BORDEAUX MÉTROPOLE	**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE**	***Délibération***
	Séance publique du 22 mars 2019	***N° 2019-136***

Convocation du 15 mars 2019
Aujourd'hui vendredi 22 mars 2019 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. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Anne BREZILLON, 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 Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Jean-Claude FEUGAS, 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 Dominique IRIART, Mme Martine JARDINE, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, M. Marc LAFOSSE, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, M. Eric MARTIN, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Dominique ALCALA à M. Max COLES
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Cécile BARRIERE
M. Marik FETOUH à Mme Laetitia JARTY-ROY
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOULET
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN
M. Thierry MILLET à Mme Gladys THIEBAULT

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Kévin SUBRENAT à M. Alain TURBY à partir de 12h10
Mme Brigitte COLLET à Mme Anne BREZILLON à partir de 10h25
Mme Florence FORZY-RAFFARD à M. Dominique HICKEL à partir de 10h35
M. Philippe FRAILE-MARTIN à M. Marc LAFOSSE à partir de 10h25 et jusqu'à 12h30
Mme Magali FRONZES à Mme Dominique IRIART à partir de 12h15
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 12h25
Mme Christine PEYRE à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h25
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE jusqu'à 10h30
M. Alain SYLVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 11h40

EXCUSE(S) :

Mme Marie-Christine BOUTHEAU.

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 mars 2019**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction des infrastructures et des déplacements**	***N° 2019-136***

Communes de Bordeaux - Eysines - Le Haillan - Le Taillan-Médoc - Mérignac - Saint-Aubin de Médoc - Saint-Médard en Jalles
Bus à haut niveau de service - Liaison Bordeaux Gare Saint-Jean / Saint-Aubin de Médoc
Dépôt d'une nouvelle demande de déclaration d'utilité publique - Lancement de l'enquête parcellaire - Approbation - Autorisation

---

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux Métropole envisage la création d'une liaison en Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Bordeaux Gare Saint-Jean et Saint-Aubin de Médoc via les communes de Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles et Le Taillan-Médoc.

Historique :

Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 2 août 2017 par arrêté préfectoral, suite à une enquête publique qui s'est déroulée du 3 avril 2017 au 5 mai 2017.

Un projet ayant fait l'objet de recours devant le juge administratif

Cependant, une association de riverains, l'association « Bordeaux à Cœur », s'opposant au projet, a formé un recours en annulation contre cette Déclaration d'utilité publique (DUP), assorti d'une demande de suspension en référé. La DUP du projet BHNS a été suspendue, dans l'attente de la décision au fond, le 27 octobre 2017.

Le Conseil d'Etat, saisi sur demande de Bordeaux Métropole, a retenu un des trois motifs de suspension relevés par le juge des référés pour rejeter, le 18 mai 2018, la demande d'annulation de la mesure de suspension de la DUP.

Les travaux de réalisation du projet de BHNS, nécessitant des acquisitions foncières, n'ont donc pas pu démarrer.

Le jugement sur le fond rendu par le Tribunal administratif le 19 juillet 2018 annule la DUP pour vice de forme tiré du non-respect des exigences de l'article R. 112-6 du Code de l'expropriation, le dossier d'enquête n'ayant, selon le tribunal, pas procédé à la présentation des *« tracés envisagés et la raison pour laquelle le tracé retenu a été privilégié »*.

A ce jour, le projet n'est donc plus couvert par une déclaration d'utilité publique, et ne peut faire l'objet d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Une requête en appel en vue d'obtenir l'annulation du jugement du 19 juillet 2018 a été déposée devant la Cour administrative d'appel de Bordeaux, le 18 septembre 2018.
A noter que l'Etat a également déposé, le 9 septembre 2018, un appel contre cette décision.
Cette procédure d'appel est toujours pendante.

Les suites à donner au projet

Les différentes décisions de justice ne remettant toutefois pas en question l'intérêt général du projet (le Conseil d'Etat ayant expressément relevé que le juge des référés avait commis une dénaturation des éléments du dossier en considérant que les inconvénients du projet étaient excessifs au regard de l'intérêt qu'il représentait), et dans l'expectative sur la date et la nature de la décision de la Cour administrative d'appel, il paraît utile de solliciter auprès du Préfet l'ouverture d'un nouveau processus d'enquête publique préalable à une nouvelle DUP.

