

Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
Pièce A : Guide de lecture

Pièce A : Guide de lecture du dossier d’enquête publique	3
1. Objet du dossier	4
2. Le maître d’ouvrage	5
3. Le projet en quelques chiffres	6
3.1 Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic.....	6
3.2 Dépôt Lescure.....	8
3.3 Parc-relais de Thouars.....	8
4. L’enquête publique unique, au cœur du processus d’information du public	11
4.1 Une concertation continue sur la durée du projet	11
4.2 L’enquête publique.....	11
4.3 Qu’est-ce que l’enquête publique ?.....	12
4.4 Qu’est-ce que la Déclaration d’utilité publique ?.....	12
4.5 Comment cela se passe-t-il pour le présent projet ?.....	12
4.6 Où consulter le dossier d’enquête publique ?.....	12
4.7 Où échanger sur le dossier et déposer un avis ?	12
4.8 Comment en savoir plus sur le projet ?	12
4.9 Vous ne disposez que de peu de temps ?	12
5. Composition du dossier d’enquête publique	14
6. Concordance réglementaire	15
7. Glossaire	17
8. Principaux acronymes et abréviations	19

PIECE A : GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

1. Objet du dossier

Ce dossier a pour but d'être le support de l'enquête publique du projet bus express Pellegrin Thouars Malartic, afin de :

- ♦ le déclarer d'utilité publique ;
- ♦ le rendre compatible avec le PLUi de Bordeaux Métropole ;
- ♦ l'autoriser à s'implanter sur des propriétés privées.

2. Le maître d'ouvrage

Le présent dossier d'enquête d'utilité publique est formulé par **Bordeaux Métropole**, maître d'ouvrage de l'ensemble de l'opération.



Bordeaux Métropole
Esplanade Charles de Gaulle
33045 Bordeaux

3. Le projet en quelques chiffres

3.1 Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le projet propose plusieurs types d'aménagement :

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

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

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

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

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

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

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

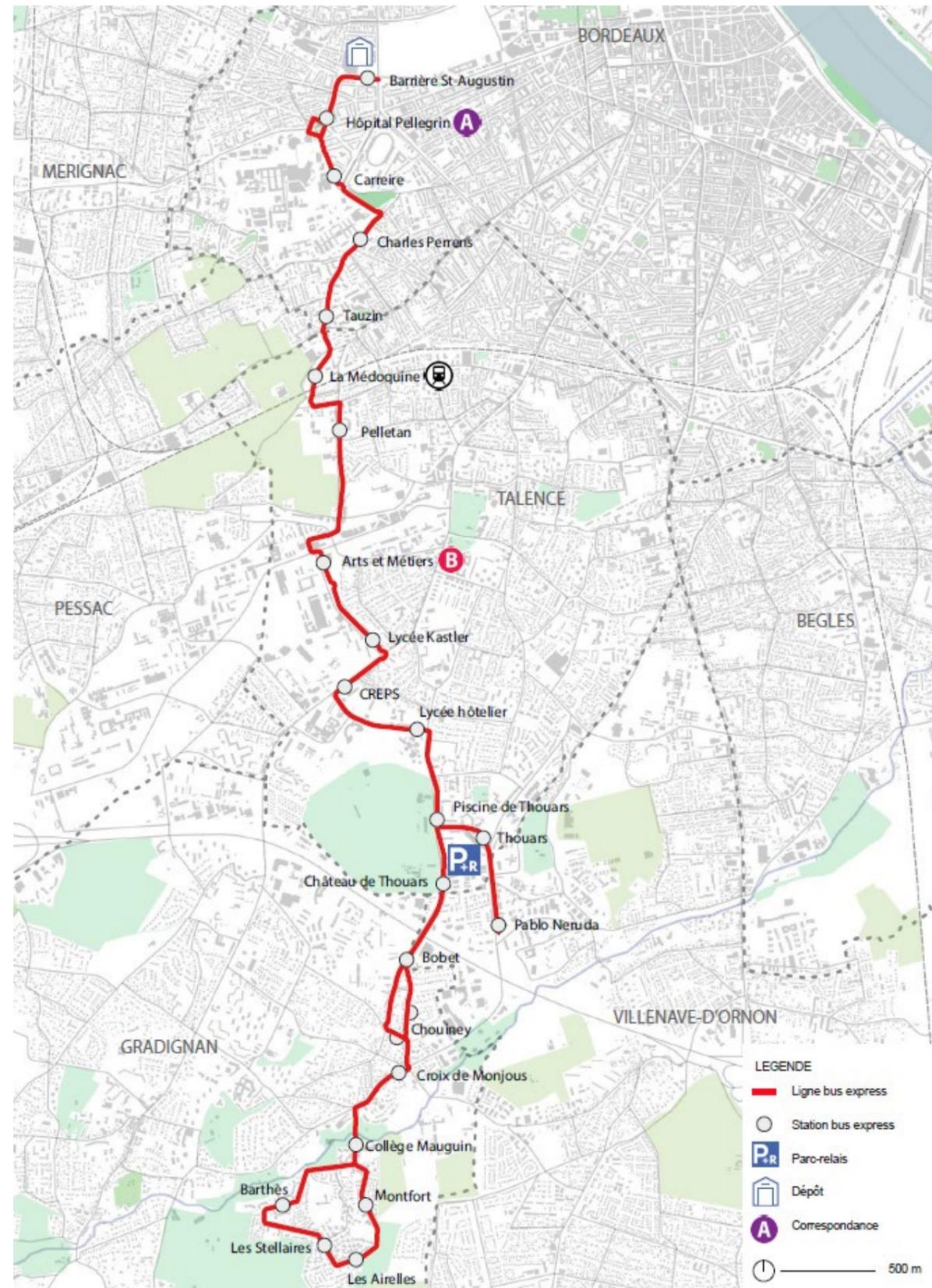


Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

Caractéristiques principales du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

