer ainsi de 14 % à 31 %.

L'étude comporte un bilan chiffré des émissions de gaz à effet de serre du projet en pages 16 et suivantes de la pièce H6. Elle consiste à calculer d'une part les consommations d'énergie évitées par le projet, grâce au report modal des véhicules particuliers vers la nouvelle ligne de bus, et d'autre part les consommations d'énergie supplémentaires générées par l'augmentation du trafic de bus liée à la création de la nouvelle ligne de transport. Le bilan est réalisé sur les 50 premières années suivant la mise en service de la ligne en 2028.

Le niveau des émissions de CO prévisible des travaux dus à la construction de la nouvelle ligne de bus express sont estimés à 17 990 teq.CO2.

La nouvelle ligne de bus express émettra en fonctionnement 8 995 teq.CO2 sur la période de référence de 50 ans.

Le taux de renouvellement des bus express (20 véhicules d'une longueur 18 mètres) et des batteries sont respectivement de 15 ans et 7,5 ans, soit l'émission de 13 990 téq.CO2 sur la même durée de référence.

L'ensemble de ces trois postes d'émissions générés par le projet en phases travaux et d'exploitation et de renouvellement du parc sont estimés au total à environ 40 975 teq.CO2 sur l'ensemble de la durée de vie du projet.

Selon le dossier, grâce au report modal attendu de la route vers la nouvelle ligne de bus express, le projet a la capacité de compenser 172 516 teq.CO2 de son empreinte carbone totale sur la durée de référence de 50 ans selon un scénario dit de mesures existantes (AME), qui reflète l'évolution prévisible du parc automobile selon l'impact des politiques et des mesures déjà adoptées.

Selon un scénario dit AMS anticipant l'évolution du parc automobile en projetant à terme son électrification à hauteur de 93 %, le projet a la capacité de compenser 76 726 teq.CO2 de l'empreinte carbone totale du projet sur sa durée de vie.

Selon le dossier, la neutralité carbone du projet serait atteinte entre 5 et 6 ans après sa mise en service en 2028, ce qui au regard des résultats des deux scénarios AME (hypothèse de compensation haute) et AMS (hypothèse basse) apparaît excessivement optimiste.

La MRAe recommande de répreciser le bilan et la neutralité carbone au regard des chiffres annoncés.

Milieu naturel

En phase chantier, les mesures d'évitement et de réduction consistent à réaliser un balisage préventif, la mise en défens et un dispositif de protection d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables, ainsi qu'à une adaptation du calendrier des travaux.

Selon le dossier, les perturbations de la faune seront essentiellement causées par la circulation des véhicules et par l'éclairage des nouveaux aménagements. Les groupes d'espèces les plus sensibles sont l'avifaune et les chiroptères. Toutefois, la création des lignes nécessite une faible augmentation de l'emprise de voiries existantes, sans accroître de manière significative l'effet barrière sur les déplacements de la faune et la mortalité associée.

L'éclairage du bus express sera éteint en dehors des heures de fonctionnement (éclairage des stations et corridor du bus) afin de limiter l'impact de la luminosité sur la trame noire utilisée par la faune nocturne comme les chiroptères, l'avifaune nocturne ou encore les mammifères. Trois communes sur les quatre concernées proposent une extinction entre 1h00 et 5h00 du matin afin de limiter la pollution et favoriser la trame noire.

En ce qui concerne la phase chantier, un suivi environnemental est prévu sur toute la durée et sur toutes les thématiques, ainsi qu'un suivi écologique spécialisé, dont l'identification précise des arbres gîtes potentiels. Le suivi des milieux naturels et de la biodiversité sera prolongé en phase d'exploitation.

Milieu humain

Les impacts du chantier sur les lieux habités porteront essentiellement sur les difficultés d'accès aux habitations au droit des travaux, les retombées de poussières, les nuisances sonores et les vibrations.

L'impact résiduel est qualifié de faible après mesures de réduction :

- continuités piétonnes maintenues ;
- maintenir une voie d'accès vers les commerces et habitations riveraines ;
- maintien des services urbains ;

- adaptation des périodes et phasage des travaux. Une mesure de gestion des déchets de chantier sera mise en place.

Les principales mesures de réduction envisagées portent sur un phasage du chantier, l'usage privilégié d'équipements électriques, l'humidification des pistes non revêtues, le bâchage des camions. Une mesure d'indemnisation des activités commerciales est prévue. Une recherche de HAP⁸ et d'amiante sera réalisée dans les enrobés de voirie, avec plan de désamiantage vers des filières adaptées le cas échéant.

Des mesures de reconstitution riveraines sont prévues. Elles consistent principalement au déplacement et reconstitution des clôtures ou murets des propriétés riveraines.

La mise en oeuvre de la phase chantier est susceptible de nécessiter le détournement temporaire des flux de trafic vers des secteurs alternatifs. Les nuisances et pollutions sur ces secteurs ne sont pas évaluées.

En ce qui concerne le bruit, le dossier considère qu'une baisse du niveau sonore, liée à la baisse du trafic routier par report modal, devrait être perceptible sur l'essentiel du tracé, modulo une vigilance particulière à porter dans les secteurs initialement les plus calmes.

La modification d'une infrastructure existante est considérée comme significative si la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des période diurne ou nocturne est supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure, avant cette modification ou transformation. L'écart entre la situation de référence et la situation projet est toujours inférieur à 2 dB(A) selon le dossier, sauf au niveau du boulevard Georges Pompidou entre la rue Edouard-Larroque et la rue Frantz-Despagnet, où la voie dédiée aux véhicules particuliers se rapproche des habitations. Un suivi acoustique des bâtiments concernés est prévu à la mise en service du projet, le cas échéant en cas de performances acoustiques insuffisantes, il est précisé que des mesures de réduction seraient à envisager (huisseries ou isolation de façades).

Le dossier précise que des pistes de réflexion sur le type de revêtement et la limitation de vitesse sont en cours d'étude pour limiter les émissions sonores du bus express. En ce qui concerne les polluants atmosphériques, la réduction des émissions de polluants attendue par le projet est réelle mais faible.

Dans la commune de Bordeaux, l'offre en stationnement sera contrainte (une centaine de places liées à la création du site propre et un arbitrage favorable à la végétalisation du boulevard Pompidou). Un parc-relais d'environ 150 places est prévu pour participer au report modal vers le bus express et favoriser la mobilité collective. Localisé à proximité de la station « Château de Thouars », il sera accessible depuis la rocade (échangeur 17) via la rue Salvador Allende et l'avenue de Thouars et sera équipé d'ombrières photovoltaïques.

Un bilan socio-économique et un suivi du report modal après la mise en service du projet sont prévus. Le dossier ne précise pas dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux attendus, les mesures mises en oeuvre, ni comment il en informera le public.

8 HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

La MRAe recommande de fixer une échéance pour évaluer le report modal vers la nouvelle ligne qui constitue l'objectif principal du projet et conditionne les impacts potentiels sur de nombreux autres sujets, dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Il conviendrait de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies, réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaire, et alimenter la réflexion concernant les parkings relais et l'articulation avec le réseau de TC de l'ensemble de l'agglomération.

Sur le plan paysager, la principale mesure consiste notamment, dès la phase de conception du projet, à recenser et localiser les arbres pour permettre la meilleure adaptation du projet au milieu traversé et ainsi limiter l'impact sur le paysage.

De nombreux arbres d'alignement seront conservés le long de la plateforme. Certains devront néanmoins être supprimés. La transplantation de ces arbres sera mise en œuvre dès que les conditions de succès seront réunies. Le nombre total d'arbres existants est de 886 (dont 110 seront déplacés et transplantés), le projet prévoit la plantation de 530 nouveaux arbres avec un gain net en volume. Si le plan général des travaux (pièce F) identifie chaque arbre supprimé, le dossier n'est cependant pas très clair concernant le nombre total d'arbres à supprimer. La synthèse des impacts sur le patrimoine paysager⁹ fait état de 85 arbres supprimés. Le dossier précise par ailleurs que l'impact résiduel du projet sur le paysage sera positif dans sa phase exploitation, puisque le ratio arbre planté/arbre supprimé est largement positif, avec au global environ 5 arbres replantés pour un arbre supprimé.

Par ailleurs, le dossier n'évalue pas précisément les incidences du projet en matière d'évolution des perceptions paysagères, notamment au niveau de l'avenue de Thouars, dont les alignements d'arbres existants sont supprimés afin d'élargir l'emprise de la voie. Le rapport ne comporte en effet aucune analyse de la valeur paysagère, culturelle et patrimoniale de ces alignements, afin d'appréhender leur rôle en matière de structuration de l'espace ou d'aménités. Les perspectives d'évolution paysagères ne sont par ailleurs pas évaluées, par exemple en s'appuyant sur des photomontages qui permettraient de justifier que le parti d'aménagement envisagé sur l'avenue de Thouars est adapté aux enjeux paysagers. La description du projet¹⁰ mentionne des « *aménagement paysagers qualitatifs autour du site propre bidirectionnel latéral avec une volonté de valorisation paysagère du site autour du château de Thouars* », sans illustrer les intentions affichées.

Le dossier ne fait pas état des incidences réglementaires du projet, notamment sa compatibilité avec le Code de l'environnement.

La MRAe recommande de compléter le dossier en communiquant la demande d'autorisation ou la déclaration relative à la suppression d'alignements d'arbres, en précisant l'exposé des mesures d'évitement envisagées et des mesures de compensation des atteintes portées aux alignements d'arbres à mettre en œuvre.

Le secteur est par ailleurs concerné par la fiche C3020 du PLUi, relative aux continuités paysagères de la Métropole. Elle porte sur la continuité du bois de Thouars, décrit comme « *un vaste espace de nature remarquable autour d'un tissu urbain constitué, offrant à la fois un espace de loisirs et de détente pour les habitants, et une présence végétale forte dans le paysage des quartiers environnants* ». La fiche liste à ce titre les différentes composantes naturelles et paysagères du secteur à protéger, dont les « *masses arborées, alignements et arbres remarquables* ».

Le dossier précise par conséquent que les prescriptions spécifiques de la fiche C3020 sont incompatibles avec le projet de création de la ligne de bus. La mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole modifie les dispositions de la fiche C3020, en maintenant la protection des « *masses arborées, alignements et arbres remarquables* », mais en introduisant une exception dans le cadre de projets d'infrastructures de transports en commun.

La MRAe recommande de compléter la fiche C3020 en conditionnant l'exception en matière de protection des masses arborées, arbres et alignements remarquables, à la mise en place de mesures de restauration des perspectives paysagères préexistantes, dans un objectif de maintien de la valeur paysagère, culturelle et patrimoniale du site ainsi que celui d'îlots de fraîcheur.

L'aire d'étude s'inscrit dans un milieu déjà fortement urbanisé à dominante d'habitats collectifs (nord) et pavillonnaires (sud) dans lesquels s'insèrent quelques commerces et activités ainsi que de grands ensembles éducatifs et hospitaliers.

Desservant à la fois le CHU Pellegrin, la future halte Talence Médoquine, le campus universitaire et les équipements de loisirs (Centre nautique Henri-Deschamps) et de tourisme (château de Thouars, domaine de Raba) ainsi que les secteurs résidentiels, le projet permettra de rendre plus attractif les territoires desservis par la ligne Liane 8 à laquelle il se substitue.

⁹ Pièce H, chapitre 5, p.113

¹⁰ Pièce H, chapitre 3, p.49

Deux espaces naturels significatifs sont situés à proximité immédiate du projet :

- le bois de Thouars, d'une superficie totale de 60ha et dont 30 ha sont inscrits en Espace boisé Classé (EBC) et en zone naturelle d'intérêt national ;
- la forêt du parc du bois de Papaye à Gradignan, le long du boulevard Malartic, en partie dans un site inscrit dans le secteur de la vallée de l'Eau-Bourde.

Les développements potentiels de l'urbanisation se traduiront donc par la requalification d'espaces déjà bâtis, le renouvellement urbain et la construction de la ville sur elle-même en valorisant le foncier déjà artificialisé et équipé.

La requalification des espaces publics liée au bus express se fera par la mise en place de plantations structurantes d'arbres qui, selon le dossier, sont à même de générer des continuités écologiques. La MRAe considère que la localisation et la densité des plantations conditionnent leur plus-value en matière de continuité écologique.

La mise en compatibilité du PLUi porte au total sur un déclassement de 577 m² de l'EBC, en considérant une surface de 46 m² nécessaire à l'implantation d'une voie cyclable, ainsi qu'une zone tampon de quatre mètres autour de la voie verte. Le déclassement d'EBC ne s'accompagne d'aucun abattage d'arbre.

II.3 Principales solutions de substitution envisagées et présentation des choix retenus

L'étude d'impact expose en pages 13 (pièce H3) et suivantes les raisons du choix du projet, qui trouve son origine dans le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), approuvé par le Conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016. Des études menées à un niveau plus avancé début 2018 ont démontré la difficulté à intégrer sur les boulevards un transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant. Bordeaux Métropole a donc choisi d'étudier plutôt une liaison Bordeaux-Thouars-Gradignan, soit en mode tramway, soit en mode bus à Haut Niveau de Service. Les études ont eu lieu en 2018.

Le projet de liaison TCHNS a été présenté au public selon plusieurs alternatives de tracé (tracé 1, 2, 3 et 4) et de mode (BHNS et tramway), au travers de 10 partis d'aménagement différents.

Un ou plusieurs parcs-relais ont été envisagés selon les partis d'aménagement proposés, afin d'encourager le report modal.

L'analyse menée en études préliminaires a permis d'aboutir à une implantation de stations avec une inter distance moyenne de 550 m sur le tracé, afin de concilier l'accessibilité piétonne et l'exploitation du système de transport. Au total, 23 stations qui vont venir desservir le territoire sur le linéaire de la ligne du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.

L'étude mentionne des projets connexes tels que le pôle multimodal "Arts et métiers" ainsi le pôle d'échanges multimodal "Talence-Médoquine". L'articulation entre la ligne de bus express et ces pôles mériterait d'être précisée.

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la mission régionale d'Autorité environnementale

Le présent avis est formulé dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune portant à la fois sur le volet "projet" de création d'une ligne de Bus Express, et sur le volet "plan" relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole, en application des articles L122-14 et R122-27 du Code de l'environnement.

L'étude d'impact présente les principaux enjeux du projet, portant en particulier sur la qualité de l'air, la diminution des gaz à effet de serre, le cadre de vie.

Le report modal vers les transports en commun, constitue l'objectif principal du projet et ses attendus en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Le dispositif qui permettra de l'évaluer, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, mérite des précisions. L'analyse de l'ensemble des données de suivi devrait permettre de réajuster si nécessaire les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et d'optimiser les interfaces du projet avec les parkings relais et l'ensemble du réseau de transports en commun.