La constitution d'un nouveau dossier d'enquête présente en outre l'opportunité :

- de partir résolument vers un matériel roulant électrique, très attendu par le public. Ce choix semble aujourd'hui pertinent au regard de l'évolution des technologies et de leurs mises en œuvre opérationnelles effectives sur quelques réseaux dans les derniers mois. Pour mémoire, le projet d'origine avait pris comme hypothèse de base un matériel roulant au gaz naturel pour véhicules avec une évolutivité vers un matériel roulant électrique ;
- de répondre plus précisément à certaines observations et réserves émises par la Commission d'enquête dans son rapport lors de la première enquête publique. La délibération n°2017-425 du Conseil de Bordeaux Métropole du 7 juillet 2017 portant Déclaration de projet contenait déjà des éléments de réponse à ces observations et des engagements de nature à lever les réserves. Ces éléments du projet sont intégrés et développés dans le nouveau dossier ;
- d'intégrer les évolutions du trafic et de la fréquentation des transports collectifs observées depuis la première enquête, ainsi que la prise en compte de l'enquête ménage déplacement de 2017 (celle prise en compte dans la première enquête date de 2009 avec actualisation en situation 2013) qui modifient la situation de référence et les différentes projections contenues dans le dossier.

Il prend en compte également :

- les nouvelles exigences du Code de l'environnement sur l'étude d'impact, en lien avec la réforme de l'évaluation environnementale issue de l'Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et du Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 ;
- les nouveaux projets connexes (notamment le projet d'extension de la ligne D vers Saint-Médard-en-Jalles, qui n'avait encore fait l'objet d'aucune décision à l'époque de la première enquête publique) et leurs conséquences dans l'évaluation du projet ;
- les adaptations à la marge du projet liées à l'avancement des études de conception AVP / PRO réalisées par le maitre d'œuvre à ce jour ; l'ensemble des documents et notamment les planches d'insertion sont reprises pour en tenir compte.

Ces adaptations restent en parfaite cohérence avec les objectifs initiaux du projet et n'ont aucun impact sur le tracé retenu ; par conséquent, la concertation préalable ouverte par délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015 conserve tout son intérêt. Cette concertation s'est déroulée du 8 juin au 25 septembre 2015 et a été animée de nombreuses réunions publiques. Son bilan a été arrêté par délibération n°2016-104 du 25 mars 2016, lequel est intégré au dossier d'enquête publique.

Compte tenu des circonstances sus rappelées, Bordeaux Métropole est appelée à déposer auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde un dossier de demande de déclaration d'utilité publique portant sur le projet de BHNS modifié. Compte tenu de l'avancement des études, la Métropole peut également, conjointement, solliciter la cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet. Il est donc

souhaitable de faire procéder, en application des dispositions de l'article R131-14 du Code de l'expropriation, à l'ouverture d'une enquête publique conjointe portant enquête préalable à déclaration d'utilité publique du projet et enquête parcellaire.

RAPPEL DES CARACTERISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT PROJETÉ

Le projet de BHNS, d'une longueur d'environ 21 km et traversant les communes de Bordeaux, Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan-Médoc et Saint-Aubin de Médoc, emprunterait l'itinéraire suivant de Bordeaux centre – gare Saint-Jean en direction de Saint-Aubin de Médoc :

- sur la commune de Bordeaux depuis la gare Saint-Jean : le cours de la Marne, place de la Victoire, le cours Aristide Briand, le cours d'Albret, rue Claude Bonnier, rue du Château d'eau, place des Martyrs de la Résistance, rue Capdeville, rue de la Croix Blanche,
  - en sens unique dans le sens Saint-Aubin de Médoc vers Bordeaux centre, rue du Grand Lebrun, rue de l'Ecole Normale, rue de Caudéran,
  - en sens unique dans le sens Bordeaux centre vers Saint-Aubin de Médoc, cours Marc Nouaux, avenue Charles de Gaulle,
  - avenue du Général Leclerc et avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny,

- sur les communes d'Eysines et Mérignac : avenue de Saint Médard,

- sur la commune du Haillan : avenue Pasteur,

- sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles : avenue René Descartes, avenue Montaigne, avenue Montesquieu, route de Saint-Aubin,

- sur la commune de Saint-Aubin de Médoc : route de Saint-Médard, route de Lacanau, avenue du lycée (desserte du lycée sud Médoc), voie nouvelle route de Saint-Aubin (sur la commune du Taillan-Médoc) route de Germignan, route de Saint-Médard et route du Tronquet - terminus Villepreux.