	Longueur	11,5 km dont : <ul style="list-style-type: none"> ♦ 6,5 km pour le tronc commun ♦ 4,1 km pour la branche Malartic ♦ 0,9 km pour la branche Thouars
	Nombre de stations	♦ 23 stations
	Aménagements cyclables	♦ 21,6 km d'aménagements cyclables continus dédiés
	Matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> ♦ 20 bus articulés (18m de longueur, 135 places) ♦ Motorisation électrique batterie ♦ Recharge en ligne (zones de régulation) et au dépôt
	Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Barrière Saint-Augustin (bus express circulaire des boulevards) ♦ Hôpital Pellegrin (Tram A /cars régionaux) ♦ Halte Talence-Médoquine (RER Métropolitain /cars régionaux) ♦ Arts et Métiers (Tram B et P+R) ♦ CREPS (autres bus express et cars régionaux)
	Fréquences de passage (cible)	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Tronc commun : 5 min en heure de pointe (HP) / 7,5 min en heures creuses (HC) ♦ Branches : 10 min HP / 15 min HC
	Amplitude horaire prévue	<ul style="list-style-type: none"> ♦ 5h00 – 00h00 du lundi au mercredi ♦ 5h00 – 01h00 le jeudi et vendredi ♦ 5h30 – 01h00 le samedi ♦ 5h30 – 00h00 le dimanche et fêtes
	Temps de parcours aux heures de pointe	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Barrière Saint-Augustin ⇄ Piscine de Thouars : 17 min 45 → 21,5 km/h (HP) ♦ Barrière Saint-Augustin ⇄ Thouars : 20 min 45 → 20,9 km/h (HP) ♦ Barrière Saint-Augustin ⇄ Malartic : 29 min 20 → 21,6 km/h (HP)
	Dépôt	♦ Adaptation du dépôt Lescure
	Parc-relais	♦ 1 P+R d'environ 150 places
	Mise en service	♦ Fin 2027

3.2 Dépôt Lescure

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

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

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

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



Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure

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

3.3 Parc-relais de Thouars

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

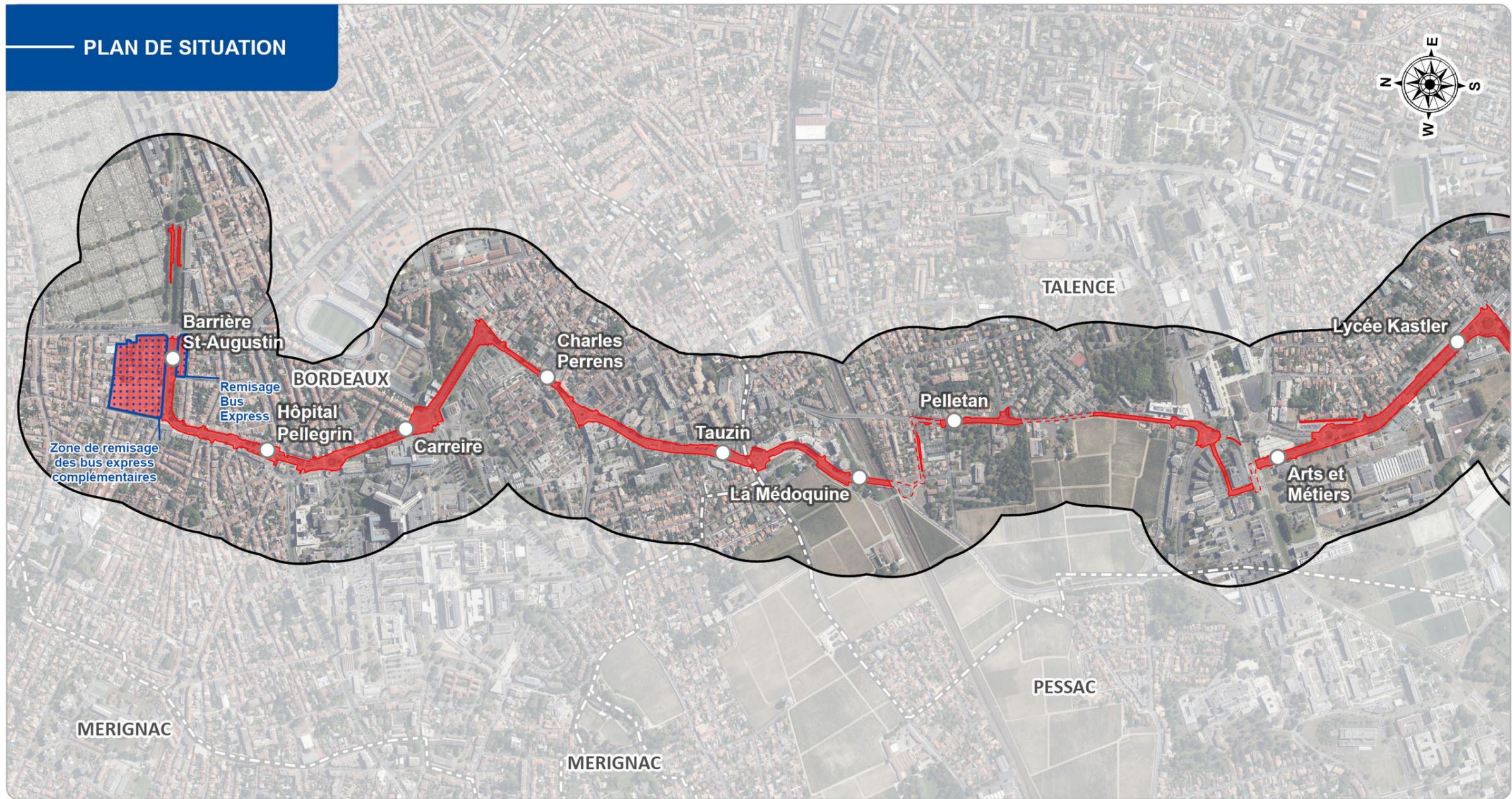
À ce stade du projet, la capacité envisagée est de 150 places, dont des emplacements pour personnes à mobilités réduites (PMR), des infrastructures de recharges pour véhicules électriques, des places deux-roues motorisées et covoiturage. Des bandes paysagères arborées isoleront la zone de stationnement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