Une nouvelle analyse du niveau de l'étude d'impact « air et santé » au niveau des lieux-dits vulnérables apparaît nécessaire. Des précisions sont à apporter concernant les incidences liées à la suppression d'alignements d'arbres, notamment au niveau de l'avenue de Thouars.

Sur le plan des nuisances sonores, une vigilance particulière sera à porter dans les secteurs initialement les plus calmes, et sur le suivi des bâtiments dont les modélisations montrent des dépassements des seuils réglementaires de bruit.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans une mise à jour du dossier et de son résumé non technique.

À Bordeaux, le 29 janvier 2025

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,

le membre délégué

Signé

Pierre Levasseur

9. Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'Autorité environnementale fait l'objet d'un mémoire en réponse, avec les extraits de l'avis intégrés en italique et de couleur bleue, et la réponse de Bordeaux Métropole développée en dessous.

Les réponses ont entraîné des compléments et une mise à jour du dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les compléments sont traités directement dans les pièces du dossier. Ils sont présentés en police de couleur verte pour en faciliter la lecture.

Compte tenu de la teneur des modifications, rectifications et ajouts apportés au dossier, le contenu de ce mémoire n'a pas d'incidence sur la consistance même du projet et n'apporte pas de modification substantielle à l'étude d'impact.

Extrait de l'avis page 5 sur 13 – chapitre II – Analyse de la qualité des rapports environnementaux...

« Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document distinct. Il est clair, succinct, facilement lisible et suffisamment illustré pour permettre une compréhension aisée des enjeux du projet par le public.

Les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet sont toutefois dispersées dans divers documents, ce qui ne facilite pas une appréhension claire et rapide de ses principales caractéristiques.

La MRAe recommande de regrouper les rapports environnementaux distincts pour en faciliter l'appréhension globale et valoriser pleinement la procédure d'évaluation environnementale commune. »

Réponse de Bordeaux Métropole

La pièce H correspond à l'étude d'impact. Celle-ci comprend l'ensemble des éléments exigés par le Code de l'Environnement. Elle est décomposée en plusieurs pièces puisque la transmission numérique des dossiers aux services de l'Etat ne permet pas de transmettre l'étude d'impact en un seul fichier. De plus, cette présentation des différents chapitres de l'étude d'impact en différentes pièces permet d'assurer une meilleure appropriation du dossier. Chacune des pièces correspond à un chapitre de l'étude, tel que défini à l'article L122-3 du Code de l'Environnement.

Au sein de l'étude d'impact, la pièce H3 présente la description du projet du bus express Pellegrin Thouars Malartic. Les pièces E – Notice explicative et Ebis – Caractéristiques des ouvrages les plus importants du dossier d'enquête publique présentent le projet de façon détaillé dans tous ses aspects techniques.

La pièce H correspondant à l'étude d'impact est présentée de la façon suivante :

- ♦ Pièce H1 : Préambule : cette pièce présente en détail le contenu de l'étude d'impact ;
- ♦ Pièce H2 : RNT (Résumé non technique) – Cette pièce est une synthèse de l'étude d'impact qui permet de prendre connaissance rapidement à la fois des enjeux et des impacts sur l'environnement du projet ainsi que les mesures mises en place.
- ♦ Pièce H3 : Description de projet – Comme son nom l'indique, cette pièce présente de façon détaillée le projet. Les pièces E - Notice explicative et Ebis – Caractéristiques des ouvrages les plus importants présentent tous les aspects techniques du projet en détail.
- ♦ Pièce H4 : Etat initial – Cette pièce présente la description de l'aire d'étude dans laquelle le projet sera réalisé. Elle a vocation à présenter le territoire en l'état actuel avant la réalisation du projet.
- ♦ Pièce H5 : Impacts et mesures – Cette pièce présente l'analyse des incidences sur l'environnement du projet et les mesures d'évitement et de réduction qui sont mises en œuvre pour limiter autant que possible les impacts sur l'environnement.
- ♦ Pièce H6 : Infrastructures – Cette pièce contient les éléments spécifiques qui sont demandés dans une étude d'impact lorsque le projet est un projet d'infrastructure de transport. Cette pièce comprend notamment l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre du projet.

- ♦ Pièce H7 : Natura 2000 – Cette pièce contient l'évaluation des incidences du projet qui portent spécifiquement sur le site Natura 2000 le plus proche.
- ♦ Pièce H8 : Auteurs – Cette pièce présente les différents bureaux d'étude ayant participé à l'étude d'impact.
- ♦ Pièce H9 : Annexes – Cette pièce regroupe toutes les études spécifiques qui ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact notamment les études air/santé, les études acoustique et vibratoires, les inventaires faune-flore, etc.

L'évaluation environnementale, portant à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité du projet, les éléments d'appréciation spécifiques à la mise en compatibilité ont fait l'objet d'une partie dédiée dans la pièce H5 – Impacts et Mesures.

En effet, la mise en compatibilité relevant de la planification, nous avons jugé opportun de distinguer l'analyse de ces effets vis-à-vis de l'environnement dans une partie spécifique (Partie 5 de la pièce H5 – Impacts et Mesures). L'objet de cette analyse est d'identifier les impacts sur l'environnement des modifications apportées au plan local d'urbanisme. Ainsi, il est important que cette analyse soit distincte de celle des impacts sur l'environnement engendrés par le projet lui-même.

Enfin, la mise en compatibilité du PLU étant une procédure spécifique, une pièce du dossier d'enquête publique est consacrée à ce volet. Il s'agit de la pièce I du dossier d'enquête publique.

Milieu humain

Extrait de l'avis pages 7 et 8 sur 13 – chapitre II.1- Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

« Une modélisation de la dispersion des polluants dans la bande d'étude a été réalisée, aux horizons 2027 et 2047 avec ou sans réalisation du projet d'aménagement. Les données météorologiques annuelles de 2023 de la station Météo France la plus proche de l'aire d'étude ont été utilisées. Les calculs n'indiquent pas de dépassements des valeurs réglementaires.

La MRAe relève que des prescriptions de la note technique du 22 février 2019 n'ont pas été pleinement appliquées aux lieux-dits vulnérables (établissements d'enseignement, crèches) situés dans la bande d'étude du projet. Il conviendrait de questionner la réalisation du volet « air et santé » de l'étude d'impact, notamment son niveau d'étude au niveau des lieux-dits vulnérables présents dans la bande d'étude du projet. »

Réponse de Bordeaux Métropole

Le projet de bus express vise à remplacer une ligne de bus existante (lianes 8) et occasionnera une diminution du trafic routier par report modal et une amélioration de la fluidité de circulation. Par conséquent, il n'a pas été jugé nécessaire de réaliser une étude risque sanitaire au niveau des sites sensibles localisés le long de la future ligne du bus express.

En effet, bien que la note technique de février 2019 stipule que l'étude « Air et santé » doit impérativement être remontée au niveau I au droit des sites vulnérables (correspondant aux sites accueillant des personnes vulnérables : établissements accueillant des enfants, et des personnes âgées, hôpitaux), et que la zone d'étude soit couverte par un PPA, cette même note précise toutefois que **« Pour respecter le principe de proportionnalité des études d'impact, le contenu du volet « air et santé » de ces études est à adapter en fonction de la nature et de l'importance des aménagements sur place projetés, de leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine, et de la sensibilité environnementale et/ou sanitaire de la zone susceptible d'être affectée par le projet ».**

Au vu de la nature du projet, celui-ci aura pour effet de diminuer globalement les trafics routiers sur la zone d'étude et donc d'améliorer globalement la qualité de l'air. C'est pour cette raison que nous avons réalisé une étude de niveau II.

En effet, le niveau d'étude Qualité de l'air et santé est déterminé par la note technique du 22 février 2019. Celle-ci définit le niveau d'étude en fonction du trafic, de la densité de population et de la longueur du projet. Les seuils sont fixés dans le tableau suivant :

Trafic à l'horizon d'étude le plus lointain (selon tronçons homogènes de plus de 1 km)	Densité hbts/km ² dans la bande d'étude			
	> 50 000 véh/j ou 5 000 uvp/h	25 000 véh/j à 50 000 véh/j ou 2 500 uvp/h à 5 000 uvp/h	≤ 25 000 véh/j ou 2 500 uvp/h	≤ 10 000 véh/j ou 1 000 uvp/h
G I Bâti avec densité ≥ 10 000 hbts/km ²	I	I	II	II si L projet ou III si L projet ≤ 5 km
G II Bâti avec densité > 2 000 et < 10 000 hbts/km ²	I	II	II	II si L projet ou > 25 kms ou III si L projet ≤ 25 km
G III Bâti avec densité ≤ 2 000 hbts/km ²	I	II	II	II si L projet > 50 km ou III si L projet < 50km
G IV Pas de bâti	III	III	IV	IV

Les facteurs suivants peuvent conduire à corriger le niveau d'étude :

- ♦ si des sites vulnérables (crèches, hôpitaux, écoles ...) se situent sur la bande d'étude, une étude de niveau II est remontée au niveau I seulement pour les lieux vulnérables ;
- ♦ dans le cas d'un projet avec des différences marquées de milieu (contexte urbain et interurbain), l'absence totale de population sur certains tronçons (supérieur à 1km) autorise l'application d'un niveau moindre sur ces sections du projet ;
- ♦ si la population dans la bande d'étude est supérieure à 100 000 habitants, une étude de niveau II est remontée au niveau I et une étude de niveau III est remontée au niveau II.
- ♦ si le domaine d'étude est situé dans une région où un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est approuvé ou doit être réalisé.

Dans le cadre de cette étude, les trafics estimés pour les situations futures sur les axes routiers de la zone d'étude sont tous inférieurs à 25 000 véh/jour inférieurs à l'exception :

- ♦ de l'A630 qui présentent des trafics moyens journaliers annuels supérieurs à 50 000 véhicules/jour mais qui n'est pas concerné directement par le projet,
- ♦ deux axes routiers présentant des trafics de l'ordre de 27 000 véhicules/jour mais sur lesquels ne circuleront pas le Bus express (avenue Pierre Proudron et Boulevard Antoine Gautier) et qui voient leur trafic légèrement diminuer suite à la réalisation du projet.

La densité de population est par endroit supérieure à 10 000 habitants par km².

L'avis de l'Autorité environnementale a néanmoins souligné la présence de nombreux établissements sensibles ainsi que la couverture du territoire par un plan de protection de l'atmosphère.

Un complément de l'étude air et santé de niveau I a donc été réalisé au droit des établissements sensibles présentés ci-après.

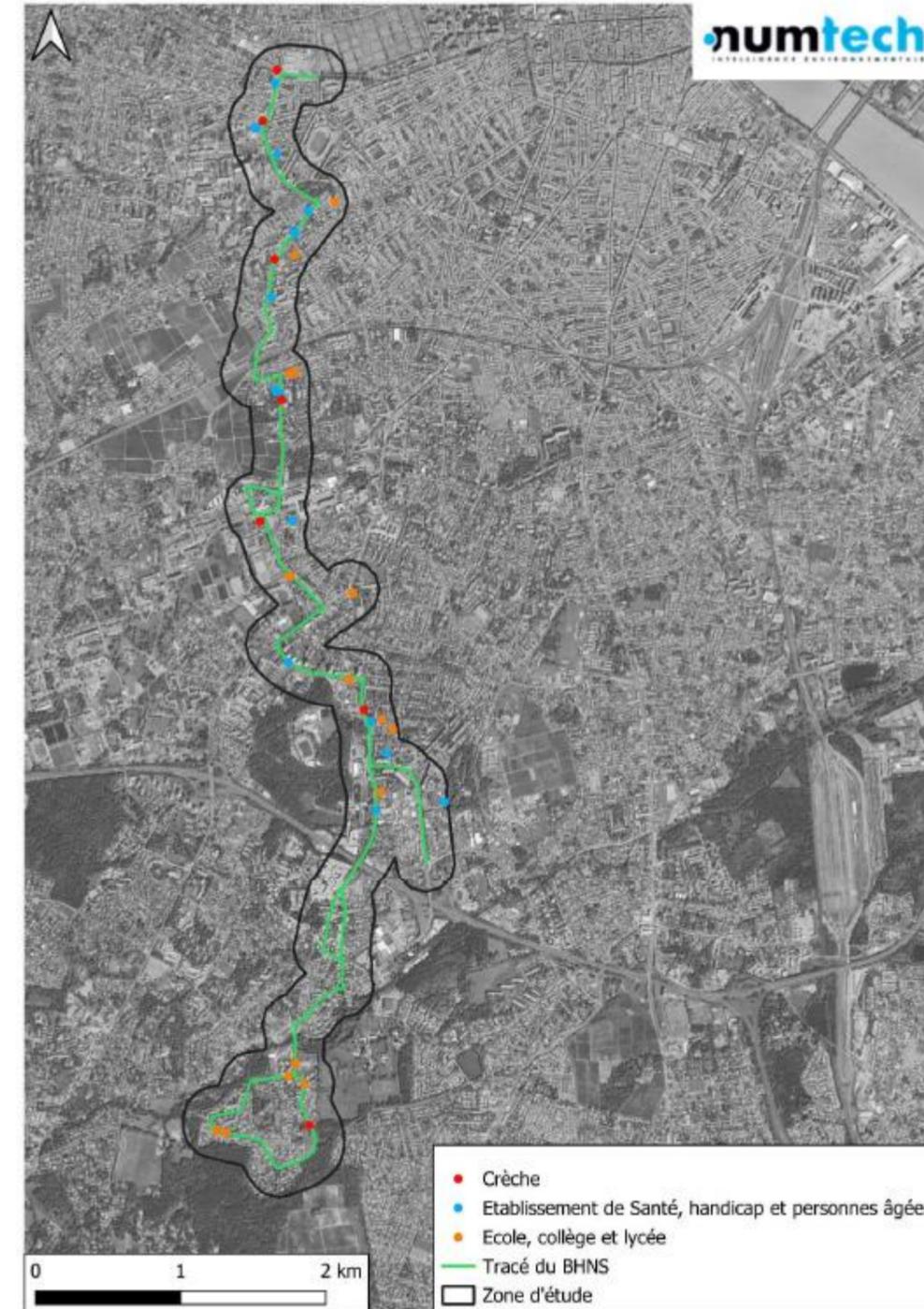


Figure 1 : Carte de localisation des sites sensibles recensés dans la zone d'étude, source : NUMTECH

Résultats du complément d'étude air et santé niveau I au droit des établissements sensibles.

Dans la zone d'étude considérée, les sites appelés « sites vulnérables » ont été localisés. Ils regroupent les populations sensibles : les enfants, les personnes âgées et hospitalisées.

Les « sites vulnérables » recensés sont donc les suivants :

- ♦ les structures d'accueil des enfants en bas-âge : crèches, haltes garderies ;
- ♦ les établissements scolaires : écoles maternelles et primaires, collèges ;

- ♦ les structures d'accueil des personnes âgées et/ou handicapées : maisons de retraite, foyers pour personnes âgées ;
- ♦ les établissements hospitaliers : hôpitaux, cliniques.