Le projet de BHNS a pour ambition de contribuer au maillage du réseau de transports structurants existant et à venir, tant en améliorant l'offre de transport en commun (par sa contribution au maillage du réseau) qu'en permettant d'améliorer l'offre de déplacements à pied et à vélo. Il devrait notamment venir enrichir le potentiel de fréquentation des autres lignes à construire visées par la délibération du 24 janvier 2016, définissant la stratégie de la Métropole en matière de mobilités.

Les objectifs du projet ont été ainsi définis :

1. Développer un niveau de service élevé de l'offre de transport en commun (recherche de la meilleure vitesse commerciale possible, amélioration de la fréquence, développement des services rendus aux usagers,..) ainsi qu'une attractivité au travers d'une image qualitative du mode de transport (matériel roulant, insertion urbaine des aménagements...).

2. Assurer une desserte satisfaisante du bassin socio-économique de la gare de Bordeaux et de l'Opération d'intérêt national, du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalles, des pôles d'habitations en voie de développement et des quartiers et centres villes traversés, en proposant une offre capacitaire de transport évolutive.

3. Augmenter la mobilité multimodale du quadrant nord-ouest vers Saint-Aubin de Médoc en connectant la future ligne avec le réseau de transport du centre-ville de Bordeaux, et créer une offre préfigurant aussi la liaison directe avec les pôles de développement urbain et grands équipements au-delà de la gare Saint-Jean.

4. Présenter une efficacité économique élevée, en privilégiant des aménagements fonctionnels de voirie favorables au transport en commun et aux modes doux et en ciblant l'aménagement des espaces publics sur les territoires à enjeux. L'objectif est d'aboutir à un coût global optimisé, compatible avec les capacités budgétaires de Bordeaux Métropole.

5. Améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie en faisant le choix d'un matériel roulant électrique zéro émission dès la mise en service, et l'aménagement d'espaces publics emblématiques.

Le mode de transport performant dit « Bus à haut niveau de service » (BHNS) a été retenu. Il se distingue du bus classique par une approche dite « système » reposant sur les 3 composantes suivantes et leur articulation :

- l'infrastructure : voies réservées en « site propre », plateforme, stations spécifiques et non pas simples « arrêts », carrefours garantissant le plus haut niveau de priorité ;
- les véhicules : innovants, accessibles, confortables, esthétiques, propres, … ;
- le niveau de l'offre de service : priorité aux feux, informations voyageurs, vente de titre sur les quais, détournement en cas de travaux ou panne, régularité avec une fréquence d'un véhicule toutes les 5 minutes, amplitude horaire, systèmes d'aide à l'exploitation, wifi, prises USB à bord et en station, boites à lire, vidéosurveillance….

La fréquence attendue est de 50 000 voyages / jour.

Dans ce cadre, et dans l'objectif d'obtenir une efficacité économique élevée, la conception du projet a cherché à rester dès que possible dans les emprises foncières publiques disponibles et même dans les emprises de chaussée actuelles et à créer un maximum de voies en site propre latéral ou axial, le cas échéant en procédant à des percées dans les giratoires (là où cela sera possible) dans le but de gagner en vitesse commerciale.