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



Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars

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



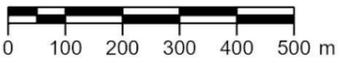
-  Limite communale
-  Station du Bus Express
-  Aire d'étude (250 m)
-  Ouvrages
-  Aire d'étude immédiate
-  Aire d'étude immédiate sans travaux



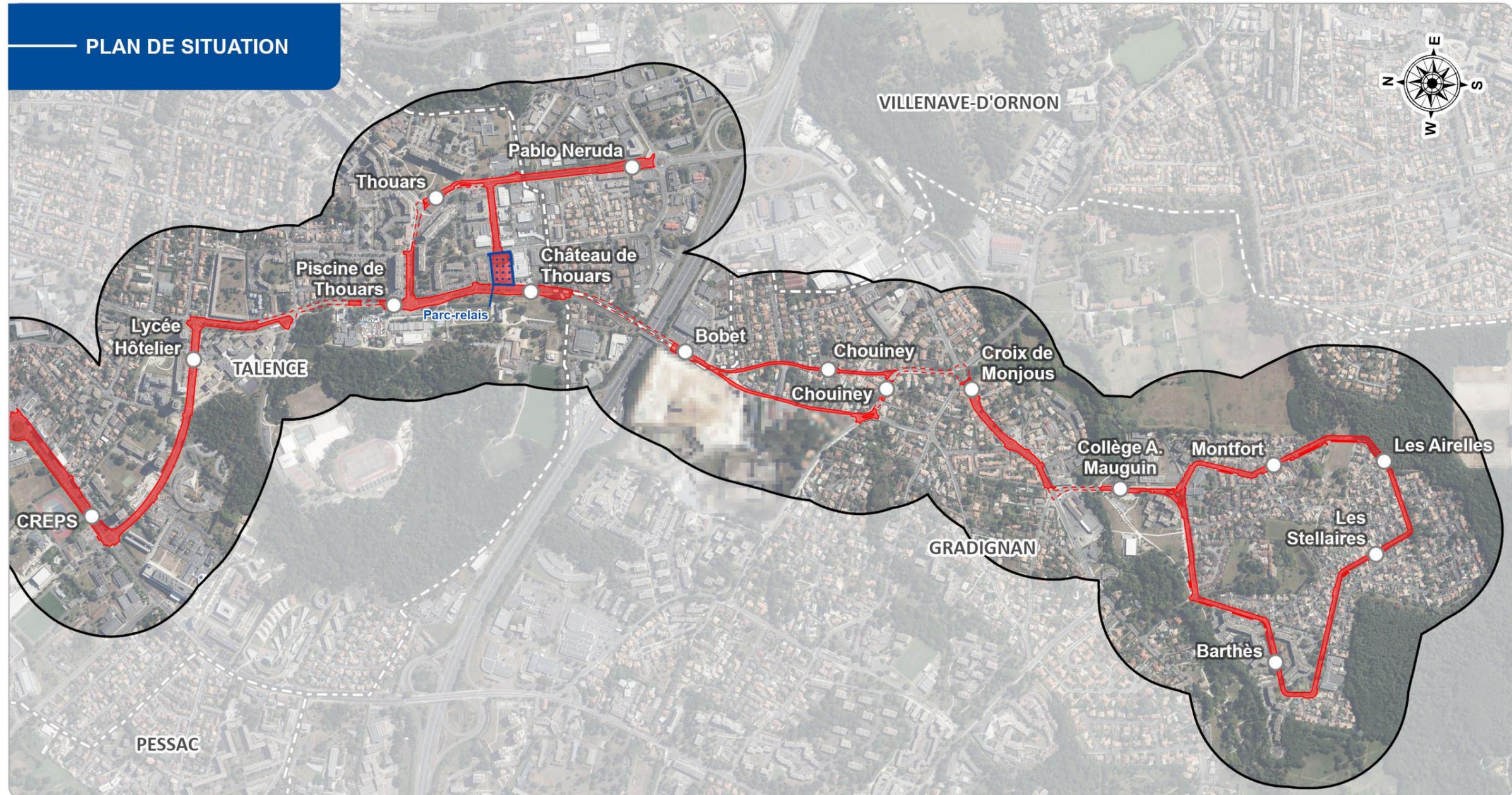
AVANT-PROJET
BUS EXPRESS PELLEGRIN - THOUARS - MALARTIC

Planche 1/2



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

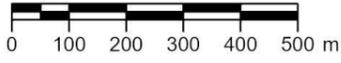


-  Limite communale
-  Station du Bus Express
-  Aire d'étude (250 m)
-  Ouvrages
-  Aire d'étude immédiate
-  Aire d'étude immédiate sans travaux

AVANT-PROJET
BUS EXPRESS PELLEGRIN - THOUARS - MALARTIC

Planche 2/2





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

4. L'enquête publique unique, au cœur du processus d'information du public

4.1 Une concertation continue sur la durée du projet

Le projet de Bus Express Pellegrin Thouars Malartic poursuit un processus d'information du public en plusieurs étapes, et ce préalablement à la délivrance des autorisations administratives nécessaires au projet telle que la Déclaration d'Utilité Publique.

Une concertation a été organisée tout au long de la définition du projet. Cette concertation s'est déroulée selon plusieurs modes.

La première étape d'information a été la phase de concertation préalable au titre du code de l'urbanisme qui s'est déroulée du 14 mars au 3 décembre 2019.

Le projet consistait en la création d'un TCHNS sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence, Bègles et Villenave d'Ornon. Il visait principalement une amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan.

La concertation de 2019 avait permis de valider l'opportunité du projet de développement du réseau de transport en commun, tout en prévoyant une poursuite des études dans l'optique d'affermir le projet.

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 de la création d'une ligne de Bus Express « 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, 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 projet qui s'intitule désormais « Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic » (BEX PTM) est inscrit dans le Schéma des Mobilités 2020-2030 de la Métropole voté le 23 septembre 2021.

Au-delà de cette obligation réglementaire, une concertation approfondie s'est poursuivie tout au long de l'élaboration du projet s'appuyant notamment sur la consultation des services techniques (État, services de sécurité, communes).

La consultation de ces différents partenaires (Villes, partenaires institutionnels...) s'est poursuivie pendant la phase d'Avant-Projet. Elle s'est traduite par des réunions organisées par Bordeaux Métropole.

4.2 L'enquête publique

Le projet doit faire l'objet d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) et d'une enquête parcellaire préalable à l'arrêté de cessibilité en vue des quelques acquisitions foncières nécessaires pour réaliser le projet. Il est également soumis à la procédure de l'évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et nécessite à ce titre la réalisation d'une étude d'impact. Il est enfin concerné par une procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la métropole de Bordeaux elle-même soumise à évaluation environnementale. La mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole a fait l'objet d'une concertation fin de l'année 2023.

Afin de faciliter la compréhension et l'information du public vis-à-vis du projet de Bus Express, pour ne pas multiplier les enquêtes publiques portant sur un même projet, **le maître d'ouvrage prévoit la tenue d'une enquête publique unique, sur la base de l'ensemble des objets d'enquête précités.**

La présente enquête publique unique est menée sur la base du dossier d'enquête constituant le document support de l'enquête. Il permet au public de prendre connaissance de l'ensemble du projet et des conditions de son intégration dans le territoire ainsi que de ses incidences sur l'environnement et des mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Cette enquête doit permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs observations et d'apporter une meilleure connaissance des besoins des citoyens.

Ce guide de lecture vise à faciliter votre repérage dans le dossier d'enquête publique du projet Bus Express Pellegrin Thouars Malartic. Il vous permet de trouver l'information recherchée plus aisément. Il présente une description des différentes pièces composant le dossier.

4.3 Qu'est-ce que l'enquête publique ?

Une enquête publique est une procédure codifiée, préalable aux grandes décisions ou réalisations d'opérations d'aménagement du territoire qu'elles soient d'origine publique ou privée. **C'est un temps fort de l'information et de la participation du public.** Elle informe le public sur divers projets susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement ou la qualité de vie des citoyens. Toute personne peut consulter le dossier dans les lieux prévus à cet effet et peut présenter des observations, favorables ou non au projet, et proposer des suggestions ou des contre-propositions. Le public a également accès aux observations portées dans les registres.

L'enquête publique permet d'informer les personnes concernées, de garantir les droits des propriétaires et de favoriser la discussion sur le projet. Elle est ouverte à toutes et à tous, sans aucune restriction.

L'objectif de l'enquête est d'informer le public sur le projet proposé par la collectivité et de recueillir ses observations sur des registres spécifiquement mis à sa disposition. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête chargée du dossier examine les observations recueillies et rend un rapport à la collectivité afin d'éclairer la décision qui en découlera.

4.4 Qu'est-ce que la Déclaration d'utilité publique ?

Une déclaration d'utilité publique, abrégée par le sigle DUP, est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération, telle que la création d'une infrastructure de communication, d'une école ou d'un lotissement par exemple, sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique ; elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

4.5 Comment cela se passe-t-il pour le présent projet ?

La présente enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions concernant le projet. Celle-ci est menée sur la base du **dossier d'enquête** constituant le document support de l'enquête. Ce dossier permet au public de prendre **connaissance des caractéristiques de l'ensemble du projet**, des **principaux avantages et inconvénients** des aménagements proposés, des **incidences** qu'il peut engendrer **sur l'environnement et la santé humaine**, des **mesures mises en œuvre par le maître d'ouvrage** pour **éviter, réduire ou compenser ces impacts** et des conditions de son **intégration dans le territoire**.

L'enquête est menée sous l'égide d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête indépendante nommé par le tribunal administratif de Bordeaux. L'enquête se déroule sur plusieurs semaines et permet au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs observations et de poser des questions afin d'apporter **une meilleure connaissance des besoins des citoyens**.

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire-enquêteur ou les membres de la commission rédigeront un rapport sur son déroulement et formuleront un avis motivé sur l'objet de l'enquête qui aidera le préfet à déclarer le projet d'utilité publique.

4.6 Où consulter le dossier d'enquête publique ?

Le dossier d'enquête publique est consultable :

- ♦ en ligne sur le site de la préfecture de Bordeaux ;
- ♦ dans les mairies aux Mairies de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon, pendant leurs heures d'ouverture habituelles. Il est également disponible en préfecture de Bordeaux ;
- ♦ à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole.

Afin d'apporter la plus grande accessibilité possible au dossier, il est disponible dans son ensemble en **téléchargement sur le site Internet** de la préfecture dédié au projet.

4.7 Où échanger sur le dossier et déposer un avis ?

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête assurera des jours de permanence en mairie. Il sera possible d'échanger sur le projet et de poser les questions souhaitées.

Par ailleurs, chaque personne est invitée à exprimer un avis sur le projet par le biais des registres disponibles :

- ♦ dans les mairies aux Mairies de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon,
- ♦ par voie électronique sur le registre d'enquête dématérialisé accessible sur le site <https://www.registre-numerique.fr/ligne-de-bus-express-pellegrin-thouars-malartic>
- ♦ par courriel à l'adresse mail suivante : ligne-de-bus-express-pellegrin-thouars-malartic@mail.registre-numerique.fr
- ♦ par voie postale adressé au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête à la Cité municipale de Bordeaux, commune siège de l'enquête ;

Vous pouvez aussi demander un rendez-vous avec le commissaire-enquêteur ou l'un des membres de la commission d'enquête.

4.8 Comment en savoir plus sur le projet ?

En naviguant sur le **site Internet** <https://participation.bordeaux-metropole.fr/> sur la page dédiée au bus express Pellegrin-Thouars-Malartic qui présente les principales caractéristiques du projet et en **consultant** les supports d'information pour prendre connaissance des enjeux et objectifs du projet :

- ♦ le dossier de concertation de 2019 portant sur le projet et son bilan ;
- ♦ le dossier de concertation de 2023 portant sur la mise en compatibilité du PLUi et le bilan de la concertation.

4.9 Vous ne disposez que de peu de temps ?

Un outil synthétique et concis est mis à votre disposition pour vous apporter une information générale sur le projet, **il s'agit du résumé non technique de l'étude d'impact sur l'environnement (Pièce H)**. Il permet de prendre connaissance des conditions d'insertion du projet dans son environnement, des bénéfices et des mesures mises en œuvre pour réduire, éviter ou compenser les impacts du projet.

Si vous souhaitez avoir une description détaillée du projet, vous pouvez vous reporter à la **Notice explicative (Pièce E)** et à la pièce E Bis « **Caractéristiques des ouvrages les plus importants** ».

Enfin pour en savoir plus sur le cadre réglementaire dans lequel s’inscrit le projet et notamment les différentes procédures auxquelles le projet est soumis, vous trouverez l’ensemble des informations dans la **pièce C – Informations juridiques et administratives**.

5. Composition du dossier d'enquête publique

Le présent dossier d'enquête publique est conforme au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, au code de l'environnement et au code de l'urbanisme. Il comporte les pièces suivantes :

Pièce A : Guide de lecture

Ce guide de lecture vise à faciliter la lecture du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en présentant succinctement les différentes pièces composant le dossier d'enquête publique. Il permet au public de trouver l'information recherchée plus aisément. Il présente le maître d'ouvrage, responsable du projet, les chiffres clés du projet et une description des différentes pièces composant le dossier.

Pièce B : Désignation du demandeur

Cette pièce vise à présenter en quelques mots les porteurs du projet.

Pièce C : Informations juridiques et administratives

Cette pièce a pour objectif de décrire les enjeux relatifs à l'enquête publique, sa place au sein de la procédure administrative et de préciser les décisions adoptées au terme de l'enquête. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique sont également expliqués.

Pièce D : Plan de situation du projet

Cette pièce permet de situer les tracés du projet et ses principaux aménagements.

Pièce E : Notice explicative

Ce document présente l'ensemble du projet (objectifs, tracés, insertion, offre de transport, maintenance, dispositions techniques et conditions d'exécution des travaux) ainsi que le processus d'élaboration ayant permis d'aboutir au projet retenu (diagnostic du territoire, les raisons des choix effectués et analyse des variantes étudiées). Il permet une prise de connaissance rapide des fondamentaux du projet par une description synthétique et concise.

Pièce E Bis : caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Le document comporte une présentation des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, permettant de prendre connaissance des enjeux et caractéristiques des principaux ouvrages réalisés dans le cadre du projet (stations, site de maintenance et de remisage, locaux techniques, ...). Les principales dispositions techniques y sont décrites.

Pièce F : Plan général des travaux

Le plan Général des Travaux (PGT) permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet (Bus express, stations, dépôt, P+R, locaux techniques), ainsi que la zone d'intervention potentielle nécessaire à leur réalisation.

Vous disposez de peu de temps ?

Consultez cette pièce si vous souhaitez avoir un aperçu synthétique de l'ensemble du projet

Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses

Cette pièce permet au public de prendre connaissance du coût des différentes composantes du projet et du financement apporté par les porteurs de projet.

Pièce H : Étude d'impact sur l'environnement

L'étude d'impact sur l'environnement est un document à la fois technique, notamment à destination des autorités publiques, et communicant, à destination du grand public. L'objectif de cette étude est d'apporter à chacun l'ensemble des informations relatives au projet et à son environnement. Elle vise à déterminer, en fonction des éléments d'appréciation disponibles, les

conséquences du projet sur son environnement et les mesures mises en place pour tenter d'éviter, de réduire et (le cas échéant) de compenser les impacts négatifs.

Vous désirez connaître précisément l'ensemble des caractéristiques du projet ?

Consultez la Description de projet présente dans l'étude d'impact sur l'environnement

L'étude d'impact est soumise à l'avis de l'Autorité environnementale compétente et cet avis est joint au dossier (Pièce K). L'étude d'impact est précédée d'un Résumé Non Technique (RNT), organisé selon les différentes parties qui composent l'étude elle-même.

Vous disposez de peu de temps ?

Consultez le [Résumé Non Technique](#) si vous souhaitez prendre rapidement connaissance de l'ensemble des composantes du projet : description du projet, état initial de l'environnement, solutions envisagées et non retenues, bénéfices du projet, impacts et mesures proposées

Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Ce document permet d'expliquer les besoins de modification des documents d'urbanisme existants pour permettre la réalisation du projet. Seul le PLUi de Bordeaux Métropole est concerné. La pièce I intègre aussi, en annexe, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint de ces documents de mise en compatibilité.