La liste des sites vulnérables a été précisée en Annexe 1 du volet « Air et Santé » de l'étude d'impact. Sur la zone d'étude, ont été identifiés :

- ♦ 9 crèches,
- ♦ 6 écoles maternelles,
- ♦ 5 écoles élémentaires ;
- ♦ 4 collèges/lycées ;
- ♦ 29 établissements sanitaires.

Dans le cadre de cette ERS, plusieurs voies d'exposition sont prises en compte pour l'évaluation quantitative des risques sanitaires engendrés par le trafic routier.

- ♦ exposition par inhalation ;
- ♦ exposition par ingestion ;
- ♦ exposition par voie cutanée.

La figure ci-dessous présente schématiquement les différents médias et voies d'exposition pris en compte dans cette étude :

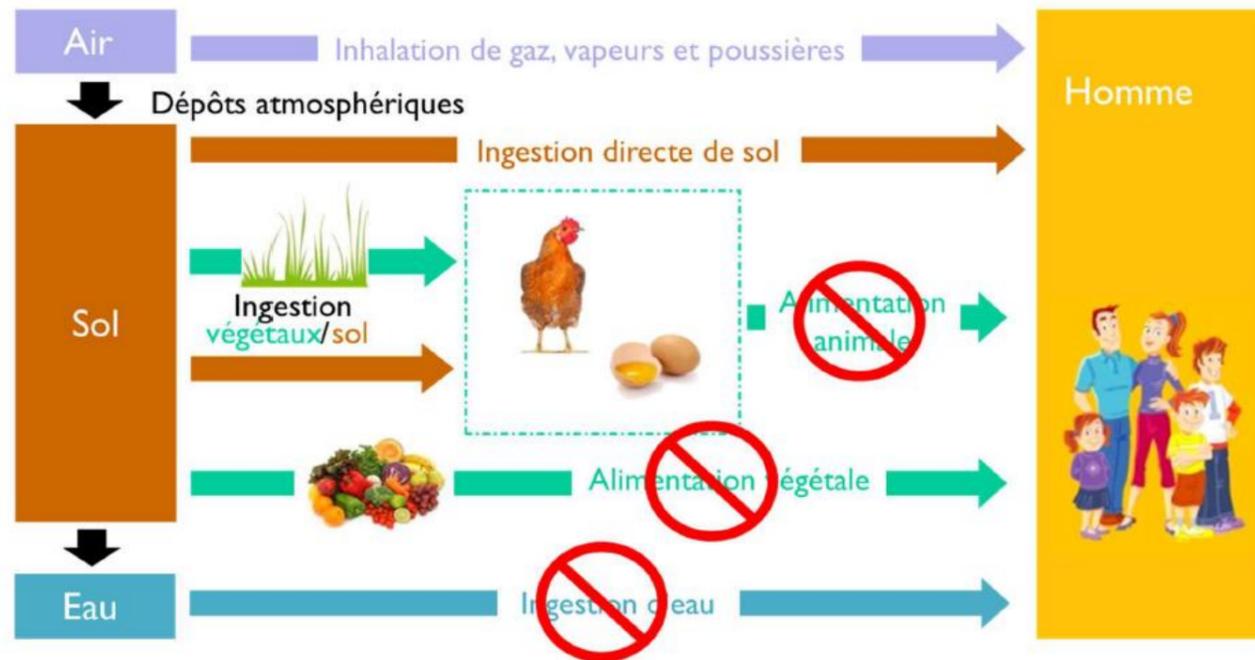


Figure 2 : Schéma conceptuel d'exposition considéré dans le cadre de l'étude

Le tableau ci-après synthétise les substances qui seront étudiées. Dans le cadre de cette étude, tous les polluants de la ligne « Polluants spécifiques à l'ERS (niveau I) » sont étudiés. Ce tableau indique également la nature des effets étudiés en fonction des polluants.

Polluants à prendre en compte dans les études air et santé (niveau I à IV)	Oxydes d'azote (NO _x) Particules (PM ₁₀ et PM _{2.5}) Monoxyde de carbone (CO) Composés organiques volatiles non méthanique (COVNM) Benzène (C ₆ H ₆) Dioxyde de soufre (SO ₂) Arsenic Nickel Benzo[a]pyrène		
	Polluants spécifiques à l'ERS (niveau I)	Voie respiratoire	Effets aigus	PM_{10} et PM_{2.5} Dioxyde d'azote (NO_{2})
		Effets chroniques	PM ₁₀ et PM _{2.5} Dioxyde d'azote (NO ₂) Benzène (C ₆ H ₆) 16 HAP dont le Benzo[a]pyrène 1,3 butadiène Chrome Nickel Arsenic
	Voie orale	Effets chroniques	16 HAP dont le Benzo[a]pyrène

Figure 3 : Liste des substances retenues dans l'étude d'impact (extrait de la note technique)

La liste des 16 HAP prioritaires recommandés par la note du 22 février 2019 (définie par l'US EPA) est la suivante : acénaphthène, acénaphthylène, anthracène, benzo[a]anthracène, benzo[a]pyrène, benzo[b]fluoranthène, benzo[k]fluoranthène, benzo[ghi]pérylène, benzo[j]fluoranthène, chrysène, dibenzo[ah]anthracène, fluorène, fluoranthène, indéno[123-cd]pyrène, phénanthrène, pyrène.

Il est à noter qu'habituellement le naphthalène est intégrée à cette liste au lieu du benzo[j]fluoranthène. Ces deux composés seront intégrés à la démarche d'évaluation, pour former une liste de 17 HAP.

La caractérisation des risques consiste à confronter les doses auxquelles les populations sont exposées avec les valeurs toxicologiques de référence retenues. Les risques sanitaires associés à une substance sont estimés de façon différente selon la voie d'exposition (inhalation ou ingestion), la durée d'exposition (aiguë ou chronique) et selon le type d'effet qu'engendre le composé considéré (effets à seuil de dose ou sans seuil de dose).

Les valeurs toxicologiques de référence (VTR) pour une substance donnée sont des valeurs établissant une relation entre les niveaux d'exposition auxquels les personnes peuvent être exposées et l'incidence ou la gravité des effets associés à l'exposition. Les valeurs toxicologiques de référence sont distinguées en fonction de leur mécanisme d'action :

- Les toxiques à seuil de dose : Les VTR sont les valeurs en dessous desquelles l'exposition est réputée sans risque.
- Les toxiques sans seuil de dose : Les VTR correspondent à la probabilité, pour un individu, de développer l'effet indésirable (ex : cancer) lié à une exposition égale, en moyenne sur sa durée de vie, à une unité de dose de la substance toxique. Ces probabilités sont exprimées par la plupart des organismes par un excès de risque individuel (ERI, appelé aussi ERU « Excès de risque unitaire »). Un ERI de 10-5 signifie qu'une personne exposée, en moyenne durant sa vie à une unité de dose, aurait une probabilité supplémentaire de 1/100 000, par rapport au risque de base, de contracter un cancer lié à cette exposition.

L'évaluation des risques considérera 5 scénarios :

- ♦ Etat actuel 2023 ;
- ♦ Etat futur 2027 sans projet ;
- ♦ Etat futur 2027 avec projet ;
- ♦ Etat futur 2047 sans projet ;

- Etat futur 2047 avec projet.

Voie d'exposition respiratoire :

De manière générale, les niveaux en substances induits par le seul trafic routier ont été pris en compte pour l'estimation des risques sanitaires, sauf pour le dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2.5. Pour ces substances, le niveau de fond ambiant a été appréhendé en plus des émissions routières.

- Exposition respiratoire aiguë

Les niveaux d'exposition en poussières (PM10 et PM2.5) estimés au niveau des établissements sensibles sont susceptibles de dépasser les valeurs guides auxquelles ils se rapportent dans le cadre du scénario « Etablissement sanitaire ». Aucun dépassement de valeur guide n'est observé dans le cadre des scénarios « Crèche » et « École ».

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet	VG
NO ₂	1,32E+02	1,15E+02	1,14E+02	1,06E+02	1,06E+02	200
NO ₂ *	1,38E+01	1,29E+01	1,28E+01	1,22E+01	1,22E+01	25*
PM ₁₀ *	1,75E+01	1,75E+01	1,75E+01	1,75E+01	1,75E+01	45*
PM _{2.5} *	1,44E+01	1,43E+01	1,43E+01	1,43E+01	1,43E+01	15*

*En percentile 99 journalier

Figure 4 :CMI aiguë estimées en PM10, en PM2,5 et en NO2 (µg/m3) et valeur guide –scénario crèche

Substance s	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet	VG
NO ₂	1,24E+02	1,11E+02	1,10E+02	1,06E+02	1,06E+02	200
NO ₂ *	1,35E+01	1,25E+01	1,25E+01	1,21E+01	1,21E+01	25*
PM ₁₀ *	1,75E+01	1,75E+01	1,75E+01	1,75E+01	1,75E+01	45*
PM _{2.5} *	1,43E+01	1,43E+01	1,43E+01	1,43E+01	1,43E+01	15*

*En percentile 99 journalier

Figure 5 : CMI aiguë estimées en PM10, en PM2,5 et en NO2 (µg/m3) et valeur guide –scénario école

Substance s	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet	VG
NO ₂	1,32E+02	1,14E+02	1,13E+02	1,07E+02	1,07E+02	200
NO ₂ *	5,01E+01	4,38E+01	4,36E+01	4,11E+01	4,10E+01	25*
PM ₁₀ *	5,86E+01	5,84E+01	5,86E+01	5,84E+01	5,86E+01	45*
PM _{2.5} *	4,84E+01	4,81E+01	4,81E+01	4,81E+01	4,80E+01	15*

*En percentile 99 journalier

Figure 6 :CMI aiguë estimées en PM10, en PM2,5 et en NO2 (µg/m3) et valeur guide –scénario établissements sanitaires

La valeur guide horaire de 200 µg/m3 associée au dioxyde d'azote n'est dépassée dans aucun des scénarios. Les dépassements en PM10 et PM2.5 sont principalement liés au bruit de fond qui atteint à lui seul les valeurs guides.

Pour cette voie et cette durée d'exposition, aucun écart significatif n'est observé entre les scénarios avec projet ou sans projet. Aucun écart significatif n'est observé entre les différents horizons d'étude.

- Exposition chronique à effet de seuil

Concernant les expositions respiratoires chroniques aux substances à effets à seuil de dose, aucun dépassement de seuil sanitaire n'est observé, et ce, quel que soit le scénario considéré.

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Arsenic	1,33E-04	1,43E-04	1,42E-04	1,49E-04	1,48E-04
Benzo(a)pyrene	1,08E-03	8,34E-04	7,98E-04	5,22E-04	4,99E-04
1,3-Butadiene	1,04E-03	3,24E-04	2,79E-04	1,37E-04	1,16E-04
Benzène	2,35E-04	7,77E-05	7,35E-05	2,23E-05	2,09E-05
Chrome6	8,35E-03	8,80E-03	8,70E-03	9,02E-03	8,91E-03
Naphtalène	4,96E-05	3,48E-05	3,35E-05	1,93E-05	1,86E-05
Nickel	9,09E-04	8,71E-04	8,41E-04	7,92E-04	7,66E-04

Figure 7 : Résultats obtenus pour les QD (Quotient de Danger) chroniques – scénario « Crèche »

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Arsenic	9,13E-05	9,67E-05	9,71E-05	1,01E-04	1,01E-04
Benzo(a)pyrene	7,45E-04	5,72E-04	5,45E-04	3,53E-04	3,38E-04
1,3-Butadiene	8,24E-04	2,21E-04	2,08E-04	9,62E-05	9,01E-05
Benzène	1,61E-04	5,33E-05	5,10E-05	1,49E-05	1,42E-05
Chrome6	5,71E-03	5,95E-03	5,95E-03	6,07E-03	6,08E-03
Naphtalène	3,51E-05	2,48E-05	2,39E-05	1,37E-05	1,32E-05
Nickel	6,23E-04	5,83E-04	5,74E-04	5,26E-04	5,21E-04

Figure 8 : Résultats obtenus pour les QD (Quotient de Danger) chroniques – scénario « Ecole »

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Arsenic	1,30E-03	1,34E-03	1,24E-03	1,39E-03	1,29E-03
Benzo(a)pyrene	1,06E-02	7,78E-03	7,04E-03	4,83E-03	4,37E-03
1,3-Butadiene	1,10E-02	3,13E-03	2,72E-03	1,32E-03	1,14E-03
Benzène	2,28E-03	7,17E-04	6,56E-04	2,07E-04	1,89E-04
Chrome6	8,15E-02	8,26E-02	7,64E-02	8,41E-02	7,77E-02
Naphtalène	4,60E-04	3,07E-04	2,80E-04	1,69E-04	1,54E-04
Nickel	8,87E-03	8,18E-03	7,47E-03	7,40E-03	6,76E-03

Figure 9 : Résultats obtenus pour les QD (Quotient de Danger) chroniques – scénario « Etablissements sanitaires »

Pour les poussières (PM10 et PM2,5) et le dioxyde d'azote, qui disposent d'une valeur guide annuelle, des dépassements de valeur guide ont été estimés dans le cadre du scénario « Etablissement sanitaire ». Notons que le bruit de fond considéré atteint à lui seul les valeurs guides.

Dans le cadre des scénarios « Crèche » et « École », on constate une diminution du quotient de danger aux horizons futurs par rapport à la situation initiale, excepté pour l'arsenic et le chrome conformément aux variations d'émissions sur la zone d'étude. Aucun écart significatif n'est observé entre les scénarios avec projet ou sans projet au même horizon d'étude.

Dans le cadre du scénario « Etablissement sanitaire », on constate une légère diminution ou stabilisation du quotient de danger aux horizons futurs par rapport à la situation initiale pour l'arsenic et le chrome, les autres paramètres suivant les mêmes tendances que les deux autres scénarios.

Aux horizons futurs, la mise en place du projet entraîne une légère diminution du quotient de danger. Les quotients de danger restent largement en deçà de 1.

♦ Exposition chronique à effets sans seuil de dose

Les calculs d'ERI permettent d'indiquer qu'aucun dépassement de seuil sanitaire (ERI>10-5) n'est estimé au niveau des populations sensibles, quel que soit le scénario d'exposition et l'horizon étudié. Les variations observées entre les scénarios avec et sans projet sont similaires aux variations des quotients de danger.