Il est ainsi proposé :

- d'améliorer la vitesse commerciale moyenne de la ligne et avoir un bon niveau de régularité en créant des aménagements plus performants ;
- d'aménager des sections congestionnées et de reprendre la géométrie des carrefours le nécessitant, d'optimiser l'aide au franchissement des carrefours pour permettre un niveau satisfaisant de priorité BHNS facilitant la progression des véhicules, même sur les sections banalisées ;
- d'augmenter, par un bon dimensionnement du parc de véhicules, la fréquence de passage à 5 minutes en heure de pointe sur le tronc commun jusqu'au terminus partiel, d'adopter des horaires de circulation élargis et de connecter d'autres lignes de transports en commun avec desserte systématique de l'ensemble des arrêts ;
- de créer des stations distantes en moyenne de 500 mètres. Ces stations seraient dotées d'équipements qualitatifs et répondraient aux normes d'accessibilité ;
- d'acquérir un matériel roulant électrique qualitatif climatisé entre 18 m et 24 m de long et 2,55 m de large à plancher bas adapté aux personnes à mobilité réduite et offrant des services spécifiques (Wifi, écrans TFT-Thin Film transistor diffusant des informations sur la ville, la météo...) ; Les infrastructures et équipements permettant l'avitaillement en énergie nécessaire au bon fonctionnement des véhicules font aussi partie du projet ;
- de renouveler les structures et couches de roulement uniquement dans les zones le requérant pour garantir un niveau de confort satisfaisant ;
- de réaliser un traitement de la voirie et des trottoirs (de façade à façade) lorsque cela le nécessite ;
- de généraliser les bornes d'informations voyageurs à quai, de l'information voyageur embarquée, de l'information audio en cas d'incident sur le réseau, l'affichage des médias ;
- de ne pas dévoyer systématiquement les réseaux en-dehors des stations ;
- de prévoir un terminus partiel situé à Saint-Médard-en-Jalles ;
- de créer 2 parkings relais en extra-boulevard ;
- de remplacer la vente de titres par le conducteur par l'installation de distributeurs de titres en station, la vente dans un réseau élargi de dépositaires, l'utilisation de technologies innovantes du type NFC (Near field communication : communication dans un champ proche). Cette mesure ajoutée au fait que

les montées pourront se faire par toutes les portes, sera très favorable au temps de parcours ;

- de mettre en sécurité et d'améliorer les modes de déplacements doux par l'optimisation d'itinéraires cyclables et piétons (élargissement des trottoirs).

COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

Le coût d'investissement du projet est de 154.6 millions d'euros HT (dont 8 001 072 euros d'acquisitions foncières avec marge d'aléas de 15 % correspondant à l'estimation des domaines).

Ce montant est inscrit au Programme pluriannuel d'investissement métropolitain. Il comprend pour l'essentiel : les coûts d'acquisitions foncières, les travaux d'infrastructures (voirie, stations, quais), le matériel roulant et les dispositifs de charges associées sur la ligne et au dépôt, y compris les mesures et travaux compensatoires qui seront à réaliser au vu des impacts de ce projet.

Il convient par ailleurs de préciser que ce projet a fait l'objet, à l'origine, d'une subvention de l'Etat pour un montant de 6 830 000 € instruite dans le cadre de l'appel à projets « Transports collectif et mobilité durable » du dispositif « Grenelle II de l'environnement ». Les conditions d'un maintien de cette subvention eu égard aux retards pris dans la réalisation du projet sont actuellement à l'étude.

Le bilan socioéconomique du projet de BHNS entre Bordeaux et Saint-Aubin présente, dans le cas du scénario le plus défavorable, une Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) très positive, de l'ordre de 280 M€ *(valeur 2017)*, soit un très haut niveau de rentabilité socio- économique.

INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES D'EVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS

Les principales incidences du projet sur l'environnement identifiées dans l'étude d'impact et mesures d'évitement, de réduction et de compensation adoptées en conséquence sont les suivantes :

- **Déplacements et trafics**

Le projet induit plusieurs modifications sur la circulation générale.

Les simulations de trafics à l'horizon 2023 (date de mise en service du BHNS) indiquent que là où elles sont observées, les augmentations de trafic demeurent limitées sans conséquences dommageables pour la circulation routière.

Le report modal et la mise en place de nouveaux itinéraires de circulation permettront de limiter l'impact négatif lié à l'insertion du BHNS.