Pièce J : Évaluation socio-économique

Ce document permet de mettre en évidence l'intérêt du projet au regard de ses effets sur la collectivité. À cet effet, les avantages (gains de temps, reports modaux, sécurité, etc.) que le projet va procurer à la collectivité sont identifiés, quantifiés et monétarisés puis comparés aux coûts (investissements, charges d'exploitation, etc.) du projet sur la même période. Est ainsi présenté l'intérêt socio-économique du projet.

Pièce K : Avis émis sur le projet et mémoires en réponse

Cette pièce regroupe l'ensemble des avis émis sur le projet lors des différentes consultations menées dans le cadre de la constitution du dossier d'enquête publique unique, et notamment :

- ♦ la délibération du Conseil de la Métropole de Bordeaux de 21 janvier 2020 tirant le bilan de la concertation du projet de Bus Express ;
- ♦ la délibération du Conseil de la Métropole de Bordeaux de septembre 2023 lançant la concertation préalable à la Mise en Compatibilité du PLUi ;
- ♦ la délibération du Conseil de la Métropole de Bordeaux de mars 2024 tirant le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole ;
- ♦ les délibérations de Bordeaux Métropole de mai 2024 portant sur la mise à jour du programme de l'opération ainsi que l'approbation du dossier d'enquête publique unique et demande d'ouverture d'enquête publique ;
- ♦ le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole ;
- ♦ l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet et la mise en compatibilité du PLUi et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ;
- ♦ les avis des collectivités territoriales intéressées par le projet.

6. Concordance réglementaire

Le tableau suivant présente la concordance des pièces du présent dossier d'enquête publique avec la réglementation en vigueur du code de l'environnement, du code de l'urbanisme, du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et du code de transports.

Réglementation	Concordance dans le dossier d'enquête publique
Composition d'un dossier d'enquête publique unique - Article L.123-6 du code de l'environnement	
Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une <u>note de présentation non technique</u> du ou des projets, plans ou programmes.	Pièce A – Guide de lecture du dossier
Composition d'un dossier d'enquête publique - Article R.123-8 du code de l'environnement	
1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique, le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4, l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale.	Pièce H – Étude d'impact sur l'environnement Pièce K – Avis l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet et le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage
2° En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu.	Non concerné, le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale.
3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation.	Pièce C – Informations juridiques et administratives
4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme.	Pièce K – Avis émis sur le projet et mémoires en réponse
5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne.	Pièce K – Avis émis sur le projet et mémoires en réponse
6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.	Pièce C – Informations juridiques et administratives
7° Le cas échéant, la mention que le projet fait l'objet d'une évaluation transfrontalière de ses incidences sur l'environnement en application de l'article R. 122-10 ou des consultations avec un État frontalier membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 signée à Espoo prévues à l'article R. 515-85.	Non concerné

Réglementation	Concordance dans le dossier d'enquête publique
Contenu du dossier portant sur la déclaration d'utilité publique - Article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique	
1° Une notice explicative	Pièce E – Notice explicative
2° Le plan de situation	Pièce D – Plan de situation du projet
3° Le plan général des travaux.	Pièce F – Plan Général des Travaux
4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.	Pièce E Bis : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
5° L'appréciation sommaire des dépenses.	Pièce G – Appréciation sommaire des dépenses
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Article L153-54 du code de l'urbanisme	
<p>Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :</p> <p>1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;</p> <p>2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.</p> <p>Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.</p>	<p>Pièce I – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</p> <p>Pièce K – Avis émis sur le projet et mémoires en réponse</p>
Évaluation socio-économique - Article L1511-4 du code des transports	
<p>Sous réserve du secret de la défense nationale ou du secret des affaires, le dossier de l'évaluation est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet ou le choix mentionné à l'article L. 1511-2. Cette enquête publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.</p>	Pièce J – Évaluation socio-économique

7. Glossaire

Ambiance sonore modérée : Une zone est dite d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant, avant la construction de la voie nouvelle, à 2 mètres en avant des façades des bâtiments est tel que LAeq (6h-22h) est inférieur à 65 décibel(A) et LAeq (22h-6h) est inférieur à 60 décibel(A). Le LAeq étant le niveau sonore équivalent, la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps.

Ambiance sonore non modérée : Inversement, on définit une zone d'ambiance sonore non modérée de jour (respectivement de nuit) si : LAeq (6h-22h) > 65 décibel(A) (respectivement LAeq (22h-6h) > 60 dB(A)).

Avifaune : Une avifaune est un groupe composé d'oiseaux, de la même espèce ou d'espèces diverses, qui partagent le même écosystème. L'avifaune permet donc de désigner une population d'oiseaux à un endroit spécifique.

Chiroptère : L'ordre des chiroptères regroupe des mammifères volants, communément appelés chauves-souris.

Décibel, noté dB : Unité relative de l'intensité acoustique. Pour prendre en compte la sensibilité de l'oreille humaine par rapport aux fréquences, on utilise le décibel pondéré A, dB(A).

Document Départemental des Risques Majeurs (DDRM) : Le DDRM est un document où le préfet (Conformément à l'article R125-11 du Code de l'Environnement) consigne toutes les informations majeures au niveau de son département, ainsi que sur les mesures de prévention et de sauvegarde prévues pour limiter leurs effets. En précisant les notions d'aléas et de risques majeurs, le DDRM doit recenser toutes les communes à risques du département, dans lesquelles une information préventive des populations doit être réalisée.

Enjeux : Ils correspondent aux valeurs qui sont reconnues à l'environnement sur la base de critères tels que la rareté (espèces animales ou végétales rares, habitats remarquables...), l'intérêt esthétique (paysage) ou patrimonial (archéologie, monuments historiques), etc. Ils sont indépendants de la nature du projet.

Entomofaune : L'entomofaune est la partie de la faune constituée par les insectes qui comprend les aptérygotes, qui se caractérisent par l'absence d'ailes, et les ptérygotes, insectes ailés.

Impact : Un impact est une caractéristique ou un élément du projet qui est susceptible d'affecter son environnement. Il est synonyme du terme d'« effet ».

Impact direct : Un impact direct est un impact directement attribuable au projet (travaux ou exploitation) et aux aménagements projetés sur une des composantes de l'environnement.

Impact indirect : Un impact indirect résulte d'une relation de cause à effet ayant à l'origine un effet direct. Ils peuvent concerner des territoires plus ou moins éloignés du projet et apparaître dans un délai plus ou moins long.

Impact induit : Un impact induit n'est pas lié directement au projet. C'est la conséquence d'autres aménagements et/ou de modifications induits par le projet (développement économique suite au projet d'infrastructure par exemple).

Impact négatif : Un impact négatif est lié à la dégradation d'un élément de l'environnement. Les impacts négatifs doivent faire l'objet de mesures correctives.

Impact permanent : Un impact permanent est un impact durable, survenant en phase travaux ou en phase exploitation qui perdure après la mise en service.

Impact positif : Un impact positif est lié à l'amélioration d'un élément de l'environnement. Au premier abord, l'impact positif du projet est son objectif intrinsèque. Toutefois, le projet peut engendrer d'autres impacts positifs sur des thématiques différentes. L'impact positif n'engendre pas de définition de mesures correctives.

Impact résiduel : Un impact résiduel est un impact subsistant après l'application des mesures correctives mises en place.

Impact temporaire : Un impact temporaire peut être transitoire, momentané ou épisodique. Il peut intervenir en phase travaux (les bases travaux, pistes de chantier par exemple) mais également en phase d'exploitation. Ces impacts s'atténuent progressivement dans le temps jusqu'à disparaître.

Impact temporel : Il est défini selon des jalons temporels :

- à court terme : il s'agit d'un effet qui intervient ponctuellement lors de la phase des travaux ;
- à moyen terme : nous pouvons le définir comme un effet qui intervient durant toute la phase travaux ;
- à long terme : nous pouvons le définir comme un effet qui intervient durant les 30 premières années de l'exploitation et au-delà.

Interaction et addition des impacts entre eux : Combinaison de plusieurs impacts générés par le projet (impact additif) ainsi que l'analyse de l'impact généré par cette combinaison (interaction).

LAeq : Indicateur de gêne due au bruit d'une infrastructure routière.

Lden : Indice acoustique Jour Soirée Nuit, c'est-à-dire la « dose de bruit » reçue en une journée, mais le bruit de soirée et de nuit est ajouté avec une pénalité. L'indicateur Lnight est équivalent au LAeq (22h-6h) à la réflexion de façade près.

Mesure corrective : Évitement, Réduction ou Compensation (ERC).

Une mesure corrective est liée à un impact négatif du projet sur l'environnement. La méthode utilisée est la méthode « ERC » qui se décompose comme suit :

- ♦ **Évitement :** l'évitement consiste à contourner la contrainte environnementale, en modifiant le tracé d'un projet par exemple. L'évitement consiste également à éviter des conséquences sur l'environnement, à ce titre les mesures de prévention sont considérées comme des mesures d'évitement ;
- ♦ **Réduction :** dans le cas où le projet ne peut contourner la contrainte environnementale, des mesures doivent être prises afin de réduire au maximum l'impact du projet sur l'environnement. La mise en place de mur anti-bruit pour réduire les nuisances acoustiques en est un exemple ;
- ♦ **Compensation :** la compensation fait suite à une destruction. Cette mesure doit être mise en œuvre dans les cas où l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction ont été étudiées. Par exemple, l'acquisition de nouvelles parcelles forestières suite à un défrichement.

Nappe ou masse d'eau souterraine : Une nappe ou masse d'eau souterraine est un réservoir naturel d'eau douce susceptible d'être exploité, selon la qualité de la roche et l'étendue du faciès, pour l'alimentation en eau potable, les procédés industriels ou l'irrigation. Une masse d'eau représente un ensemble de systèmes aquifères, correspondant à un type géologique (couche de terrain) suffisamment poreux et perméable pour stocker et/ou permettre à l'eau de circuler.

Nivellement général de la France – Cote NGF : Le nivellement général de la France (NGF) constitue un réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain, ainsi qu'en Corse, dont l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) a aujourd'hui la charge. Ce réseau est actuellement le réseau de nivellement officiel en France métropolitaine.

Point Noir du Bruit (PNB) : C'est un bâtiment sensible, qui est localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre, des réseaux routier ou ferroviaire nationaux, et qui répond aux critères acoustiques de la circulaire du 25 mai 2004.

Sensibilité : La sensibilité d'un élément de l'environnement exprime le risque de perte de tout ou partie de la valeur de son enjeu en raison de la réalisation du projet. Pour apprécier le niveau de sensibilité, on tient compte :

- ♦ de la valeur de ce que l'on risque de perdre, c'est-à-dire de l'enjeu ;
 - ♦ de la probabilité que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu du fait de la réalisation du projet.
- Ainsi, contrairement aux enjeux pour lesquels seule la valeur intrinsèque de l'élément est prise en compte, les sensibilités sont directement liées au projet.

Zone de Répartition des Eaux (ZRE) : Une zone de répartition des eaux (ZRE) est une zone où est constatée une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins. Elles sont définies afin de faciliter la conciliation des intérêts des différents utilisateurs de l'eau. Les seuils d'autorisation et de déclaration du décret nomenclature y sont plus contraignants. Dans chaque département concerné, la liste des communes incluses dans une zone de répartition des eaux est constatée par arrêté préfectoral.

8. Principaux acronymes et abréviations

ABF : Architecte des Bâtiments de France
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
Ae : Autorité environnementale
AEP : Alimentation en Eau Potable
ARS : Agence Régionale de Santé
AVAP : Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
AVP : AVant-Projet
BEX PTM : Bus Express Pellegrin Thouars Malartic
BM : Bordeaux métropole
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
BRGM : Bureau de Recherche Géologique et Minière
BSD : Bordereau de Suivi de Déchets
BTEX : Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène
BT : Basse Tension
BTP : Bâtiment et Travaux Publics
CCI : Chambre des Commerces et de l'Industrie
CDT : Contrat de Développement Territorial
CET : Centre d'Enfouissement Technique
CG : Conseil Général
IEGDD : Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable
CIPRNI : Commission Internationale de Protection contre les Rayonnements Non Ionisants
CLE : Commission Locale de l'Eau
CO₂ : Dioxyde de carbone
COV : Composés Organiques Volatils
CPER : Contrat de Projets État – Région
CPRD : Contrat Particulier Région-Département
CR : Conseil Régional
CSPS : Coordonnateurs de la Sécurité et de la Protection de la Santé
DAT : Distributeur Automatique de Billet
dB : Décibel
DCE : Directive Cadre sur l'Eau / Dossier de Consultation aux Entreprises
DICT : Déclarations d'Intention de Commencement des Travaux
DIM : Dispositif d'Identification du Matériel
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs
DO : Directive Oiseaux
DOCOB : DOcument d'Objectifs
DP : Déclaration de Projet
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
DSP : Délégation de Service Publique
DUP : Déclaration d'Utilité Publique
EBC : Espace Boisé Classé
ENS : Espace Naturel Sensible
EP : Étude Préliminaire
EPA : Établissement Public d'Aménagement
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
EPP : Espace Paysager à Protéger
ER : Emplacement Réservé
ERC : Évitement, Réduction ou Compensation

ERDF : Électricité Réseau Distribution France
ERS : Étude de Risques Sanitaires
FDE : Fiches Descriptives Environnement
GES : Gaz à Effet de Serre
GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GLO : Gabarit Limite d'Obstacle
GNT : Grave Non Traitée
GR : Grande Randonnée
GRT : Gaz Réseau Transport
Ha : Hectare (unité de mesure de superficie)
HAP : Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
HPM : Heure de Pointe du Matin
HPS : Heure de Pointe du Soir
HQE : Haute Qualité Environnementale
HTA : Haute Tension
ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IGC : Inspection Générale des Carrières
IGN : Institut Géographique National
INPN : Inventaire National du Patrimoine Naturel
INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
ISDI : Installation de Stockage de Déchets Inertes
ISDND : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
LAeq : Niveau de pression acoustique continue équivalent
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LEMA : Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques
LEX : Local Technique d'Exploitation
LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
MECDU : Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
MES : Matières En Suspension
MOA : Maîtrise d'Ouvrage
MOE : Maitrise d'Œuvre
MOEG : Maître d'œuvre Général
MW : Mégawatt
NF : Norme Française
NGF : Nivellement Général de la France
Nm : Niveau d'eau nominal
NPHEC : Niveau des plus hautes eaux connues
NPNRU : Nouveau Programme National de Renouveau Urbain
N100 : Niveau d'eau en crue centennale
NO₂ : Dioxyde d'azote
NRE : Notice de Respect de l'Environnement
OA : Ouvrage d'art
OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation
OEET : Observatoire Energie Environnement des Transports
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
PAE : Plan d'Assurance Environnement
PAZ : Plans d'Aménagement de Zone
PCT : Poste de Commande Traffic
PCET : Plan Climat Energie Territorial
PEF : Poste Électricité Force
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PGE : Procédures Générales Environnement
PL : Poids Lourds
PLD : Plan Local de Déplacements
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

POI : Plan d'Organisation d'Intervention
POS : Plan d'Occupation des sols
PNR : Parc Naturel Régional
PM₁₀ ou PM_{2,5} : *Particulate Matter*, particules en suspension d'un diamètre inférieur à 2,5 et 10 micromètres
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PNB : Points Noirs de Bruit
PNPD : Plan National de Prévention des Déchets
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPSPS : Plans Particuliers de Sécurité et de Protection de la Santé
PPRI : Plan de Prévention des Risques d'inondation
PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques
PREDD : Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux
PREDEC : Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du BTP et des ménages lors de leurs travaux
PREDMA : Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés
PRIF : Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière
PROA : Plan Régional de la Qualité de l'Air
PST : Partie Supérieure des Terrassements
QPV : Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville
RD : Route Départementale
RER : Réseau Express Régional
RFF : Réseau Ferré de France, maintenant SNCF Réseau
RTE : Réseau de Transport d'Électricité
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SD : Schémas Directeurs
SDAGE : Schéma Direction d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAP : Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SHON : Surface Hors Œuvre Nette
SIC : Site d'Intérêt Communautaire
SME : Système de Management Environnemental
SO₂ : Dioxyde de soufre
SOGED : Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets
SOPAE : Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnement
SRA : Service Régional de l'Archéologie
SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbains
STAP : Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine
TC : Transport en Commun
TCSP : Transport en Commun en Site Propre
TEP : Tonnes Équivalent Pétrole
TMD : Transport de Matières Dangereuses
TN : Terrain Naturel
TRI : Territoire à Risques Importants
UVP/H : Unités de véhicules particuliers par heure
UE : Union Européenne
VRD : Voirie et Réseau Divers
ZA : Zone d'Activité
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZAE : Zones d'Activités Économiques
ZH : Zones Humides
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

ZP : Zone de Protection
ZPPAUP : Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZPS : Zone de Protection Spéciale
ZRE : Zones de répartition des eaux
ZSC : Zone Spéciale de Conservation

Table des illustrations

Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.....	7
Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure.....	8
Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars.....	8