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Arsenic	1,29E-11	1,38E-11	1,37E-11	1,44E-11	1,43E-11
1,3-Butadiene	6,66E-11	2,08E-11	1,79E-11	8,79E-12	7,43E-12
Benzène	1,61E-10	5,33E-11	5,04E-11	1,53E-11	1,43E-11
Chrome6	1,14E-07	1,21E-07	1,19E-07	1,24E-07	1,22E-07
Nickel	3,37E-10	3,22E-10	3,12E-10	2,93E-10	2,84E-10
HAP totaux (eqBaP)	1,61E-10	1,24E-10	1,18E-10	7,69E-11	7,28E-11

Figure 10 : Résultats obtenus pour les ERI - scénario « Crèche »

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Arsenic	2,35E-11	2,49E-11	2,50E-11	2,59E-11	2,60E-11
1,3-Butadiene	1,41E-10	3,79E-11	3,57E-11	1,65E-11	1,54E-11
Benzène	2,94E-10	9,74E-11	9,32E-11	2,72E-11	2,59E-11
Chrome6	2,09E-07	2,17E-07	2,18E-07	2,22E-07	2,22E-07
Nickel	6,15E-10	5,75E-10	5,66E-10	5,19E-10	5,14E-10
HAP totaux (eqBaP)	3,04E-10	2,32E-10	2,22E-10	1,43E-10	1,38E-10

Figure 11 : Résultats obtenus pour les ERI - scénario « Ecole »

Substances	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Arsenic	4,19E-10	4,30E-10	3,99E-10	4,47E-10	4,13E-10
1,3-Butadiene	2,35E-09	6,71E-10	5,83E-10	2,83E-10	2,45E-10
Benzène	5,20E-09	1,64E-09	1,50E-09	4,73E-10	4,33E-10
Chrome6	3,73E-06	3,78E-06	3,49E-06	3,84E-06	3,55E-06
Nickel	1,09E-08	1,01E-08	9,22E-09	9,14E-09	8,34E-09
HAP totaux (eqBaP)	5,14E-09	3,77E-09	3,41E-09	2,32E-09	2,09E-09

Figure 12 : Résultats obtenus pour les ERI - scénario « Etablissements sanitaires »

Voie d'exposition par ingestion (orale)

Pour cette voie d'exposition, conformément à la note technique de 2019, seule une liste de 16 hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) a été considérée. Les apports induits par le seul trafic routier ont été estimés. Les calculs réalisés ont considéré un état initial vierge de toute pollution en 2020 et une exposition de 30 ans du sol aux émissions routières.

♦ exposition chronique a effet de seuil

Les tableaux suivants présentent les résultats obtenus pour les 2 scénarios étudiés. Comme indiqué dans les tableaux suivants, les retombées atmosphériques induites par le trafic routier ne sont pas susceptibles d'induire à elles seules un dépassement du seuil de conformité pour les HAP (QD<1), et ce, quelle que soit la classe d'âge considérée.

Classe d'âge	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
[0-1[	2,70E-05	2,43E-05	2,34E-05	1,68E-05	1,68E-05
[1-3[	2,75E-05	2,49E-05	2,39E-05	1,71E-05	1,71E-05

Figure 13 : Résultats obtenus pour les QD chroniques pour la voie digestive – scénario « Crèche »

Classe d'âge	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
[3-6[	9,50E-06	8,52E-06	8,32E-06	5,97E-06	5,97E-06
[6-11[	5,89E-06	5,28E-06	5,16E-06	3,70E-06	3,70E-06

Figure 14 : Résultats obtenus pour les QD chroniques pour la voie digestive – scénario « Ecoles »

Les calculs de quotients de danger par ingestion conduisent à des valeurs inférieures au seuil critique de 1, quels que soit la substance et le scénario d'étude considéré. Par conséquent, le seuil sanitaire n'est pas dépassé au niveau des sites sensibles de la zone d'étude.

♦ Exposition chronique à effets sans seuil de dose

Les excès de risques individuels estimés restent non préoccupants selon la terminologie de l'Ineris (ERI < 10-5), bien que le scénario d'exposition retenu soit a priori majorant.

Classe d'âge	Etat initial	2027 sans projet	2027 avec projet	2047 sans projet	2047 avec projet
Crèche	2,32E-10	2,11E-10	2,02E-10	1,47E-10	1,47E-10
École	6,34E-11	5,75E-11	5,63E-11	4,15E-11	4,15E-11

Figure 15 : Résultats obtenus pour les ERI pour la voie digestive

D'après les données obtenues, les retombées atmosphériques induites par le trafic routier ne sont pas susceptibles d'induire à elles seules un dépassement du seuil de conformité (ERI < 10-5) pour les HAP et leurs effets sans seuil de dose.

Risques cumulés

Les risques cumulés concernent l'action de plusieurs substances auxquelles est susceptible d'être exposée la population, aussi bien par voie respiratoire que digestive.

La somme totale de QD à l'ensemble des systèmes cibles ne conduit pas à un dépassement de la valeur seuil (QD>1), quel que soit le scénario considéré.

Les sommes d'excès de risque individuel (ERI) ont été estimées sans tenir compte du système cible concerné ou de la voie d'exposition, comme cela est recommandé pour ce type de risque. Aucun dépassement du seuil de conformité (ERI>10-5) n'est obtenu au niveau des sites sensibles de la zone d'étude.

Le projet ne présente donc pas d'impact significatif sur les populations sensibles situées à proximité du projet. Aucun risque sanitaire n'a été identifié par l'étude air et santé. Les seuls dépassements de valeurs guides pour NO2 et PM10 / PM2.5 sont liés au bruit de fond, c'est-à-dire aux données existantes qui dépassent déjà les valeurs guides.

Ces compléments sont intégrés dans la pièce H5 – Impacts et Mesures ; au paragraphe 3.5.2 – Qualité de l’air p119 du chapitre 3 Incidences et mesures en phase exploitation.

L’étude complète est présentée dans la pièce H9 – Annexe 5.

Extrait de l’avis page 8 sur 13 chapitre II.1- Analyse de l’état initial du site du projet et de son environnement

« En ce qui concerne les nuisances sonores, le projet traverse des zones considérées comme calmes et des zones de bruit critique métropolitaines, de bruit critique communales et de bruit potentiel métropolitaines du plan de prévention du bruit dans l’environnement (PPBE) approuvé par le conseil métropolitain du 20 décembre 2019.

Il conviendrait de se référer à ce plan d’actions, de reprendre et d’adapter ces recommandations pour ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit. »

Réponse de Bordeaux Métropole

L’ensemble des actions énoncées dans le PPBE de Bordeaux Métropole, et applicables au projet du bus express, sont bien intégrées dans l’étude d’impact du projet, dans la pièce H5 Impacts et Mesures.

Les mesures du PPBE applicables au projet de Bus express sont :

- ♦ L’apaisement du trafic par la réduction de la limitation de vitesse et la fluidification de la circulation (p.51 du PPBE) ;
- ♦ Le choix du revêtement de la voirie (p.51 du PPBE) ;
- ♦ La résorption des situations critiques, notamment par la mise en place de protection acoustiques (p.57 du PPBE) ;
- ♦ L’application de la Charte chantiers propres de Bordeaux Métropole (p.55 du PPBE).

Toutes ces mesures ont été intégrées dans la pièce H5 « Impacts et Mesures » de l’étude d’impact, dans le chapitre 3.5.3 page 125 en ce qui concerne le choix du revêtement et la mise en place de protections acoustiques, et dans le chapitre 2.5.3 en ce qui concerne les mesures de réduction du bruit en phase chantier en application de la Charte chantiers propres. Concernant l’apaisement du trafic ; les impacts du projet sont présentés au chapitre 3.3.3.2 p88 ; le projet contribue à fluidifier la circulation.

En ce qui concerne le choix du revêtement, le projet répondra aux recommandations p51 du PPBE. Les prescriptions techniques seront intégrées dans les dossiers de consultations des futurs marchés de travaux.

En préalable à la mise en place éventuelle de protections acoustiques, comme indiqué dans la pièce Impacts et Mesures de l’étude d’impact(chapitre 3.5.3 p125), Bordeaux Métropole s’engage à mener une campagne de mesures avant le démarrage des travaux et au plus tôt un an après la mise en service du projet, sur le secteur **entre le boulevard Georges Pompidou et la rue Frantz Despagnet** où il a été identifié par la modélisation une possible augmentation des niveaux de bruits supérieur à 2 dB sur quatre bâtiments après mise en service du projet. Cette campagne de mesures vise à quantifier plus précisément le niveau de nuisances pour ces habitations et déterminer les éventuelles protections acoustiques à mettre en place au droit des bâtiments.

Enfin, le projet de bus express n’occasionnera pas la création de Point Noir de Bruit, et diminuera l’utilisation de la voiture et donc, les nuisances sonores.

Extrait de l’avis page 8 sur 13 chapitre II.1- Analyse de l’état initial du site du projet et de son environnement

« La MRAe relève que le dossier n’indique pas clairement la part modale entre les différents modes de transports, ainsi que leur évolution prévisible. »

Réponse de Bordeaux Métropole

Les parts modales actuelles en Gironde sont présentées au chapitre 4.3.1 p131 de l’Etat Initial (pièce H4), ainsi que dans l’évaluation socio-économique du projet (pièce J – chapitre 4.1.3 p13). Les données présentées dans le dossier sont issues du dossier « Les pratiques de déplacements des Girondins en 2021 », publié par le Cerema et l’A’Urba en septembre 2023. Ces données sont issues du traitement de l’enquête EMC², réalisée sur toute la Gironde en 2021.

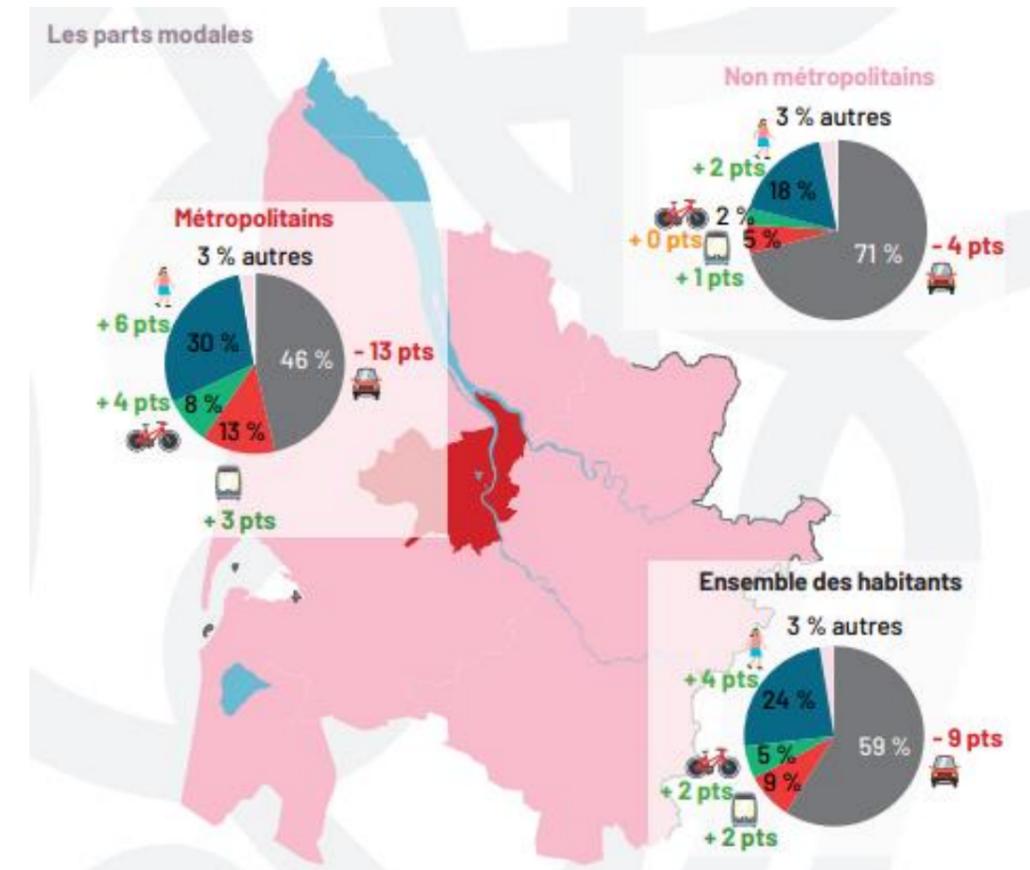


Figure 16 : Parts modales pour les déplacements des Métropolitains et non Métropolitains en 2021

La part modale des transports en commun en 2021 est de 13% à l’échelle de la Métropole de Bordeaux, et de 9% au total sur la Gironde.

L’évolution de cette part modale dépend fortement des projets portés par les territoires pour encourager le report modal vers des modes de déplacement moins impactant pour l’environnement.

À l’échelle de Bordeaux Métropole, le Schéma des mobilités Horizon 2030, voté en septembre 2021, fixe des objectifs ambitieux pour les parts modales. L’atteinte de cet objectif passe par un grand nombre de mesures détaillées dans le Schéma, et notamment :

- ♦ Développer les transports en commun (réseau de Bus Express, RER Métropolitain et réseau de cars express, interconnexions pour permettre les liaisons périphérie à périphérie) ;
- ♦ Continuer de développer le réseau ReVE (Réseau Vélo Express) ;
- ♦ Adopter un plan marche pour favoriser l’usage de la marche à pied ;
- ♦ Construire des logements le long des axes de transports (Tramway, Bus Express, gares du RER Métropolitain).

Si l’ensemble des mesures sont mises en place, le schéma estime que les parts modales au sein de la Métropole seront les suivantes en 2030 :

	2009 (Source EMD)	2017 (Source EMD allégée)	2021 (Source EMC ²)	2030 Objectif Schéma des mobilités
Marche	26%	29%	30%	32%
Vélo	4%	8%	8%	18%
Transports en commun	11%	12%	13%	17%
Voiture	59%	50%	46%	33%
Autres			3%	

Figure 17 : Part modales en 2009, 2017, 2021 et projections des parts modales à Bordeaux Métropole dans le Schéma des mobilités

Les déplacements par mode à l'échelle de la Gironde en 2027 en option de référence et en option de projets sont présentés dans la pièce J (évaluation socio-économique), aux chapitres 4.4 p53 et 4.6.2.1 p61.

Dans l'absolu, le projet génère 11 200 déplacements TC supplémentaires, un report modal qui provient quasiment intégralement de la voiture (11 000 déplacements en voiture en moins). Cela génère de très nombreux impacts positifs sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre) et sur le milieu humain (réduction du bruit, de la pollution).

Cette présentation des parts modales est ajoutée dans le chapitre 4.3.1 p133 de l'Etat Initial (pièce H4), ainsi que dans l'évaluation socio-économique du projet (pièce J – chapitre 4.1.3 p15).