- **Stationnement**

Le bilan est globalement positif mais négatif pour Bordeaux. L'extension de la réglementation du stationnement sur la ville de Bordeaux (intra boulevards) a permis de diminuer la pression sur le stationnement et donc de permettre une meilleure insertion du projet. Le report modal des usagers de la voiture particulière vers le BHNS entrainera obligatoirement une réduction de la demande de stationnement. Des poches de stationnement et des parkings de proximité seront aménagés le long de la ligne.

- **Environnement sanitaire (bruit, qualité de l'air)**

Bruit :
La création de la ligne de BHNS n'entraine pas d'impact sonore au niveau des habitations riveraines.
Globalement les niveaux avec projet varient entre -2 et +1 dB ce qui correspond aux limites de perception de l'oreille humaine, donc sans impact significatif.

Cas particuliers :

- les impacts sont très positifs en termes de réduction des nuisances sonores rues de Caudéran, de la Croix Blanche, Capdeville et place des Martyrs de la Résistance du fait de la mise en sens unique entre la rue de Caudéran et la rue Judaïque, ce qui entraine une baisse significative du trafic et donc du bruit ;
- les rues Georges Bonnac et Saint Sernin sont concernées par une augmentation significative des nuisances sonores. Cette augmentation est liée à un trafic actuel faible. Le trafic à terme sera de

moins de 3000 véhicules par jour. En conséquence les niveaux sonores demeurent à terme limités pour un milieu urbain.

Des mesures de bruit en façade d'habitations seront réalisées le long du projet après la mise en service pour vérifier le respect des seuils réglementaires et pour que soient définies d'éventuelles actions correctives.

Air :
Globalement, la qualité de l'air s'améliore le long des voies empruntées par le BHNS, et reste stable le long des autres voiries. Les niveaux de concentration des polluants restent inférieurs aux seuils réglementaires fixés pour la protection de la santé humaine.

Une amélioration sera même observée le long des voies empruntées par le BHNS et pour lesquelles une diminution des émissions est attendue compte tenu du matériel roulant (électrique) qui sera utilisé.

- **Hydraulique**

Le projet s'implantant sur des infrastructures existantes, il sera sans effet sur l'imperméabilisation des sols.

Au niveau du parking relais Mermoz, les besoins de compensation hydrauliques seront assurés par la mise en place d'ouvrages spécifiques (noues, bassin paysager).

- **Eaux souterraines et superficielles**

Les risques de pollution (accidentelle, saisonnière, chronique) ne sont pas aggravés par le projet. Le matériel roulant choisi pour le BHNS (à propulsion électrique) n'entraine pas de risque de déversements sur la voirie et réduit fortement le risque de pollution accidentelle en cas d'accident de la circulation.

L'exploitation du BHNS n'implique pas d'augmentation significative de la pollution chronique. Il est même attendu une réduction de celle-ci compte tenu également du report modal induit par le projet.

- **Ressource en eau potable**

Les ouvrages de gestion et de prétraitement des eaux pluviales permettront de limiter une éventuelle pollution de la nappe au droit du parking relais Mermoz.

Ailleurs, le projet ne nécessite pas de travaux susceptibles de présenter un risque pour les eaux captées : le BHNS est implanté sur des voiries existantes disposant déjà de réseaux d'assainissement, et la circulation des bus implique de faibles risques de pollution en rappelant que les bus sont à propulsion électrique (pas de réservoirs d'hydrocarbures).

Les prescriptions pour chaque périmètre de protection seront respectées. Afin de valider l'ensemble des mesures de protection et de prévention (phase travaux, phase exploitation), un hydrogéologue agréé sera sollicité pour donner son avis. Hormis la mise en place d'un plan d'alerte et d'intervention en cas d'incident pouvant entrainer une pollution accidentelle des eaux, aucune mesure supplémentaire n'est à prévoir.

- **Zones humides**

L'emprise réservée à la création du parking relais Mermoz évite le secteur caractérisé comme zones humides à proximité. C'est la raison pour laquelle le parking, initialement prévu en surface, sera conçu en ouvrage.

- **Environnement naturel, biodiversité**

Les espaces contribuant le plus à la trame verte et bleue sur l'itinéraire du BHNS (la Jalle, le ruisseau du Haillan, leurs affluents) ne sont pas impactés. Plus largement, tout le réseau de parcs urbains, jardins et parcs boisés privés qui jouent un rôle pour la biodiversité courante n'est pas remis en cause par le projet. Les emprises du projet concernent essentiellement des espaces très artificialisés (trottoirs, bermes) colonisés par des plantes rudérales souvent exotiques.