Milieu physique

Extrait de l'avis page 9 sur 13 – chapitre II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« Selon le dossier, la neutralité carbone du projet serait atteinte entre 5 et 6 ans après sa mise en service en 2028, ce qui au regard des résultats des deux scénarios AME (hypothèse de compensation haute) et AMS (hypothèse basse) apparaît excessivement optimiste. La MRAe recommande de préciser le bilan et la neutralité carbone au regard des chiffres annoncés. »

Réponse de Bordeaux Métropole

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre présenté a été réalisé en prenant en compte les données de référence de la SNBC et répond aux règles de l'art des évaluations des gaz à effet de serre.

Cette stratégie nationale a fait l'objet de plusieurs mises à jour dont la SNBC-2 adoptée le 21 avril 2020 afin d'intégrer les objectifs fixés par les accords de Paris.

Le scénario de la SNBC-2 est ambitieux et présente des hypothèses optimistes en considérant 0% d'émissions de GES dans le secteur des transports terrestres en 2050 pour le scénario AMS de la SNBC-2.

Dans le cadre du dossier de DUP, le choix a été fait de réaliser une évaluation des gaz à effet de serre en prenant la version la plus réaliste de la SNBC.

Afin de repréciser la neutralité carbone du projet, une nouvelle estimation a été réalisée sur la base de la SNBC-2 selon les hypothèses suivantes :

- ♦ Hypothèses de la SNBC-2 : Il n'y aura plus d'émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports terrestres à partir de 2050 à la fois pour le scénario AMS et à partir de 2070 pour le scénario AME ;
- ♦ Les données d'entrées de base du bilan socio-économique sont identiques à savoir :
 - Report modal annuel : -14 795 000 véh.km
 - Taux d'évolution annuelle de la valeur du report modal : -0,7% (AMS) et +0,5% (AME)

Pour réaliser les calculs des émissions évitées par type de carburant, les facteurs d'émissions suivants ont été utilisés qui sont issus de la base carbone V21 (en kgCO₂e/km) pour la période avant 2030 et les facteurs d'émissions de la SNBC-2 pour la période après 20240 :

Motorisation	Facteurs d'émissions par type d'énergie				Source
	< 2030	2030	2050	2070	
Diesel	2,49	2,37	-	-	(<2030 : Base Carbone V21) (2030, 2050 & 2070 : Scénario AMS – SNBC-2)
Essence	2,24	2,13	-	-	
Electrique	0,049	0,049	-	-	

Tableau 1 : Facteurs d'émissions du scénario AMS de la SNBC-2 - sans les effets amonts

Motorisation	Facteurs d'émissions par type d'énergie				Source
	< 2030	2030	2050	2070	
Diesel	2,49	2,49	2,49	-	(<2030 : Base Carbone V21) (2030, 2050 & 2070 : Scénario AME – SNBC-2)
Essence	2,24	2,24	2,24	-	
Electrique	0,049	0,049	0,049	-	

Tableau 2 : Facteurs d'émissions du scénario AME de la SNBC-2 - sans les effets amonts

Pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre d'un projet, les facteurs d'émission à prendre en compte sont les facteurs d'émissions « du puits à la roue* » intégrant les effets amont. Les facteurs d'émission intégrant les effets amont selon la Base Carbone V23 sont :

Facteurs d'émission des carburants - effets amonts		
Essence – Facteur d'émissions des effets amonts	0,504	kgCO ₂ e/litre
Diesel – Facteur d'émissions des effets amonts	0,423	kgCO ₂ e/litre

Figure 18 : Facteurs d'émissions des carburants - uniquement les effets amonts

(*) prenant en compte la production et l'utilisation des carburants

Selon la stratégie SNBC-2, il n’y aura plus d’émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports terrestres à partir de 2050 à la fois pour le scénario AMS et à partir de 2070 pour le scénario AME.

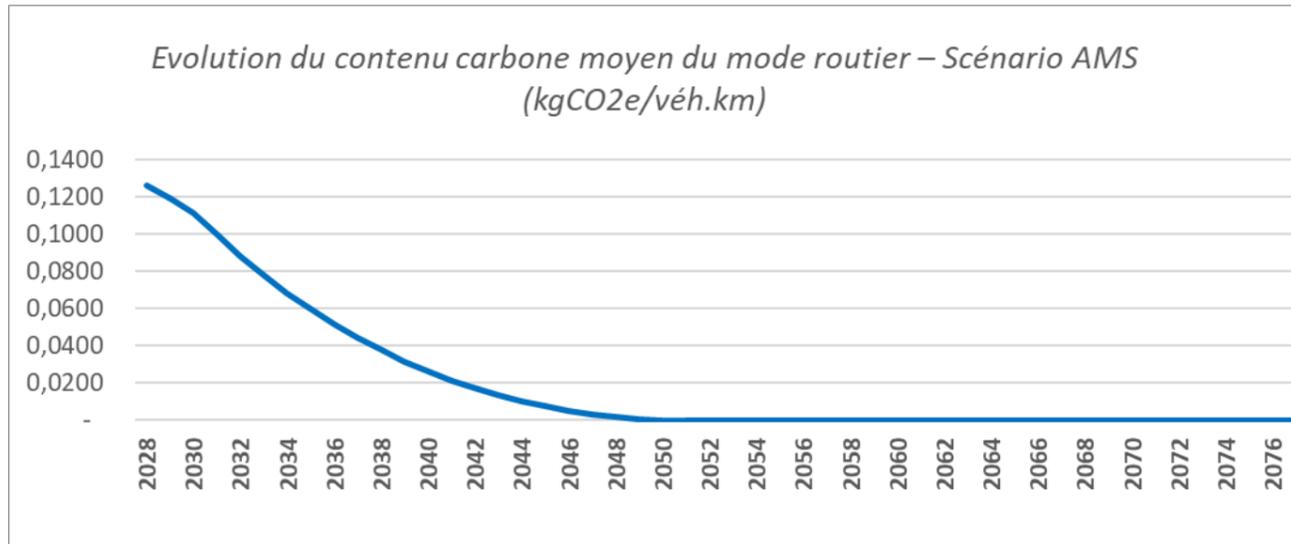


Figure 19 : Evolution du contenu carbone moyen du mode routier – Scénario AMS

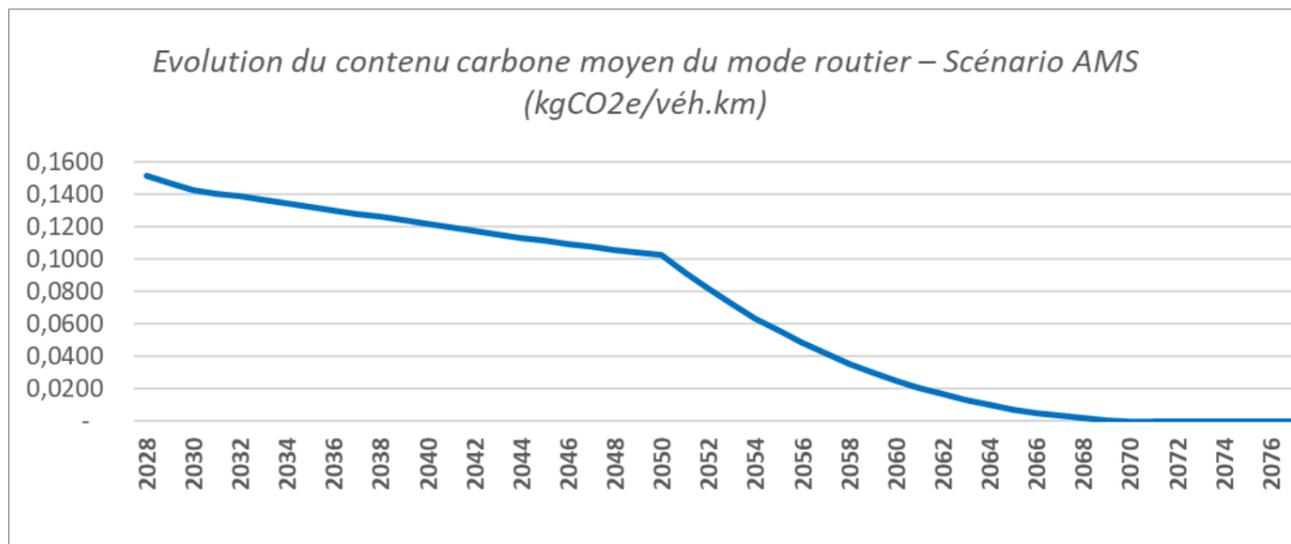


Figure 20 : Evolution du contenu carbone moyen du mode routier – Scénario AME

Sur 50 ans, la mise en place du nouveau BHNS permet d’éviter les émissions de 14 544 TeqCO₂ dans le cas du scénario AMS, soit l’équivalent des émissions d’environ 1 580 français sur la même période (environ 9,2 TeqCO₂ par habitant par an selon les données statistiques par le ministère de la Transition écologique (MTE)). Pour le scénario AME, les émissions de 55 125 TeqCO₂ sont évitées sur la route soit l’équivalent des émissions de 5 992 français.

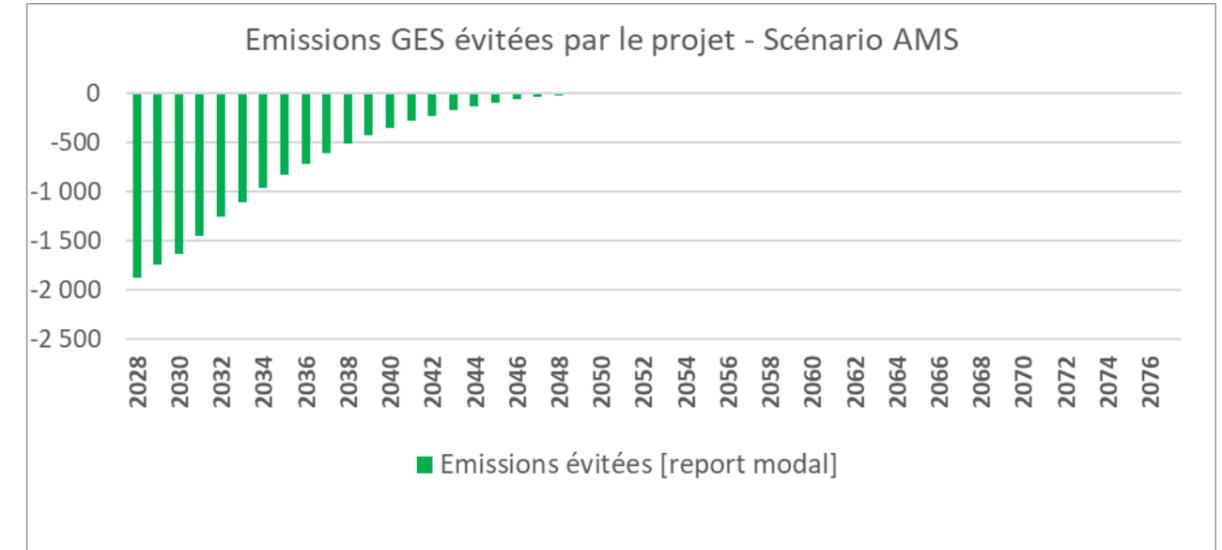


Figure 21 : Emissions de gaz à effet de serre annuelles évitées par le projet - Scénario AMS

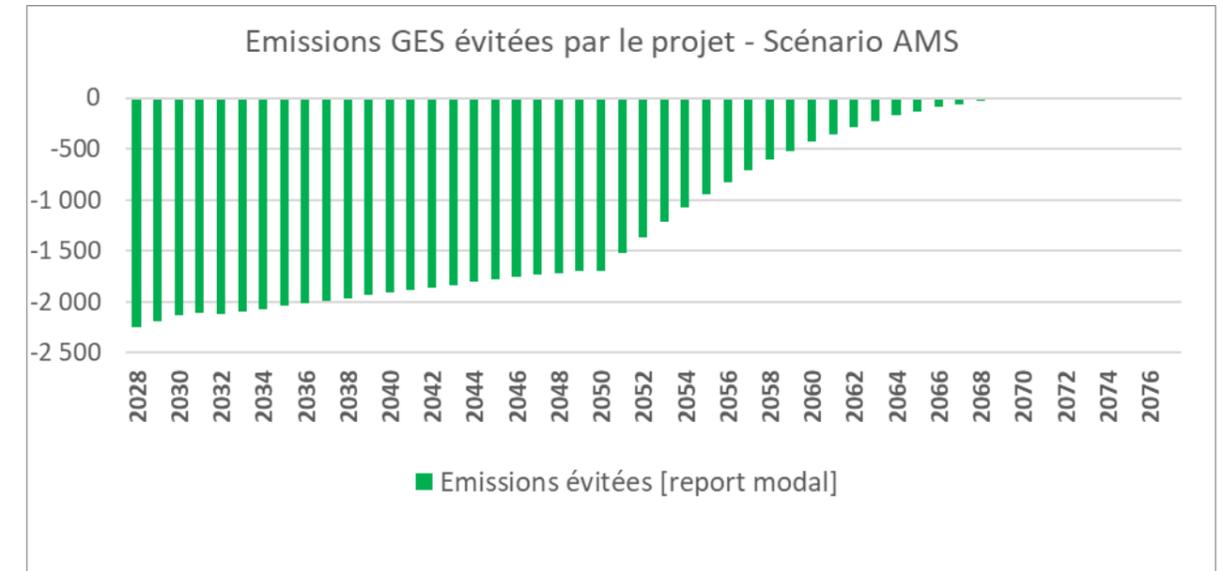


Figure 22 : Emissions de gaz à effet de serre annuelles évitées par le projet - Scénario AME

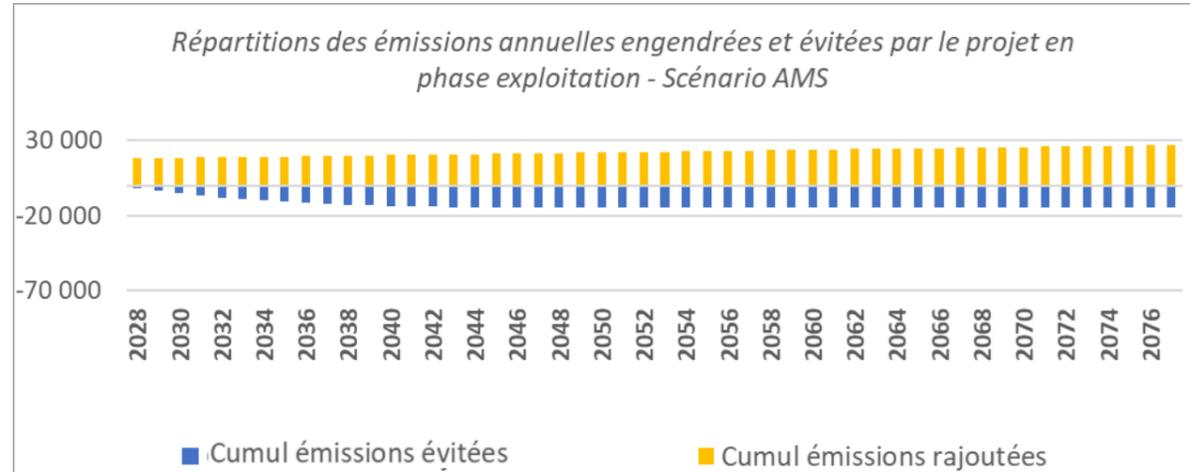


Figure 23 : Répartitions des émissions annuelles engendrées et évitées par le projet en phase exploitation - Scénario AMS

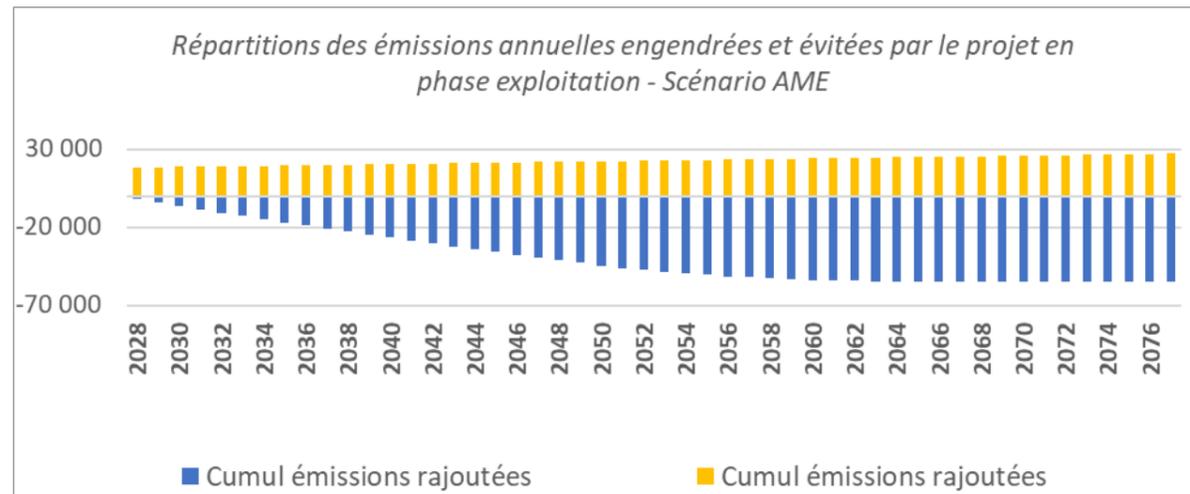
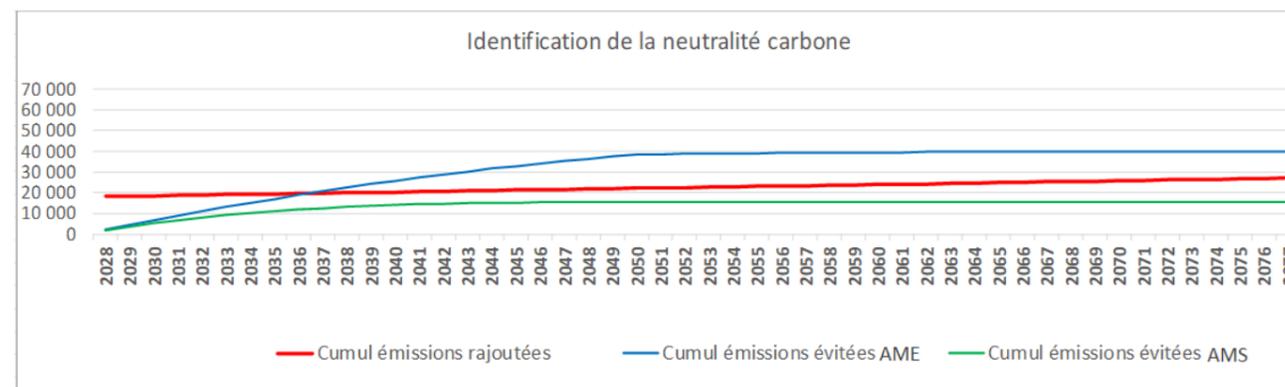


Figure 24 : Répartitions des émissions annuelles engendrées et évitées par le projet en phase exploitation - Scénario AME

La neutralité carbone correspond à l'année théorique où les émissions évitées par le projet dépassent les émissions engendrées par le projet. C'est à partir de cet horizon que le projet est considéré comme « carbone rentable ».



Selon ces résultats intégrant le scénario SNBC-2, la neutralité carbone du projet n'est pas atteinte à la fin de la période analysée de 50 ans d'exploitation pour le scénario AMS, expliquée par :

- ♦ le scénario avec Mesures Supplémentaires (AMS) prévoit une diminution des consommations d'énergie de manière importante et durable ;
- ♦ il n'y aura plus d'émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports terrestres (selon la stratégie SNBC-2) à partir de 2050 à la fois pour le scénario AMS ;
- ♦ le taux d'évolution du report modal proposé par le bilan socio-économique diminue avec un taux annuel -0,7%.

En revanche, le scénario avec les mesures existantes AME montre la possibilité d'atteindre la neutralité carbone 9 années après la mise en service de la ligne de bus express. Cette neutralité carbone est atteinte grâce à plusieurs facteurs :

- ♦ le taux d'évolution positif du report modal (+0,5%) après l'année de la mise en service du bus express ;
- ♦ le décalage de la remise à zéro des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur des transports terrestres est désormais fixé à 2070, au lieu de 2050, dans le cadre du scénario AMS ;
- ♦ le scénario AME prévoit une diminution des consommations d'énergie de manière progressive vers l'année 2070 moins importante par rapport au scénario AMS.

Par ailleurs, les évaluations des émissions de gaz à effet de serre réalisées dans le cadre du projet, n'intègrent pas les pistes d'optimisation mises en place pendant la phase chantier. En intégrant ces pistes d'optimisation des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier par la mise en œuvre notamment des mesures d'économie circulaire, il est possible de réduire l'écart entre la courbe présentant les émissions cumulées du projet (en rouge sur le graphique) et les émissions évitées dans le cadre du scénario AMS.

En effet, le projet prévoit d'obtenir la certification HQE Infrastructures Durables, pour laquelle les mesures envisagées sont les suivantes :

- ♦ mise en œuvre d'enrobés tièdes ;
- ♦ utilisation de granulats locaux ;
- ♦ conservation au maximum des structures des voiries existantes ;
- ♦ favoriser le réemploi de matériaux.

L'ensemble de ces leviers permettra de réduire l'écart entre les émissions du projet et les émissions évitées selon le scénario AME.

Un test de sensibilité a été réalisé afin d'évaluer les potentiels gains d'émissions de GES en phase chantier grâce à la mise en œuvre de ces mesures.

Etude de sensibilité

L'étude de sensibilité a été réalisée à partir du bilan carbone du scénario AMS, qui est le scénario principal de référence de la stratégie nationale bas-carbone, auquel on a appliqué les mesures d'économie circulaire afin d'optimiser l'empreinte carbone. Les hypothèses prises en compte pour ce test de sensibilité sont les suivantes :

- ♦ Optimisation des distances en km pour l'approvisionnement en des matériaux (déblais, remblais, GNT, enrobé, etc) venant principalement de source locale de proximité. La distance prise en compte est donc de 15km au lieu de 50 km.
- ♦ Intégration d'une part recyclée dans l'enrobé des voiries (30%)

Cette optimisation permet de réduire l'empreinte carbone globale de la phase travaux en passant de 17 990 à 15 880 tég.CO2 soit 12% de réduction.

Ce gain significatif en émissions CO2 ne permet pas néanmoins d'atteindre la neutralité carbone. Les émissions évitées jusqu'à l'année 2050 ne permet pas de compenser toutes les émissions CO2 induites par le chantier et l'exploitation à une année donnée.

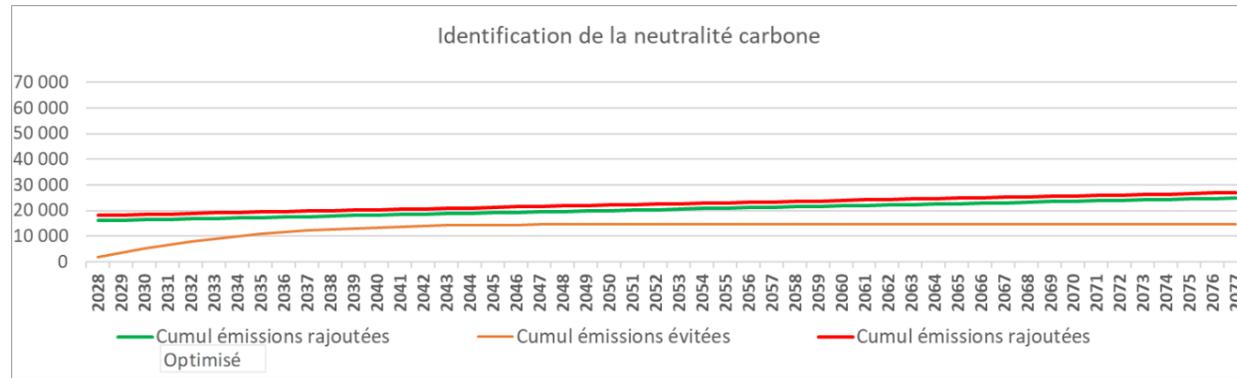


Figure 25 : Optimisation du bilan carbone global par l'application d'enrobé à 30% matière recyclée et par l'optimisation des distances d'acheminement des matériaux

Ces compléments sont intégrés dans la pièce H5 – Impacts et mesures, au paragraphe 3.1.1 Contexte climatique du chapitre Incidences et mesures en phase exploitation p. 70 ; ainsi que dans la pièce H6 – Chapitre spécifique aux infrastructures de transports, paragraphe 7.4 Bilan des émissions de gaz à effet de serre dues aux phases travaux et exploitation p.16.

Milieu humain

Extrait de l'avis page 10 sur 13 II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« La mise en œuvre de la phase chantier est susceptible de nécessiter le détournement temporaire des flux de trafic vers des secteurs alternatifs. Les nuisances et pollutions sur ces secteurs ne sont pas évaluées. »

Réponse de Bordeaux Métropole

Les conditions d'exécutions des travaux sont précisées au chapitre 9 de la pièce E – Notice explicative » (page 44). Les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) de la phases travaux sont détaillées dans la pièce H5 « Impacts et Mesures » (Chapitre 2.3.2 – Infrastructure de transport p.53).

Les principes d'ordonnancement et de réalisation des travaux permettent de limiter autant que possible les impacts. la mise en place de phasages dans la réalisation des travaux permet de limiter l'intervention à des secteurs successifs du tracé, sans intervenir simultanément sur l'ensemble des axes.

Les principes généraux d'organisation du chantier sont les suivants :

- ♦ maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- ♦ impacter le moins possible la circulation des bus ;
- ♦ conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- ♦ assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, services de secours, etc.).

Les travaux du bus express comprennent la réalisation de voiries provisoires et définitives, les aménagement bus (couloirs et sites propres) ainsi que les trottoirs et aménagements finaux (plantations, mobilier urbain...).

Le phasage des travaux est prévu de façon à limiter les risques d'exporter les nuisances vers les rues adjacentes.

Afin d'éviter les impacts sur la circulation et les voiries adjacentes, les travaux seront réalisés par section et de manière à maintenir les cheminements piétons et, au maximum, la circulation des véhicules. Des fermetures de voies, la nuit, sont également prévues pour limiter l'impact sur la circulation.

En règle générale, les travaux s'effectueront selon la méthode de caissons décalés par demi-voirie. Une demi-voirie sera coupée le temps d'effectuer les travaux sur cette zone, puis la circulation sera ensuite basculée sur cette voirie neuve et/ou futur site propre bus, pour permettre le démarrage des travaux d'aménagement sur la demi-chaussée opposée.

Ce phasage des travaux permet de maintenir la circulation partout dans les deux sens. Les travaux réalisés en demi-chaussée présentent donc peu d'impact sur les voiries adjacentes. Des déviations ponctuelles seront néanmoins nécessaires mais resteront très ponctuelles. Les déviations dans des quartiers résidentiels, dans les rues étroites, peu adaptées au grand trafic ou dans des voies en mauvais état seront évitées.

Ce phasage des travaux sera intégré dans les dossiers de consultation des entreprises et fera partie intégrante des contraintes à prendre en compte par les entreprises.

Ces compléments sont intégrés dans la pièce H5 « Impacts et Mesures » (Chapitre 2.3.2 – Infrastructure de transport p.54).

Extrait de l'avis page 11 sur 13 II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« Un bilan socio-économique et un suivi du report modal après la mise en service du projet sont prévus. Le dossier ne précise pas dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux attendus, les mesures mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

La MRAe recommande de fixer une échéance pour évaluer le report modal vers la nouvelle ligne qui constitue l'objectif principal du projet et conditionne les impacts potentiels sur de nombreux autres sujets, dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Il conviendrait de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies, réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaire, et alimenter la réflexion concernant les parkings relais et l'articulation avec le réseau de TC de l'ensemble de l'agglomération. »

Réponse de Bordeaux Métropole

La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loti) prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport

Bordeaux Métropole réalisera le bilan LOTI à cette échéance, et selon la méthodologie établie par le CEREMA en 2012 « "Élaboration des bilans ex post pour les projets routiers".

Par ailleurs, Bordeaux Métropole dispose de nombreux outils (compteurs de trafic, enquête multisectorielle continue (EMC), etc.) permettant ainsi d'avoir des données actualisées sur les déplacements et le suivi de la congestion.

Toutes ces données alimentent la réflexion sur la stratégie des mobilités (gestion des P+R, transports en commun, etc.).

Extrait de l'avis page 11 sur 13 - chapitre II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

«De nombreux arbres d'alignement seront conservés le long de la plateforme. Certains devront néanmoins être supprimés. La transplantation de ces arbres sera mise en œuvre dès que les conditions de succès seront réunies. Le nombre total d'arbres existants est de 886 (dont 110 seront déplacés et transplantés), le projet prévoit la plantation de 530 nouveaux arbres avec un gain net en volume. Si le plan général des travaux (pièce F) identifie chaque arbre supprimé, le dossier n'est cependant pas très clair concernant le nombre total d'arbres à supprimer.

La synthèse des impacts sur le patrimoine paysager fait état de 85 arbres supprimés. Le dossier précise par ailleurs que l'impact résiduel du projet sur le paysage sera positif dans sa phase exploitation, puisque le ratio arbre planté/arbre supprimé est largement positif, avec au global environ 5 arbres replantés pour un arbre supprimé.

Réponse de Bordeaux Métropole

Le bilan végétal du projet est présenté dans la pièce H5 – Impacts et mesures Partie 3.4.4. page 111 (reproduit ci-dessous).