Les mesures sont les suivantes :

Mesures d'évitement :

- les fossés servant à la reproduction des amphibiens le long de la route de Lacanau seront conservés. En cas de reprise, celle-ci s'effectuera en période d'assèchement (fin d'été),
- les arbres à grand capricorne et autres arbres remarquables seront évités,
- les stations de plantes protégées seront évitées.

Mesures de réduction :

- les stations de plantes protégées proches les travaux seront balisées. Une information sera faite auprès de l'équipe chantier,
- toutes les précautions seront prises pour limiter les incidences des travaux sur la qualité des eaux,
- les périodes de destruction de la végétation tiendront compte du cycle de vie des oiseaux et amphibiens. Les périodes de reproduction des oiseaux (mars-août) et les périodes où les fossés sont en eau (décembre-avril) seront évitées.

Mesures de compensation :

- des arbres seront replantés (un minimum de 3 fois le nombre d'arbres sous emprise),
- les espaces verts détruits seront reconstitués.

Mesures d'accompagnement :

- les dépendances vertes favorables à la faune/flore sauvages feront l'objet d'une gestion écologique,
- lors de la création des espaces verts, il n'y aura pas d'introduction d'espèces à risque (espèces exotiques envahissantes, mais également espèces allergènes).

- **Cadre de vie, bilan vert**

Le bilan obtenu est de 67 arbres sous emprise et 290 arbres plantés soit un bilan vert positif de 223 nouveaux sujets. A ce bilan vert, viendront s'ajouter des espaces enherbés et des massifs de plantes à réaliser au niveau des stations, des parcs relais et sur certaines sections du tracé.
Les deux parkings relais (Lycée Sud-Médoc, Mermoz) comporteront aussi un nombre important de plantations, les objectifs étant de conserver au maximum le caractère végétal du site du Haillan et de végétaliser le parking du lycée Sud-Médoc fortement anthropisé actuellement.

- **Patrimoines**

Unesco

Le projet de BHNS a été soumis au Comité local UNESCO Bordeaux qui a examiné la conformité de ses aménagements avec le statut de patrimoine mondial UNESCO de la ville. Le projet a tenu compte des recommandations émises par le Comité local Unesco Bordeaux.

La Ville de pierre de Caudéran

Le tracé du BHNS traverse Caudéran et des quartiers inscrits dans la « ville de pierre ». Les aménagements seront conformes aux règles de construction établies dans ces secteurs, règles inscrites dans le PLU 3.1.

Les monuments historiques

Au titre des servitudes relatives à la protection des monuments historiques, le projet a été soumis à l'Architecte des bâtiments de France (ABF), afin d'obtenir son avis consultatif sur le projet. Ce dernier a pris en compte les remarques et préconisations de l'ABF.

Archéologie

Le projet a été présenté au Service régional de l'archéologie (SRA) afin de savoir si les aménagements sont soumis à des prescriptions archéologiques.
Ce service a identifié quatre zones sur lesquelles des investigations devaient être réalisées. Les investigations ont été menées sur le site du futur parc relais (P+R) Mermoz. Des fouilles seront prescrites sur ce site. Selon les résultats du diagnostic archéologique pour chacun des autres sites, des fouilles pourront être prescrites par le Préfet de Région.

L'intégralité des mesures sont décrites dans l'évaluation environnementale (Pièce J du dossier d'enquête publique), avec des incidences évaluées en phases chantier et en phase exploitation.

L'entier dossier d'enquête préalable à DUP est consultable par les élus métropolitains dans les locaux de la Direction Tramway, Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) et grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, cours du Maréchal Juin, Bordeaux.