Le choix a été fait de transplanter l'ensemble des arbres qui sont concernés par le projet. Une étude phytosanitaire est en cours. À l'issue de cette étude, certains arbres pourraient s'avérer ne pas être transplantables. Il existe par ailleurs une probabilité que la transplantation ne fonctionne pas. Le nombre total d'arbres supprimés n'est donc pas connu à ce stade des études.

La mention des 85 arbres supprimés dans la synthèse des impacts est une coquille. Cette mention est modifiée dans le dossier d'enquête publique (Pièce H5 – Impacts et mesures Partie 3.4.4 p118 et dans la pièce H2 – Résumé non technique p.33)

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a fait le choix d'avoir une démarche végétale ambitieuse dans le cadre de la politique 1 million d'arbres, avec notamment comme objectifs :

- ♦ Renforcer la présence du végétal ;
- ♦ Végétaliser sans dénaturer (composer avec les essences locales et/ou existantes) ;
- ♦ Utiliser le végétal comme élément repère et maillage conducteur des déplacements ;
- ♦ Améliorer la qualité de vie des quartiers grâce à un apport végétal source d'aménité et de fraîcheur ;
- ♦ Amener de la biodiversité.

Ainsi le bilan végétal est largement positif avec un ratio global environ 5 arbres replantés pour 1 arbre impacté par le projet.

Commune	Arbres existants	Arbres Transplantés*	Arbres plantés	Bilan *
Bordeaux	227	9	97	324
Talence	382	97	340	722
Gradignan	216	4	35	251
Villenave-d'Ornon	61	0	58	119
TOTAL DU PROJET	886	110	530	1416

*sous réserve des résultats de l'étude phytosanitaire

L'étude phytosanitaire portant sur les arbres d'alignement impactés par le projet est en cours. L'expertise portera sur :

- ♦ Les arbres pouvant présenter une dangerosité pour les usagers ;
- ♦ Les arbres remarquables impactés par les travaux nécessitant un aménagement spécifique.

Pour chaque arbre expertisé, un bilan physiologique, mécanique, sanitaire servant de socle technique initial avant travaux sera établi.

[Extrait de l'avis page 11 sur 13 - chapitre II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation](#)

Le dossier n'évalue pas précisément les incidences du projet en matière d'évolution des perceptions paysagères, notamment au niveau de l'avenue de Thouars, dont les alignements d'arbres existants sont supprimés afin d'élargir l'emprise de la voie. Le rapport ne comporte en effet aucune analyse de la valeur paysagère, culturelle et patrimoniale de ces alignements, afin d'appréhender leur rôle en matière de structuration de l'espace ou d'aménités. Les perspectives d'évolution paysagères ne sont par ailleurs pas évaluées, par exemple en s'appuyant sur des photomontages qui permettraient de justifier que le parti d'aménagement envisagé sur l'avenue de Thouars est adapté aux enjeux paysagers. La description du projet mentionne des « aménagements paysagers qualitatifs autour du site propre bidirectionnel latéral avec une volonté de valorisation paysagère du site autour du château de Thouars », sans illustrer les intentions affichées.

Réponse de Bordeaux Métropole

Concernant l'avenue de Thouars, le projet du bus express s'inscrit harmonieusement le long de l'avenue, entre une frange de parc d'équipements collectifs et des quartiers résidentiels, en bordure du stade Henry Deschamps et du château de Thouars, ainsi qu'en marge du bois de Thouars. Avec ses 60 hectares, dont 30 boisés, le bois de Thouars abrite une flore et une faune variées, accessibles via un sentier botanique de 4 km. Classé en Espace Boisé et en zone naturelle d'intérêt national, le bois est un atout majeur pour le projet. La requalification de la voirie permettra d'insérer un site propre bidirectionnel latéral et des circulations douces, confortables et sécurisées.

Le projet s'est attaché à conserver la qualité paysagère de l'avenue de Thouars en conservant les arbres les plus massifs situés en bordure de l'avenue. Les arbres impactés par l'insertion de la ligne de bus sont constitués de jeunes plants et d'arbustes ornementaux présentant une faible plus-value paysagère. Le bois de Thouars n'est pas impacté par le projet.





Bien que 30 arbres récemment plantés soient impactés sur l'avenue de Thouars, des mesures de transplantation sont prévues pour les espèces ornementales et fruitières (*Lagerstroemia indica*), les essences feuillues et résineuses et autres essences diverses (chêne pédonculé, chêne liège, érable champêtre, tilleul à petites feuilles, cèdre de l'atlantique, Frêne, Liquidambar).

En parallèle, la plantation de 84 nouveaux arbres renforcera la frange boisée du parc de Thouars, confortant ainsi la politique de sauvegarde des arbres existants et valorisant le caractère champêtre et forestier de cette zone.

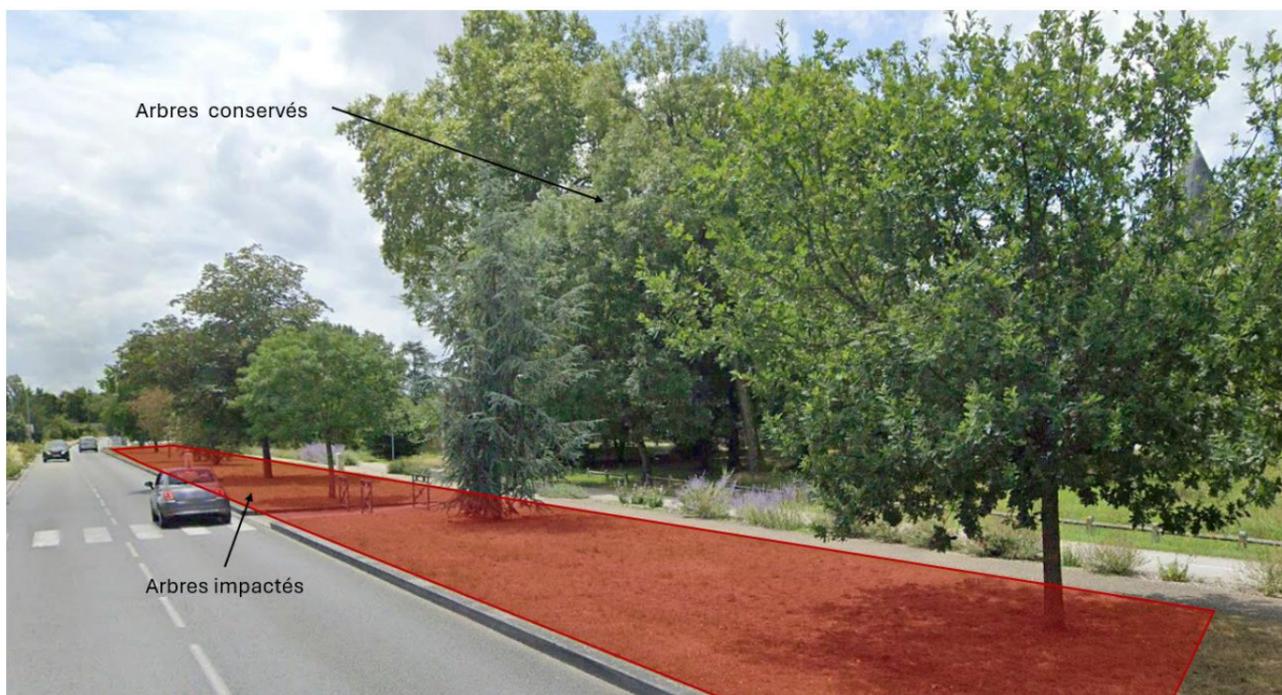




Figure 26 : Perspectives paysagères sur l'avenue Thouars - situation existante - source Groupement MOE



Figure 27 : Perspectives paysagères sur l'avenue Thouars - situation projet - source Groupement MOE

Ces compléments sont intégrés dans la pièce H5 – Impacts et Mesures, au paragraphe 3.4.4 Paysage, p.114 à 116.

Extrait de l'avis page 11 sur 13 - chapitre II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« Le dossier ne fait pas état des incidences réglementaires du projet, notamment sa compatibilité avec le Code de l'environnement.

La MRAe recommande de compléter le dossier en communiquant la demande d'autorisation ou la déclaration relative à la suppression d'alignements d'arbres, en précisant l'exposé des mesures d'évitement envisagées et des mesures de compensation des atteintes portées aux alignements d'arbres à mettre en œuvre. »

Réponse de Bordeaux Métropole

L'étude phytosanitaire en cours permettra d'évaluer le nombre d'arbres à transplanter et à supprimer afin de réaliser le dossier de demande d'autorisation de suppression d'arbres d'alignement.

Comme prévu dans le code de l'environnement, le projet n'étant pas soumis à autorisation environnementale, cette demande d'autorisation de suppression d'arbres d'alignement ne fait pas partie du dossier d'enquête publique. Elle sera instruite de façon autonome après l'enquête publique par la Préfecture. L'ensemble de la procédure et des autorisations nécessaires pour la réalisation du projet réalisées après l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sont mentionnés dans la pièce C du dossier d'enquête publique « Pièce C – Informations juridiques et administratives » p15.

Ces compléments sont intégrés dans la pièce C – Informations juridiques et administratives, chapitre 6.5 p.16.

Extrait de l'avis page 11 sur 13 – chapitre II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« La MRAe recommande de compléter la fiche C3020 en conditionnant l'exception en matière de protection des masses arborées, arbres et alignements remarquables, à la mise en place de mesures de restauration des perspectives paysagères préexistantes, dans un objectif de maintien de la valeur paysagère, culturelle et patrimoniale du site ainsi que celui d'îlots de fraîcheur. »

Réponse de Bordeaux Métropole

La fiche C3020 sera complétée en tenant compte de la recommandation de la MRAE, afin d'assurer la mise en place de mesures de restauration de perspectives paysagères existantes.

Comme indiqué précédemment, l'avenue de Thouars sera plantée avec des essences de haute tige de part et d'autre de la plateforme bus, ce qui contribuera à préserver la qualité paysagère de l'avenue.

De plus, une demande a été formulée dans le cadre de la réunion d'examen conjoint réalisée le 4 février 2025 dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme afin de conditionner l'exception au bus express. Le procès-verbal de cette réunion est joint dans la pièce K – Avis du dossier d'enquête publique.

La fiche C3020 sera complétée pour conditionner l'exception à la réalisation de projets de Bus Express.

La rédaction de la fiche C3020 est ainsi complétée comme suit :

« 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.

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.»

La pièce I – Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme - est modifiée pour prendre en compte ces demandes de complément (p42 de la pièce I).

Extrait de l'avis page 12 sur 13 - II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« L'étude mentionne des projets connexes tels que le pôle multimodal "Arts et métiers", ainsi que le pôle d'échanges multimodal "Talence-Médoquine". L'articulation entre la ligne de bus express et ces pôles mériterait d'être précisée. »

Réponse de Bordeaux Métropole

L'articulation entre la ligne de bus express et les pôles d'échange multimodaux du territoire a bien été étudiée dans les études de conception afin de garantir des transferts fluides entre les différentes lignes ou moyens de transport autour de la ligne. En particulier concernant les modes doux, les pôles d'échanges multimodaux seront équipés d'abris vélos sécurisés. Le Bus express d'intègre également avec le réseau ReVE.

Le PEM « Talence Médoquine »

A La Médoquine, le Bus Express sera en correspondance avec le TER. Bordeaux Métropole et SNCF Gares & Connexions réalisent un pôle d'échange pour accompagner la réouverture de la halte prévue en 2025 dans le cadre du projet de RER Métropolitain.

La gare TER disposera de 4 quais (ligne du Médoc et ligne Libourne Arcachon, cf. plan ci-dessous), tous accessibles depuis une passerelle au-dessus des voies, le long de l'avenue de la Mission Haut-Brion. Le quai 1 sera également accessible depuis le parvis bas. L'arrêt du bus express étant situé juste au nord de l'ouvrage de la Mission Haut-Brion, il offre un accès direct à la passerelle SNCF, et donc aux voies. Par ailleurs, une rampe PMR et des escaliers permettent un accès direct depuis la station de bus express vers le parvis de la gare (et le quai 1) situé en contrebas.

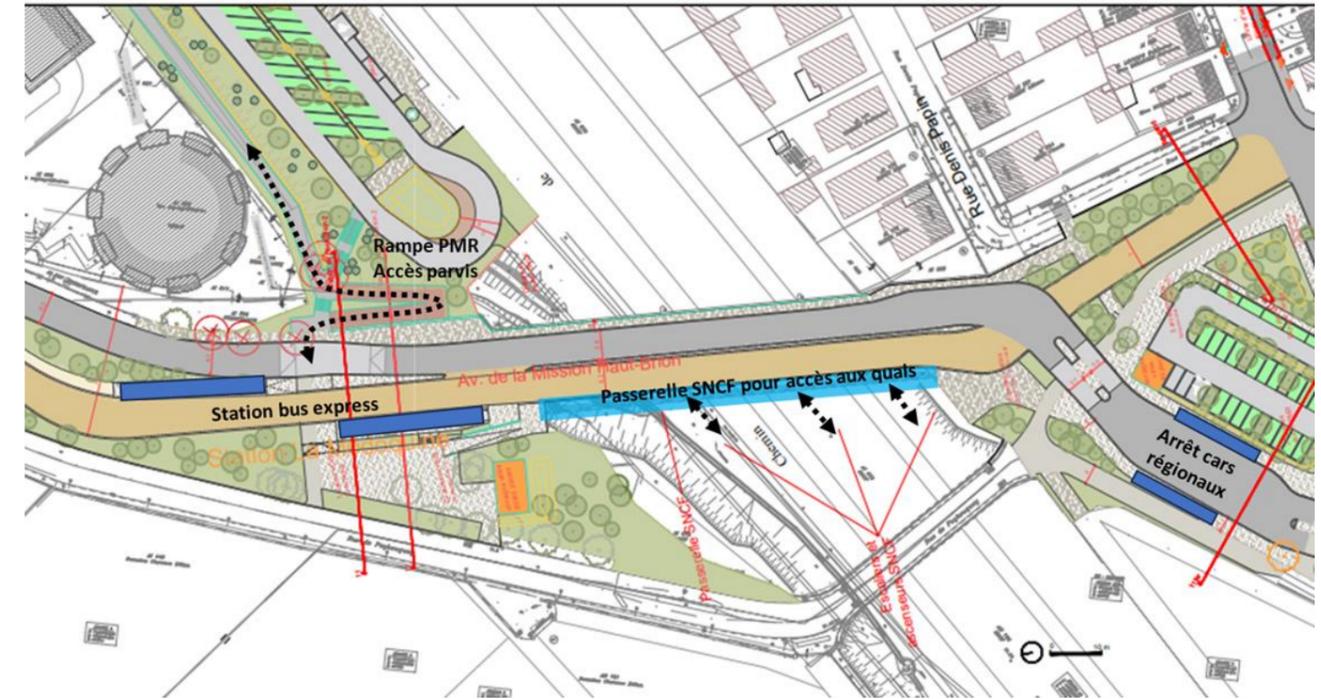


Figure 29 : Position des arrêts bus express et cars régionaux et accès aux quais

Le PEM « Arts et Métiers »

Les aménagements sur l'esplanade des Arts et Métiers s'inscrivent dans :

- ♦ Ligne de Tramway, station Arts et Métiers ;
- ♦ le positionnement de la future station bus express privilégié sur l'esplanade des Arts et Métiers pour faciliter l'intermodalité avec le futur terminus de bus et le tramway B ;
- ♦ le réaménagement de l'avenue des facultés, porté par l'Université.

Ces projets ont pour objectifs une pacification du secteur, avec la suppression du trafic de transit entre l'avenue des Facultés et la rue François Mitterrand (site propre accessible aux services spécifiques et aux VP de l'allée René Laroumagne), des itinéraires modes actifs (piétons et vélos) confortables et sécurisés et des espaces très végétalisés.

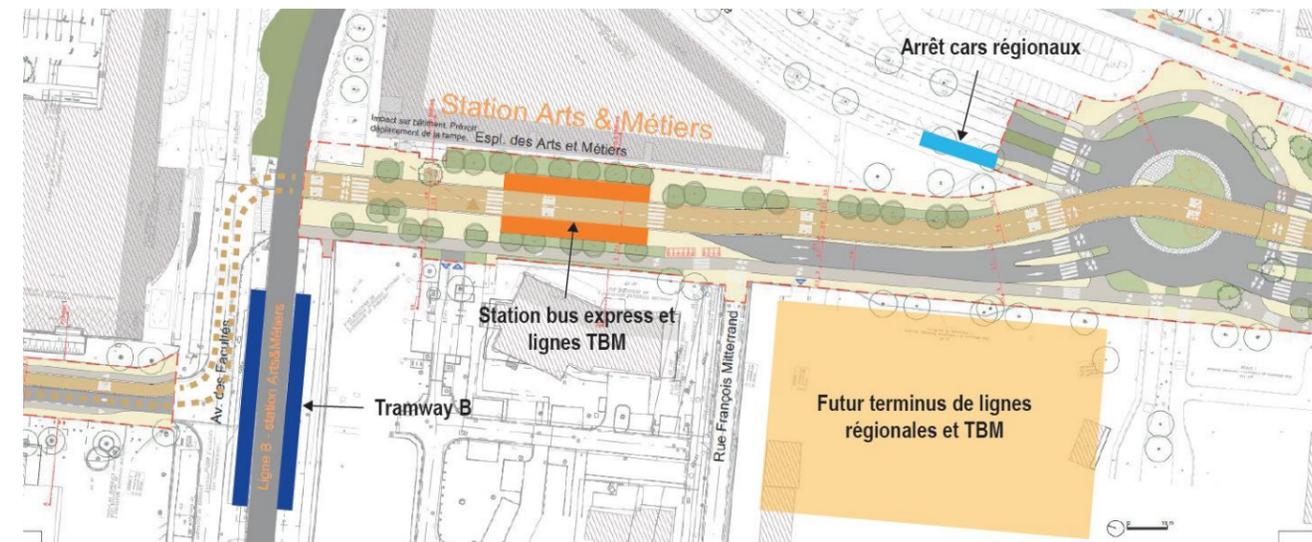


Figure 30 : Correspondance Tram B / Bus Express / Cars régionaux à Arts et Métiers

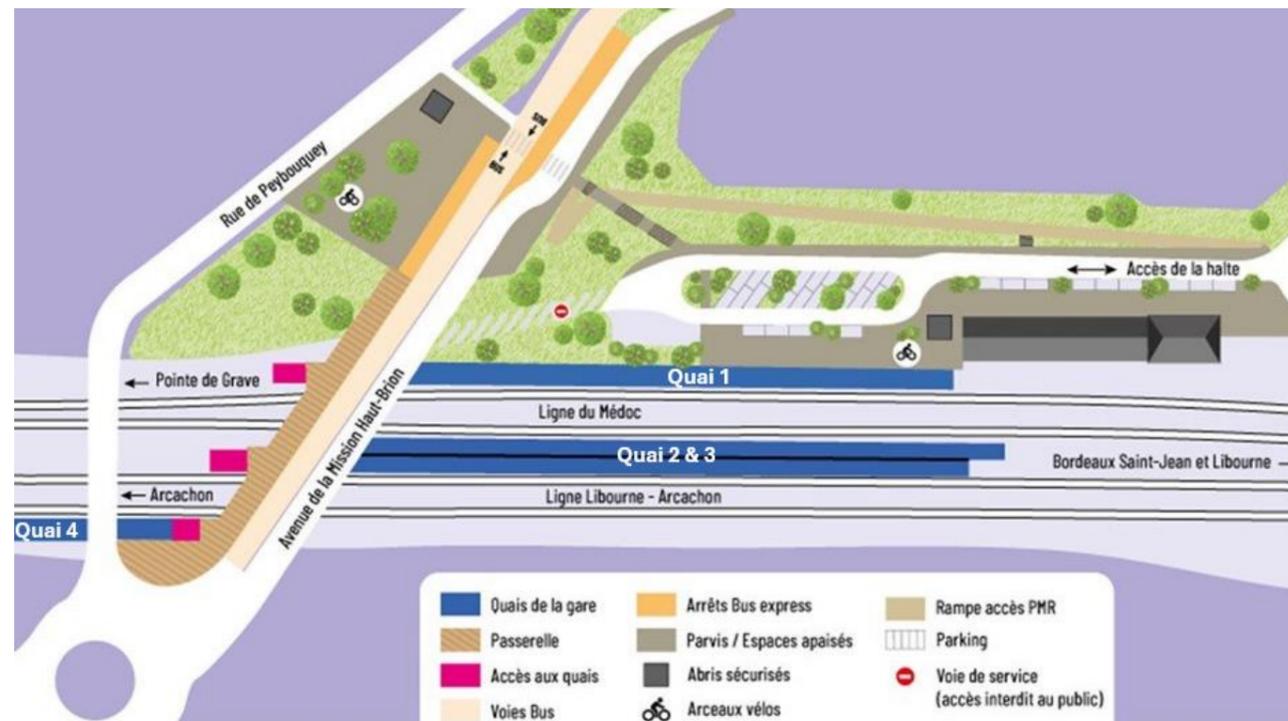


Figure 28 : Plan simplifié de la gare de Talence Médoquine (Source : RER Métropolitain)

Enfin, les cars de la Région s'arrêteront en encoche au sud de la passerelle SNCF, assurant une connexion avec les quais du TER et le bus express (correspondance de 2 minutes). L'itinéraire sera lisible et confortable via la passerelle de la SNCF.

La correspondance avec le tramway B est idéale, avec moins de 100m à parcourir. Les deux arrêts sont en covisibilité.

L'emplacement de la station sur l'Esplanade des Arts et Métiers permettra également une bonne intermodalité avec le futur terminus de lignes régionales et TBM, qui est en projet en remplacement du site de Peixotto.

Enfin, le Bus Express sera en correspondance avec les autres lignes de cars en passage à Arts et Métiers. Selon le sens, les distances à parcourir sont de 120m (vers le sud) et 200m (vers le nord).

Une piste cyclable double sens est prévue le long de l'esplanade des Arts et Métiers, assurant une bonne connexion de la station de Bus Express avec le réseau cyclable.

Les compléments sont intégrés dans la pièce H5 – Impacts et Mesures, paragraphe 3.3.3.1 Desserte et correspondances en transport en commun p86 et 87.

10. Avis des collectivités territoriales et leur groupement saisis dans le cadre de l'article L. 122-1- du code de l'environnement



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales et Utilité Publique
Pôle Utilité Publique

Bordeaux, le 10 mars 2025

La commune de Bordeaux, invitée le 7 janvier 2025 par le Préfet de la Gironde, autorité décisionnaire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, à délibérer dans un délai de deux mois sur les incidences environnementales du projet, en application du V de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ne s'est pas prononcée.

Cité administrative
2 rue Jules Ferry – BP 90
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 47 30 51 51
www.gironde.gouv.fr

1



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales et Utilité Publique
Pôle Utilité Publique

Bordeaux, le 10 mars 2025

La commune de Villenave d'Ornon, invitée le 7 janvier 2025 par le Préfet de la Gironde, autorité décisionnaire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, à délibérer dans un délai de deux mois sur les incidences environnementales du projet, en application du V de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ne s'est pas prononcée.

Cité administrative
2 rue Jules Ferry – BP 90
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 47 30 51 51
www.gironde.gouv.fr

1



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales et Utilité Publique
Pôle Utilité Publique

Bordeaux, le 10 mars 2025

La commune de Talence, invitée le 7 janvier 2025 par le Préfet de la Gironde, autorité décisionnaire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, à délibérer dans un délai de deux mois sur les incidences environnementales du projet, en application du V de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ne s'est pas prononcée.

Cité administrative
2 rue Jules Ferry – BP 90
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 47 30 51 51
www.gironde.gouv.fr

1

Département de la Gironde
Ville de Gradignan
Conseil Municipal du 17 février 2025
Délibérations

Accusé de réception en préfecture
033-213301922-20250217-DEL_25_02_17_02-DE
Date de télétransmission : 20/02/2025
Date de réception préfecture : 20/02/2025

Mis en ligne le 20/02/2025

8. Domaines de compétences par thèmes
8.8 . Environnement

2025/02/17/02

BUS EXPRESS PELLEGRIN – THOUARS – MALARTIC
AVIS DE LA VILLE DE GRADIGNAN SUR LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Après examen de cette question et sur proposition des commissions « Espaces Publics – Paysages Naturels » et « Urbanisme et Cadre de Vie – Déplacements » réunies le 3 février 2025, Monsieur le Maire expose à l'Assemblée :

Mesdames, Messieurs,

La mise en service du Bus express (Bex) 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 batteries. 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 Bex offrira ainsi une alternative crédible à la voiture individuelle pour les trajets du quotidien.

Reliant sur un axe nord / sud le Centre 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 aux besoins de mobilité identifiés sur le sud de la Métropole. Ce sera la première ligne structurante de transports en commun non radiale sur la Métropole.

Le projet du Bex 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.

Elle permettra également de relier les quartiers de la ville de Gradignan au futur prolongement de la ligne B du tramway, assurant ainsi un maillage complet de la Ville par des réseaux structurants de transports en commun.

Le service des procédures environnementales de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), après transmission du dossier d'enquête établi par Bordeaux Métropole, porteur du projet, en vue de la déclaration d'utilité publique, demande aux communes concernées par cette implantation d'émettre un avis sur les incidences notables du projet.

Département de la Gironde
Ville de Gradignan
Conseil Municipal du 17 février 2025
Délibérations

Accusé de réception en préfecture
033-213301922-20250217-DEL_25_02_17_02-DE
Date de télétransmission : 20/02/2025
Date de réception préfecture : 20/02/2025

Mis en ligne le 20/02/2025

Après concertation et examen du dossier, les remarques relevées concernent :

- ⇒ La section portant sur la rue de la Croix de Monjous :
Sur cette section, le projet prévoit notamment la mise en place d'un site propre monodirectionnel axial en direction de Bordeaux.
Cette insertion apporte de nombreuses contraintes, déjà nombreuses sur cet axe. La suppression des tournes à gauche, des places de stationnement le long de la rue va obligatoirement engendrer des reports de trafic et de stationnement sur les voiries secondaires, qui ne sont pas calibrées pour accueillir le flux supplémentaire de véhicule. Actuellement les rues adjacentes sont des rues de dessertes internes aux lotissements, et non des rues de transit. L'insertion de ce couloir de site propre, outre le gain en termes de parcours est faible pour le bus, va dégrader la vie des quartiers limitrophes.
- ⇒ La section portant sur le boulevard Malartic :
Le projet prévoit une réhabilitation de la chaussée et la mise en place d'une voie verte sur tout le linéaire du boulevard Malartic. Au vu de l'état actuel de ce boulevard, qui attend une rénovation de la part de Bordeaux Métropole depuis des années, il n'est pas concevable que le projet global n'inclue pas les trottoirs opposés à la voie verte. Dans un contexte où l'accessibilité des voiries est primordiale, ce projet permettrait de résorber un point noir mis en évidence dans le cadre du Plan local de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). De plus, la Valeur Actuelle Nette (VAN) du projet étant à plus de 300 millions d'euros, le complément de coût de ces travaux pourra être absorbé sans pénaliser l'intérêt public du projet et lui donnera une meilleure attractivité par un traitement qualitatif de façade à façade.
- ⇒ La section portant sur le terminus « Barthès » :
Le projet prévoit le terminus du futur Bex à la station « Barthès ». Or au vu des bons résultats de fréquentation relevés par l'exploitant du réseau depuis plusieurs années sur le prolongement de la liane 8 actuelle (préfiguration du tracé du Bex) de « Barthès » jusqu'au centre-ville de Gradignan, il serait judicieux de prolonger également le tracé du futur Bex jusqu'au centre-ville. Ne pas le faire aboutirait à une régression du service par rapport à celui qui est assuré aujourd'hui sur le même tracé par la ligne 8.
Pour rappel, ce prolongement a un intérêt double pour la ville de Gradignan :
 - Il crée une liaison inter-quartier, il permet notamment de relier le quartier inscrit dans le périmètre « politique de la ville » au centre-ville et à ses équipements publics,
 - Il permet à une zone dense d'avoir accès à une ligne de bus efficace.
 Ce prolongement d'une longueur d'environ 1 km sur le tracé d'une ligne déjà desservie par la ligne 8 avec des bus de 18 m ne nécessite pas de travaux spécifiques. Il pourra également être absorbé sans pénaliser de manière significative la rentabilité socio-économique du projet caractérisée par la VAN déjà citée ci-dessus.
- ⇒ Remarque générale :
Le projet prévoit la rénovation de la chaussée sur une partie du linéaire du tracé. La Ville souhaite que celle-ci soit réalisée sur tout le linéaire concerné de la commune.

Département de la Gironde
Ville de Gradignan
Conseil Municipal du 17 février 2025
Délibérations

Accusé de réception en préfecture
033-213301922-20250217-DEL_25_02_17_02-DE
Date de télétransmission : 20/02/2025
Date de réception préfecture : 20/02/2025

Mis en ligne le 20/02/2025

En conséquence, je vous demande de bien vouloir :

- VALIDER et APPROUVER les remarques exposées ci-dessus en vue de les transmettre à la DDTM et les porter au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Après en avoir délibéré, la proposition du rapporteur, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés.

Abstention : M. BERGES, Mme DESTRIAU et M. RESSOT.

Le Maire,




Michel LABARDIN

Le secrétaire de séance,



Jean-Jacques THÉAU

Le Maire :

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'une recours devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter de sa réception par le représentant de l'État et de sa publication.