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, 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 et L122-1 et suivants ;

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L.121-1 et suivants, L. 131-1 ;

VU la délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015 ouvrant la concertation relative au projet de transport en commun à haut niveau de service entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc ;

VU la délibération n°2016/7 du 22 janvier 2016 approuvant la stratégie métropolitaine pour les mobilités ;

VU la délibération n°2016-104 du 25 mars 2016 approuvant l'arrêt du bilan de la concertation ;

VU la délibération n°2017-425 du 7 juillet 2017 déclarant le projet de liaison BHNS Saint-Aubin de Médoc / gare Saint-Jean d'intérêt général ;

VU le dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique ;

VU le dossier d'enquête parcellaire ;

VU l'avis de la direction de l'immobilier de l'Etat en date du 22 février 2019 ;

VU la délibération n°2019-97 en date du 7 mars 2019, portant délégations des pouvoirs du Conseil de Métropole au Président ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE l'arrêté préfectoral en date du 02 août 2017 déclarant d'utilité publique le projet de liaison Bordeaux gare Saint Jean / Saint-Aubin de Médoc en bus à haut niveau de service a été annulé par le tribunal administratif de Bordeaux en juillet 2018 ;

CONSIDERANT QUE la mise en œuvre du projet de liaison Bordeaux gare Saint-Jean/ Saint-Aubin de Médoc en bus à haut niveau de service nécessitant de pouvoir procéder à des acquisitions foncières, le cas échéant par voie d'expropriation, il convient de solliciter le préfet aux fins d'obtenir une nouvelle déclaration d'utilité publique des travaux relatifs à la réalisation du projet de bus à haut niveau de service entre Bordeaux gare Saint-Jean et Saint-Aubin de Médoc ;

CONSIDERANT QU'il convient également de solliciter du Préfet la prescription de l'enquête parcellaire relative aux immeubles à acquérir pour permettre la réalisation du projet de bus à haut niveau de service entre Bordeaux gare Saint-Jean et Saint-Aubin de Médoc ;

CONSIDERANT QUE le président s'est vu déléguer, par délibération n°2019-97 en date du 7 mars 2019, compétence pour décider de toute acquisition d'immeubles, droits immobiliers ou mobiliers quel qu'en soit le montant, nécessaire à une opération déclarée d'utilité publique, pour tout projet métropolitain approuvé par le Conseil, ainsi que pour engager les procédures d'expropriation ;

CONSIDERANT QUE le Président s'est également vu déléguer, par cette même délibération, compétence pour déposer, pour les opérations poursuivies pour le compte de Bordeaux Métropole, les dossiers de demande d'une autorisation d'urbanisme, les dossiers de déclaration d'une installation, ouvrage, travaux ou usage, les dossiers de demande d'autorisation environnementale ;

DECIDE

Article 1 : d'approuver le dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, comportant notamment l'étude d'impact qui présente les mesures envisagées en matière d'évitement, de

compensation, de réduction et d'accompagnement des incidences du projet sur l'environnement.

Article 2 : d'approuver le dossier d'enquête parcellaire.

Article 3 : d'autoriser Monsieur le Président à saisir Monsieur le Préfet de la Gironde d'une demande en vue d'obtenir déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet de bus à haut niveau de service entre Bordeaux gare Saint-Jean et Saint-Aubin de Médoc et que soient effectuées l'ensemble des formalités en découlant, notamment solliciter l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet.

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président à saisir Monsieur le Préfet de la Gironde d'une demande d'arrêté de cessibilité des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet de bus à haut niveau de service entre Bordeaux gare Saint-Jean et Saint-Aubin de Médoc.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à solliciter du préfet l'ouverture d'une enquête publique conjointe portant enquête préalable à déclaration d'utilité publique du projet et enquête parcellaire.

Article 6 : d'autoriser Monsieur le Président à accomplir toutes les formalités entraînées par cette opération, notamment de mettre à la disposition du public sur le site internet de Bordeaux Métropole « https://participation.bordeaux-metropole.fr » l'étude d'impact du projet et la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale sur ladite étude d'impact, à signer les actes et tous les autres documents à intervenir, ainsi que, le cas échéant, à solliciter postérieurement au dépôt de la demande visée à l'article 3, un avis de l'Autorité environnementale et des collectivités territoriales et groupements intéressés.

Article 7 : d'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les dispositions utiles à l'exécution des travaux correspondants.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 mars 2019

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **26 MARS 2019** **PUBLIÉ LE :** **26 MARS 2019**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN