

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 11 juillet 2025	N° 2025-292

Convocation du 4 juillet 2025

Aujourd'hui vendredi 11 juillet 2025 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, Mme Amandine BETES, Mme Claudine BICHET, Mme Brigitte BLOCH, M. Patrick BOBET, Mme Simone BONORON, Mme Christine BOST, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, 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, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, M. Didier CUGY, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Stéphane DELPEYRAT-VINCENT, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Loïc FARNIER, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Françoise FREMY, M. Alain GARNIER, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, M. Nordine GUENDEZ, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Laurent GUILLEMIN, M. Pierre HURMIC, M. Radouane-Cyrille JABER, Mme Delphine JAMET, 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, Mme Zeineb LOUNICI, M. Matthieu MANGIN, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Baptiste MAURIN, Mme Claude MELLIER, M. Thierry MILLET, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, Mme Céline PAPIN, Mme Pascale PAVONE, M. Stéphane PFEIFFER, M. Philippe POUTOU, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Isabelle RAMI, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Michael RISTIC, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alexandre RUBIO, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean-Baptiste THONY, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI
Mme Christine BONNEFOY à Mme Karine ROUX-LABAT
Mme Fatiha BOZDAG à Mme Zeineb LOUNICI
Mme Typhaine CORNACCHIARI à M. Gérard CHAUSSET
Mme Laure CURVALE à M. Maxime GHESQUIERE
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET
Mme Eve DEMANGE à Mme Camille CHOPLIN
Mme Daphné GAUSSENS à M. Gwénaél LAMARQUE
Mme Fabienne HELBIG à Mme Anne FAHMY
Mme Sylvie JUQUIN à Mme Anne LEPINE
M. Nicolas PEREIRA à Mme Béatrice SABOURET
M. Jérôme PEScina à M. Eric CABRILLAT
M. Michel POIGNONEC à M. Michel LABARDIN
M. Patrick PUJOL à M. Dominique ALCALA
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Pascale PAVONE
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE

EXCUSE(S) :

Monsieur Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM.

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

Accusé de réception en préfecture 033-243300316-20250711-lmc1109689-DE-1-1 Date de télétransmission : 17/07/2025 Date de réception préfecture : 17/07/2025 Publié : 17/07/2025

	Conseil du 11 juillet 2025	<i>Délibération</i>
	Direction Grands Projets Mobilité Service Grands Projets Mobilités	N° 2025-292

Ligne de Bus Express Pellegrin, Thouars, Malartic sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon - Déclaration de projet - Décision - Approbation

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

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. Aux termes 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).

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 ;
- **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 à terme:
- 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 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).

Certaines dispositions du règlement du PLUi de Bordeaux Métropole 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 PLUi (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, préalablement au cours de la séance du 12 avril 2024.

Par délibération n°2024-248 en date du 7 juin 2024, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé de solliciter le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de requérir auprès du Préfet l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique et d'obtenir que le projet soit déclaré d'utilité publique.

Par courrier en date du 3 octobre 2024, Bordeaux Métropole a sollicité le Préfet pour obtenir un avis de de la Mission régionale de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale (MRAE) du projet et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, et prescrire l'enquête publique correspondante. L'avis de l'autorité environnementale a été sollicité par le Préfet le 29 octobre 2024.

La MRAE a émis un avis 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 en date du 29 janvier 2025.

Le Préfet a alors sollicité auprès de Bordeaux Métropole, par courrier en date du 30 janvier 2025, une réponse écrite obligatoire sur l'avis de l'autorité environnementale.

Par courrier en date du 4 mars 2025, Bordeaux Métropole a transmis sa réponse écrite, ce qui a permis le déclenchement du processus d'enquête publique par le Préfet.

Rappel de l'organisation de l'enquête

Par arrêté préfectoral en date du 12 mars 2025, Monsieur le Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Gironde, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Bordeaux Métropole.

Cette enquête publique s'est déroulée pendant 33 jours consécutifs du 7 avril 2025 au 12 mai 2025 inclus.

Le dossier a été mis à la disposition du public dans les mairies de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave-d'Ornon, ainsi que sur le poste informatique en accès libre mis à la disposition par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer à la Cité Administrative de Bordeaux, sur le site internet des services de l'Etat en Gironde.

La commission d'enquête a tenu 16 permanences à la Cité Municipale de Bordeaux, dans les mairies de Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon lors desquelles 29 personnes ont été accueillies. Au total, 167 contributions ont été déposées, dont 74 à Villenave d'Ornon, 55 à Gradignan, 20 à Talence, 14 à Bordeaux et 4 ailleurs (principalement de Pessac).

Les statistiques des différentes orientations se répartissent de la façon suivante :

- Avis favorables (incluant les favorables avec réserve(s)) : 124 soit 74% dont près de 40% concernent le parc relais et le secteur Thouars.
- Avis défavorables : 43 soit 26%.

Aux termes des dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête a remis son rapport contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui ont été relayés par le service compétent de l'Etat auprès de la Présidente de Bordeaux Métropole par envoi en date du 05 juin 2025.

La commission d'enquête a sollicité une réponse du maître d'ouvrage sur la base d'un procès-verbal de synthèse des observations.

Enfin, et à l'appui du mémoire en réponse de Bordeaux Métropole, il ressort de ses conclusions que la **commission d'enquête a formulé un avis favorable à la déclaration d'utilité publique (DUP)**, assorties de recommandations qui seront ci-dessous exposées.

Il convient désormais, conformément aux dispositions des articles L.122-1 du Code de l'expropriation et L.126-1 du Code de l'environnement, que Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage de l'opération, se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de projet de ligne Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.

1 – Description de l'opération soumise à enquête publique :

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 en cours de rénovation. Pour ce faire, les sites de stationnement 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 à 24 000 voyageurs/jour. La Valeur Actualisée Nette sur le projet est très largement positive à hauteur de 314 M€.

Un élément du Schéma des Mobilités

Le schéma des mobilités voté par Bordeaux Métropole en 2021 réaffirme la nécessité de renforcer l'efficacité des réseaux de transport en commun. Il précise dans son plan d'actions que le réseau urbain devra être capable, entre autres, d'augmenter la performance des lignes et le service rendu aux usagers pour être encore plus compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture.

Les modes doux

Le projet permet la mise en place de continuités piétonnes et cyclables qualitatives et lisibles permettant des conditions de déplacements apaisées et en sécurité. Des infrastructures cyclables sont créées sur l'ensemble des secteurs aménagés. Des abris vélo sécurisés et des arceaux vélo seront également positionnés le long du parcours, en particulier aux points

d'interconnexion entre plusieurs lignes de transports en commun et près des équipements publics.

Enfin des trottoirs plus larges et des passages piétons plus sécurisés faciliteront les déplacements à pied. Des trottoirs traversants seront également mis en place afin de faciliter la priorité des cycles et piétons aux intersections.

Le parc-relais

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, dont la capacité envisagée est de 150 places, est localisé à proximité de la station « Château de Thouars », et sera accessible via la rue Salvador Allende et l'avenue de Thouars.

Le dépôt

L'exploitation du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la mise en service de 22 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.

Le coût du projet

Le coût prévisionnel de ce projet est estimé à **112,4 M€ HT** (aux conditions économiques de 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, ainsi que l'acquisition du matériel roulant.

L'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières sollicitée le 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.

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 €.

2 – Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet :

Un projet qui répond aux objectifs des documents de planification

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) vise à renforcer l'attractivité de la région en développant une offre de transport améliorée pour les voyageurs et les marchandises. Parmi ses objectifs opérationnels, il inclut la résolution du nœud routier de la métropole bordelaise, en encourageant le report modal pour limiter la congestion et l'autosolisme. Cela comprend la mise en place d'un réseau express régional, avec des services de TER périurbains et des routes réservées aux transports collectifs, comme les bus express. **Le projet de bus express s'inscrit dans cet objectif stratégique.**

Le projet répond aux grandes orientations du SCOT, notamment en permettant une desserte efficace en transport en commun sur un axe majeur de desserte des pôles générateurs de déplacements significatifs.

La ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic est identifiée au sein du SCOT comme un axe de transport à développer.

Ce projet soutient ainsi les objectifs du SCoT de développer un réseau de transport collectif unitaire et de modes actifs performants, tout en facilitant l'accès aux services de proximité. Le projet de bus express est également **compatible avec les principes généraux du PLUi de Bordeaux Métropole**. Il répond notamment aux objectifs de mobilité rédigés dans le rapport de présentation afin de renforcer les mobilités alternatives à la voiture.

Le PADD prévoit de développer les transports en commun à haut niveau de service, de réduire l'usage de la voiture et de favoriser les mobilités douces. Le projet de bus express s'inscrit ainsi dans ces objectifs et s'avère être compatible avec le PADD.

Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Mobilité vise l'augmentation de la part modale des transports en commun et du vélo, la réduction de l'usage de la voiture et des émissions de GES.

La compatibilité constatée avec les principes généraux du PLUi et ses documents de rang supérieur n'écarte pas pour autant la nécessité de procéder à des ajustements exigés pour permettre certains aménagements. En effet, le projet de bus express nécessite de porter une modification du PLUi de Bordeaux Métropole.

Les modifications qui sont à apporter aux documents d'urbanisme sont :

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

Les gains de temps et de régularité

Les aménagements proposés dans le cadre du projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic (sites propres, réduction du nombre station, priorité aux carrefours) permettront des gains de temps significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels. Les aménagements permettront également d'améliorer significativement la régularité et la fiabilité de la ligne (temps de parcours maîtrisés, temps d'attente en station limités, etc.).

Le report modal

Ce projet permettra de favoriser le report modal, soit vers le bus, soit vers les modes de déplacement doux afin de diminuer le nombre de voitures.

La réalisation du projet se traduit par une forte augmentation de la fréquentation de la ligne de bus express en comparaison de la Lianes 8, puisque la fréquentation prévisionnelle est évaluée à 24 300 montées quotidiennes en semaine. Le projet génère 11 200 déplacements supplémentaires par jour sur le réseau de transports en commun à la mise en service, en grande partie reportés depuis la voiture.

Les impacts sur la circulation routière et stationnement

Le projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic assure une qualité d'insertion de l'ensemble des modes. Sur la majeure partie du tracé, le nombre de voies de circulation est conservé. Quelques modifications améliorant la fluidité de la circulation routière sont prévues dans le cadre de la mise en œuvre du projet au niveau des carrefours (transformation de giratoires « classiques » ou carrefours à feux en giratoires « percés » ; suppression de carrefours à feux ; suppression de mouvements sur des carrefours non régulés par feux).

La mise en service de la ligne de bus express entraîne de facto une diminution de l'utilisation de la voiture particulière par report modal vers les transports en commun et/ou les modes de déplacement actifs. Cela a pour effet de réduire le trafic routier de manière significative. Ce sont 9 500 déplacements de voiture en moins par jour, soit au total 72 300 véhicules.kilomètres qui sont économisés chaque jour. Cette réduction du trafic entraîne :

- Des gains de temps pour les automobilistes qui continuent à se déplacer en voiture (gains de décongestion) ;
- Une baisse de l'accidentologie sur les secteurs concernés, le nombre d'accidents étant proportionnel au nombre de véhicules.kilomètres parcourus sur le réseau ;
- Une baisse des nuisances sonores pour les riverains des secteurs concernés ;
- Une baisse de la pollution locale pour les riverains des secteurs concernés ;
- Une baisse des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de la collectivité.

Par ailleurs, s'agissant de l'impact sur le stationnement, la création d'aménagement dédiés aux bus, aux modes actifs et au végétal entraîne une redistribution de l'espace public et une réduction de l'offre en stationnement, en correspondance avec la diminution de la demande liée au report modal vers le bus ou les modes actifs.

Maillage du réseau de transport urbain et renforcement de l'intermodalité

L'intermodalité constitue un axe essentiel du projet : des connexions seront assurées avec les lignes A et B du tramway, le RER Métropolitain au niveau du pôle d'échange multimodal de la Médoquine, les lignes de bus locales et régionales ainsi qu'un parc-relais de 150 places, facilitant l'accès aux transports collectifs pour les usagers motorisés.

L'enjeu est également d'assurer un report modal de la voiture vers les modes actifs, assuré par les nombreux aménagements favorisant les piétons et cyclistes (aménagements cyclables continus, confortables et sécurisés, suppression de discontinuités, aménagement de giratoires avec priorité vélos,...).

Niveau de service élevé

L'expérience utilisateurs profitera ainsi :

- de l'augmentation de la fréquence de passage (toutes les 5 minutes en heure de pointe) ; horaires de circulation élargis ;
- de la fiabilité du temps de parcours, fluidité ;
- de nombreux points de connexion avec les autres lignes du réseau tram et bus
- de l'augmentation de la vitesse commerciale, rapidité ;
- du confort dans le bus, équipement innovant et performant : limitation du nombre d'arrêts pour améliorer les temps de parcours, véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, services spécifiques (wifi, infos voyageurs, vidéosurveillance), stations Vélo, parking relais ;
- du confort et des services en station : abri, banc, vidéosurveillance, wifi, boîte à lire, distributeurs de titres de transport ...

Les impacts sur les modes doux

Un des principaux enjeux du projet est le développement des modes de déplacements actifs, avec des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes :

- Des infrastructures cyclables sont intégrées dans les zones réaménagées, ce qui porte leur taux de couverture de 76% à 95% du linéaire concerné.
- Des chemins piétons et cyclables continus et sécurisés seront mis en place, permettant une meilleure accessibilité et confort pour tous les usagers.

- Le projet s'intègre au réseau ReVE (Réseau Vélo Express) de Bordeaux Métropole, avec des connexions sur plusieurs lignes importantes, transformant les axes traversés en voies prioritaires pour le vélo.
- Des abris vélo sécurisés et arceaux seront installés, notamment aux points de connexion avec les transports publics et à proximité des équipements publics.
- Les trottoirs seront élargis, les passages piétons sécurisés, et des trottoirs traversants favoriseront la priorité pour les piétons et les cyclistes

Ainsi, par une conception intégrée des aménagements cyclables proposés, sécurisés et confortables, permettant une intermodalité TC + vélo renforcée, le projet s'inscrit parfaitement dans la stratégie Vélo de la métropole.

Les impacts sur l'environnement et l'insécurité routière

Le projet permettra une réduction des émissions de polluants grâce aux reports modaux et à la réduction des kilomètres parcourus chaque jour par les bus et les véhicules particuliers. Le projet prévoit des bus à motorisation zero émission carbone et permet ainsi une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La diminution de la circulation routière et de ses nuisances au niveau local ou à l'échelle de l'agglomération (pollution atmosphérique, effet de serre, insécurité routière, bruit) participera à l'amélioration du cadre de vie et à la réduction des impacts des déplacements sur l'agglomération de Bordeaux.

Ainsi, sur ce point, l'intérêt général de ce projet se justifie en ce qu'il offre une alternative économique aux déplacements routiers individuels, à la fois par des transports en commun fiables et performants, qu'il densifie et améliore le réseau de pistes cyclables de la Métropole permettant là aussi un déplacement du mode de transport vers la marche et le vélo, et qu'il participe également aux objectifs globaux de diminution de gaz à effet de serre inscrits au plan climat de Bordeaux Métropole.

Les impacts sur le foncier

Le projet s'inscrit pour l'essentiel dans les emprises publiques existantes et prévoit des acquisitions limitées au besoin strictement nécessaire.

Environ 3 ha à acquérir concernant une cinquantaine de propriétaires impactés (privés, institutionnels et Etat) et majoritairement des bandes de terrains nus le long du domaine public. Certaines de ces emprises sont déjà sous voiries et il s'agira de régularisations de situations de fait.

Concernant l'impact sur la propriété privée, dans la mesure où le projet nécessite quelques élargissements, ces derniers se réalisent sur des espaces privés attenants aux voies, sans impacter aucune construction.

En complément, si nécessaire, les acquisitions seront accompagnées d'une reconstitution des fonctionnalités impactées (notamment du fait du recul de clôtures).

Ainsi le projet est sans effet négatif sur les biens bâtis, aucune démolition n'est nécessaire et tous les accès riverains sont rétablis dans l'emprise du projet.

Le bilan monétarisé de l'évaluation socio-économique

Le projet est considéré comme socio-économiquement rentable avec une valeur actualisée nette largement positive de 314 M€. La VAN par euro investi est de 1,71 ce qui est très satisfaisant. Ces indicateurs traduisent la rentabilité socio-économique du projet.

En complément, l'intérêt général de ce projet se justifie en ce qu'il offre une alternative économique aux déplacements routiers individuels, à la fois par des transports en commun fiables et performants, qu'il densifie et améliore le réseau de pistes cyclables et cheminements piétons permettant là aussi un déplacement du mode de transport vers la

marche et le vélo, et qu'il participe également aux objectifs globaux de diminution de gaz à effet de serre inscrits au PCAET de Bordeaux Métropole.

Bilan carbone

Grâce au report modal de la route vers la nouvelle ligne de bus express, le projet a la capacité de compenser 76 726 tco2e de l'empreinte carbone des travaux et de l'exploitation de nouvelle ligne de bus express sur une durée de vie de 50 ans du projet (durée de référence de l'étude). **La neutralité carbone est atteinte entre 5 ans et 9 ans** après la mise en service de la nouvelle ligne de bus express en 2028 dans le cadre d'un scénario projetant des mesures existantes (AME).

Après l'année où un scénario est considéré comme rentable en carbone, le projet continue d'être carbone positif même avec l'augmentation des émissions ajoutées liées à l'exploitation de la ligne et au renouvellement du matériel roulant et des batteries.

3 – Prise en compte de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales, de l'enquête publique et des remarques de la commission d'enquête

- **Les mesures "Eviter-Réduite-Compenser-Accompagner" (ERCA) proposées pour répondre aux impacts identifiés dans l'étude d'impact**

Les études ont permis de cerner les impacts du projet. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts ont été exposées de manière détaillée dans le dossier d'étude d'impact. Le tableau ci-dessous synthétise les mesures d'évitement et de réduction retenues pour répondre aux impacts environnementaux :

Phase travaux :

Thématique		Impact sur l'environnement	Mesure mise en œuvre	Type de mesure
Milieu physique	Contexte climatique	Utilisation des engins moteur entraînant une diffusion de polluants et de GES	Protection du site vis-à-vis des polluants du chantier lors d'évènements climatiques exceptionnels Diminution des émissions de polluants et GES par l'efficacité de l'organisation du chantier Economie de la ressource en eau lors d'arrosages du chantier en cas d'envol des poussières	Evitement Réduction
	Ressource en eau	Passage de trois cours d'eau, mais aucuns travaux prévus à proximité immédiate Risque de pollution	Mesures d'évitement mise en place pour les eaux superficielles et souterraines : ♦ Prétraitement des eaux de chantiers avant rejet dans le réseau d'assainissement ; ♦ Optimisation des zones de stockage et d'installation des bases-vies. Mesures d'évitement mises en place pour prévenir le risque de pollution des sols et des eaux : ♦ Absence de rejet au milieu naturel ; ♦ Mise en place d'un assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier ; ♦ Mise en œuvre de règles strictes pour la gestion des déchets	Evitement
	Risques naturels	Risque faible en cas de tempête, feu de forêts, pluies, etc.	Risque inondation : Adaptation des travaux en fonction du risque de survenance d'une inondation. Risque de mouvement de terrain : Aucune mesure prévue. Risque sismique : Aucune mesure prévue. Risque de feu de forêt : Mesures de prévention du risque incendie et adaptation des travaux en cas de survenance d'un feu de forêt Risque météorologique : Adaptation des travaux en fonction des risques météorologique (fortes chaleurs, tempêtes, ...)	Evitement

Habitats naturels et flore	Présence d'un habitat d'intérêt communautaire à proximité du projet, mais non intercepté par le projet. Nombreuses espèces exotiques envahissantes.	<p>Mesure d'évitement visant à limiter les emprises travaux et protéger le milieu naturel :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Limitation des emprises à leur strict minimum ; ♦ Mise en place des installations de chantier sur des zones déjà imperméabilisées. <p>Mesure de réduction des risques de pollution du milieu naturel :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Application par les entreprises de travaux de la charte « Chantier vert » ; ♦ Mise en place des mesures « classiques » pour lutter contre les pollutions diffuses (bacs de rétention/décantation, stockage sur rétention des produits polluants, sensibilisation du personnel de chantier ...) ; ♦ Réduction des déchets à la source. <p>Mesure de réduction du risque espèces exotiques envahissantes (EEE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Balisage des stations d'EEE repérées ; ♦ Si possible, retrait des stations en présence d'un écologue ; ♦ Sensibilisation du personnel à cette problématique. <p>Mesure de réduction par la remise en état des emprises temporaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Mise en place des installations de chantier sur des zones déjà imperméabilisées ; ♦ Retrait de toutes les installations, dépôts et déchets. <p>Mesure d'accompagnement « paysage » :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Diversification des strates végétales ; ♦ Accompagnement par un paysagiste tout au long du projet. 	Evitement Réduction Accompagnement
----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------

Mammifères	Présence du Hérisson d'Europe Présence probable de l'Ecureuil roux	<p>Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier</p> <p>Mesure d'accompagnement, management environnemental de chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Présence continue pendant les travaux d'un Responsable Environnement de chantier. <p>Mesure d'accompagnement « paysage »</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Aménagements paysagers d'accompagnement du projet dans les emprises et hors emprises 	
Chiroptères	Présence de la Noctule de Leisler, de l'Oreillard gris, de la Pipistrelle commune, de la Pipistrelle de Kuhl et de la Sérotine commune		
Zones humides	Aucun impact direct sur des zones humides, mais potentiel risque de pollution.		
Continuité écologique	Une continuité écologique locale interceptée par le projet, mais emprises existantes.		
Habitats et logements	Perturbations des accès aux logements et aux habitations lors des phases de travaux préparatoires, de terrassement et de génie civil.	<p>Réduction des impacts de déplacement en phase chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Maintenir au mieux la fluidité du trafic des transports en commun et des véhicules de desserte et riverains ; ♦ Assurer la continuité piétonne au droit des travaux ; ♦ Maintenir systématiquement au moins une voie d'accès vers les commerces et logements riverains ; ♦ Maintenir les services urbains. <p>Phasage des opérations de travaux.</p>	Réduction
Economie locale et emplois	Difficultés de circulation, de stationnement et d'accès aux entreprises et commerces situés à proximité immédiate du chantier. Retombées directes du chantier sur l'économie (fréquentation des commerces de bouche, <u>investissements financier</u> du projet) et l'emploi local (impacts positifs).	<p>Réduction des impacts de déplacement en phase chantier</p> <p>Phasage des opérations de travaux</p> <p>Indemnisation des activités économiques commerciales en phase chantier</p> <p>Maintien de l'accès aux activités en phase chantier</p>	Réduction
Foncier	Expropriation / achat de parcelles	Indemnisation des propriétaires	Réduction

Thématique		Impact sur l'environnement	Mesure mise en œuvre	Type de mesure
	Infrastructures de transport	Modification des conditions de déplacement tout mode de transports confondus (véhicules particuliers, transport en communs, voies cyclables, cheminement piétons). Suppression de places de stationnement.	Réduction des impacts de déplacement en phase chantier Phasage des opérations de travaux	Réduction
	Sites et sols pollués	Déchets extraits lors des travaux de terrassement potentiellement pollués. Risque sanitaire potentiel pour les ouvriers du chantier mais aussi les riverains et le milieu naturel. Mise à nu potentielle de terres polluées ou non inertes lors d'excavations. Potentiels surtout et retard liés à la découverte de pollution non anticipée.	Recherche et évacuation de HAP et d'amiante dans les enrobés de voiries Sensibilisation du personnel aux risques d'amiante et de HAP et fourniture de matériel de protection Prise en compte des terres potentiellement polluées en phase chantier par des analyses de divers polluants et un traitement adapté	Réduction
Milieu humain	Transport de Matières Dangereuses	Les travaux sont susceptibles de perturber la circulation de transports de matières dangereuses qui s'effectue principalement par le réseau routier. Présence d'une canalisation de gaz	Mesures de protection vis-à-vis des réseaux de matières dangereuses : piquetage des secteurs concernés par les canalisations de gaz.	Réduction
	Réseaux	Du fait du contexte urbain, la zone de travaux comportera de nombreux réseaux enterrés. Des déviations de réseaux sont prévues.	Campagne de sondage et dévoiement des réseaux existants préalablement au chantier de la plateforme	Réduction
Patrimoine culturel et paysager	Monuments historiques	Impacts visuels des installations du chantier, des palissades/grillages de chantier et la circulation des engins de chantier. Co-visibilité entre le Centre hospitalier spécialisé Charles Perrens et la zone de travaux.	Optimisation des emprises chantiers dès la phase de conception du projet. Optimisation de la durée des travaux et de la qualité des installations de chantier. Respect des prescriptions de l'Autorisation de travaux aux abords de Monuments Historiques.	Evitement Réduction
	Patrimoine archéologique	Découverte fortuite de vestige archéologique lors des opérations de terrassement ou de génie civil.	Respect de la réglementation en cas de découverte fortuite (arrêt des travaux, déclaration auprès de la DRAC, réalisation de diagnostic/fouilles ...).	Réduction

En phase exploitation :

Thématique		Impact sur l'environnement	Mesure mise en œuvre	Type de mesure
Ressource en eau	<p>Eaux superficielles : Absence d'impact sur fonctionnement des cours d'eau. Augmentation des surfaces imperméabilisées : 2% au total, soit environ 0,6 hectare sur l'ensemble de la ligne. Pollution par ruissellement et diffusion des eaux dans le réseau d'assainissement.</p> <p>Eaux souterraines : Insertion du projet sur des infrastructures routières existantes.</p>	<p>Mise en place d'ouvrages de gestion des eaux pluviales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ Ouvrages de stockages et d'infiltration ; ♦ Déconnexion des pluies courantes sur les surfaces imperméabilisées grâce aux arbres de pluie ; ♦ Noues et de bassins paysagers à ciel ouvert. 	Evitement Réduction	
Risques naturels	<p>Risque inondation : Modification de l'écoulement des eaux pluviales et des nappes phréatiques sub-affleurantes. Augmentation du phénomène de remontées de nappes en cas d'événements pluvieux intenses.</p> <p>Risque de mouvement de terrain : Absence d'impact.</p> <p>Risque sismique : Absence d'impact.</p> <p>Risque de feu de forêt : Absence d'impact.</p> <p>Risque météorologique : Diminution des émissions de gaz à effet de serre (impact positif).</p>	<p>Risque inondation : Mesures identiques aux eaux superficielles.</p> <p>Risque de mouvement de terrain : Aucune mesure prévue.</p> <p>Risque sismique : Aucune mesure prévue.</p> <p>Risque de feu de forêt : Déplacement du terminus en cas de feu de forêt dans le bois de la Papaye.</p> <p>Risque météorologique : Aucune mesure prévue.</p>	Evitement Réduction	
Habitats naturels, faune et flore	<p>Perturbation de la faune liées aux pollutions lumineuses</p> <p>Entretien des espaces verts et des arbres pouvant impacter des individus (avifaune, entomofaune)</p>	<p>Mesures de réduction visant à réduire les nuisances lumineuses pour la faune</p>	Réduction	
Continuité écologique	<p>Perturbation de la trame noire liée à l'éclairage public</p>	<p>Mesures de réduction visant à réduire les nuisances lumineuses pour la faune</p>	Réduction	

- **L'avis de l'autorité environnementale**

La Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE) a été sollicitée pour avis 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.

Cet avis est publié sur le site de la MRAE et joint au dossier d'enquête publique.

Celle-ci a jugé que 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 de serre, le cadre de vie.

Elle a néanmoins recommandé d'apporter quelques compléments, notamment :

- Apporter des précisions sur le dispositif qui permettra d'évaluer l'objectif de report modal vers les transports en commun;
- Réinterroger le 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;
- Apporter des précisions quant à la suppression d'alignements d'arbres, notamment au niveau de l'Avenue de Thouars,.

Le maître d'ouvrage a répondu point par point à toutes les observations.

La commission d'enquête a considéré dans son rapport final que le contenu du mémoire en réponse de Bordeaux Métropole répond à l'ensemble des points soulevés par la MRAE.

- **L'avis des collectivités territoriales**

Ce dossier a également fait l'objet de l'avis des collectivités territoriales concernées.

Par délibération en date du 17/02/2025, la ville de Gradignan a émis plusieurs remarques concernant :

- ☐ La section portant sur la rue de la Croix de Monjous : l'insertion d'un couloir bus en site propre monodirectionnel axial sur ce secteur, outre le gain en termes de temps de parcours faible pour le bus, va dégrader la vie des quartiers limitrophes.

Réponses du maître d'ouvrage :

Sur la rue de la Croix de Monjous, la ville de Gradignan n'étant pas favorable à l'aménagement proposé dans le dossier d'enquête publique, Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre les études d'insertion du bus sur ce secteur et du plan de circulation locale en lien avec la Ville et les riverains.

- ☐ 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."

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre les études d'insertion sur le boulevard Malartic, en lien avec les riverains et la commune, notamment au regard de la restitution du stationnement impacté localement et de l'amélioration de la qualité des cheminements piétons.

- ☐ La section portant sur le terminus « Barthès » : "au vu des bons résultats de fréquentation relevés par l'exploitant du réseau depuis plusieurs années sur le prolongement de la lianes 8 actuelle, il serait judicieux de prolonger également le tracé du futur Bex jusqu'au centre-ville."

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation rejoint une des recommandations formulées par la commission d'enquête dans son avis. Bordeaux Métropole y répond dans les réponses apportées à l'avis et aux recommandations de la commission d'enquête .

- Remarque générale : le projet prévoit la rénovation sur une partie du linéaire du tracé. La Ville souhaite que celle-ci soit réalisée sur tout le linéaire concerné de la commune.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout au long de son itinéraire, le projet de bus express ne fait pas l'objet de réaménagement continu de l'espace public. Les secteurs réaménagés pour améliorer la qualité d'insertion et de performance du bus express feront l'objet d'un traitement qualitatif.

Au cours de l'enquête publique, les communes de Villenave d'Ornon, Talence, Bordeaux et Bègles se sont également manifestées, sous diverses formes. Leurs contributions ont été traitées dans le cadre du procès-verbal des contributions.

Ville de Bordeaux :

La ville de Bordeaux a adressé un courrier remis dans le registre papier du registre de Bordeaux dans lequel elle donne son avis favorable au projet et demande que l'extension de la ligne future vers Mériadeck soit étudiée.

Cette observation rejoint une des recommandations formulées par la commission d'enquête dans son avis. Bordeaux Métropole y répond dans les réponses apportées à l'avis et aux recommandations de la commission d'enquête.

Ville de Talence :

La ville de Talence apporte son plein soutien à ce projet structurant pour Talence et l'ensemble de l'agglomération.

Ville de Bègles :

1. Demande d'extension vers la Gare de Bègles :

La ville de Bègles expose que le déploiement du bus express jusqu'à la gare de Bègles constitue un point important pour la collectivité afin d'assurer une desserte radiale efficiente et favoriser l'usage multimodal en lien avec la future gare TER. La Ville a toujours manifesté la volonté, partagée par Bordeaux Métropole de voir la ligne Pellegrin-Thouars-Malartic s'étendre jusqu'à la gare de Bègles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation rejoint une des recommandations formulées par la commission d'enquête dans son avis. Bordeaux Métropole y répond dans les réponses apportées à l'avis et aux recommandations de la commission d'enquête.

2. Demande d'extension vers la Gare St Jean:

La poursuite de la ligne Pellegrin-Thouars-Malartic dans le territoire béglais est également stratégique et susceptible de prendre des tracés divers (tracés qu'elle expose dans son courrier). Ce prolongement et ces itinéraires bénéficieront directement aux sites de projets importants comme le Dorat (réhabilitation et densification à hauteur de 400 logements), de la ZAC des Sècheries (450 logements), de l'avenue Alexis Capelle (400 logements) et du périmètre de l'OIN Euratlantique (5000 logements au maximum).

Ce sont aussi plusieurs centaines d'emplois qui seraient desservis par des lignes de transport collectif efficaces tant dans le secteur Bègles Garonne (zone d'activités du Grand Port) qu'au niveau de la cité numérique (secteur Capelle).

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à étudier l'opportunité et le cas échéant, la faisabilité d'un prolongement à la gare St-Jean.

Ville de Villenave d'Ornon :

Par délibération en date du 22/04/2025, la ville de Villenave d'Ornon donne un avis favorable à ce projet sous réserve que les préconisations formulées par la ville de Villenave d'Ornon soient bien prises en compte concernant notamment la pérennité des deux accès du parc Relais via l'Avenue de Thouars et via la rue Salvador Allende, et que par ailleurs un seul parc relais soit créé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à aménager le parc-relais avec deux accès VL via l'Avenue de Thouars et via la rue Salvador Allende et à procéder à la mise en place de la signalétique de jalonnement du parc-relais depuis l'échangeur 17 de la rocade en concertation avec les villes de Villenave d'Ornon et Gradignan.

Bordeaux Métropole confirme que le besoin de stationnement du parc-relais limité à 150 places est satisfait par son implantation dans la parcelle BH173.

Avis et recommandations de la commission d'enquête :

Tout d'abord concernant le volet mise en compatibilité du PLU, la commission d'enquête conclut qu'à la lumière du dossier soumis à enquête, de l'évaluation environnementale, des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage, le projet de mise en compatibilité apparaît :

- Nécessaire à la réalisation du projet de transport;
- Justifié au regard des contraintes techniques et de l'intérêt général poursuivi ;
- Compatible avec les objectifs de planification urbaine et environnementale.

La commission d'enquête a constaté la régularité de la procédure, a salué la qualité du dossier et la clarté des informations. Elle considère que l'utilité publique du projet est établie, en cohérence avec les objectifs de mobilité durable, de santé publique et de transition écologique. Elle émet un **avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole** pour permettre la réalisation du projet de Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.

Ensuite La commission d'enquête estime que le projet présente une utilité publique claire sur le plan des transports, de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, mais que son utilité publique ne pourra être pleinement consolidée que si les impacts locaux sont mieux anticipés et intégrés (cf. notamment les dialogues riverains, précisions ci-dessous).

Pour conclure, la commission d'enquête, en date du 05 juin 2025, émet un **avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité du PLU du projet de Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, sous réserve de prendre en compte les recommandations suivantes :

1. Poursuivre un dialogue soutenu avec les riverains et les élus : la commission recommande vivement de poursuivre l'effort de dialogue avec les riverains notamment dans les secteurs identifiés sensibles au cours de l'enquête (Croix de Monjous, avenue de Thouars et accès au parc relais, rue Diderot/école A. Camus et secteur Tausin) avec l'appui des élus locaux.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre le dialogue avec les riverains et les élus pour les secteurs concernés : rue de la Croix de Monjous, avenue de Thouars et accès au parc relais, rue Diderot/école A. Camus et secteur Tausin.

2. Approfondir les ajustements du plan de circulation pour répondre aux attentes des riverains : la commission recommande vivement de préciser les plans de circulation sur les secteurs identifiés sensibles et de prévoir une information partagée avec les riverains en écho à la première recommandation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre les études sur le plan de circulation qui sera travaillé et échangé avec la Ville et les riverains.

3. La commission prend acte de l'engagement de Bordeaux Métropole à étudier les prolongements vers Gradignan centre et la gare de Bègles et l'incite fortement à poursuivre dans cette dynamique en la complétant avec l'étude du prolongement vers Mériadeck.

Réponses du maître d'ouvrage :

- Bordeaux Métropole s'engage à étudier un projet de liaison vers Gradignan Centre et à mener les procédures réglementaires en vue de sa réalisation. La desserte de Gradignan centre sera maintenue à la mise en service du bus express.
 - Bordeaux Métropole s'engage à étudier et à mener toutes les procédures nécessaires à la réalisation du projet de jonction avec la ligne de tramway C à la gare de Bègles.
 - Bordeaux Métropole s'engage à étudier l'opportunité et le cas échéant, la faisabilité d'un projet de liaison de la ligne de bus express au quartier Mériadeck.
4. En phase travaux, la commission recommande vivement à la maîtrise d'ouvrage d'accorder une attention toute particulière au respect des prescriptions des chartes de chantier visant à limiter les nuisances.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à respecter en phase travaux les chartes de chantier visant à limiter les nuisances.

Outre les recommandations formulées par la commission d'enquête et détaillées dans le paragraphe précédent, Bordeaux Métropole confirme les réponses apportées aux questions de la commission dans son procès-verbal (PV) de synthèse, et en particulier :

- Aménagements cyclables autour de la place Raba Léon:
Bordeaux Métropole indique prendre en compte l'avis de Vélocité sur l'amélioration de l'insertion des aménagements cyclables, en particulier autour de la place Raba Léon. Cette modification n'est pas de nature à altérer l'économie du projet (pas d'impact environnemental, faible coût, gain de sécurité des cycles). Cette modification sera intégrée dans le cadre de la poursuite des études
- Aménagements cyclables de la rue Bénédigues jusqu'au carrefour Croix de Monjous à Gradignan :
Bordeaux Métropole s'engage à sécuriser les aménagements existants par une piste cyclable séparée.
- Compte tenu des nombreuses contributions du public liées à la crainte de l'évolution de l'ambiance sonore, Bordeaux Métropole propose la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée à performance phonique dans les secteurs faisant l'objet d'un réaménagement.

La prise en compte de ces aménagements conduit à une augmentation du coût du projet estimée à environ 1,5 millions d'euros HT, portant le montant global du projet à 114 millions d'euros HT (valeur décembre 2023).

Elle conduit également à mettre à jour le Plan général des travaux (pièce F) concernant ces aménagements et travaux.

L'intégralité du dossier d'enquête publique, de la pièce A à la pièce K, ainsi que le dossier de mise en compatibilité du PLU I sont disponibles dans les locaux de la Direction des Grands projets Mobilités, Immeuble Laure Gatet, 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, notamment son article L5217-2,

VU le code de l'environnement, et notamment les articles L.122-1 à L.122-14 et R.122-1 à R.122-27, L.123-1 à L.123-18, R.123-1 à R.123-27 et L126-1 ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L.1, L.110-1, L.122-1, L122-5 et R.112-4 ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole approuvé le 21 juillet 2006 et modifié le 2 février 2024 ;

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 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 du 23 septembre 2021 adoptant le Schéma des mobilités ;

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2021-396 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 du 12 avril 2024, approuvant le bilan de la concertation préalable relative à la mise en compatibilité du PLU ;

VU l'avis du domaine sur la valeur vénale des biens à acquérir dans le cadre du projet, daté du 18 mars 2024 ;

VU la délibération n°2024-248 Conseil de Bordeaux Métropole autorisant sa Présidente à requérir l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole ;

VU le courrier du 3 octobre 2024 par lequel Bordeaux Métropole sollicite la formulation d'un avis par l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale du projet et de la mise en compatibilité du PLU et l'ouverture d'une enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du dossier relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole qui s'est tenue le 4 février 2025 et joint au dossier ;

VU le dossier d'enquête publique constitué en application des articles R.123-8 du code de l'environnement, R.112-4 et R.131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et R.104-18 à R.104-20 et R153-13 du code de l'urbanisme ;

VU l'avis émis le 29 janvier 2025 par la MRAE, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, sur l'évaluation environnementale du projet de la demande de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole intégrée au dossier ;

VU l'avis du Conseil municipal de la commune de Gradignan, intervenu le 17 février 2025, ainsi que l'absence d'avis des Conseils municipaux des communes de Bordeaux, Talence et Villenave d'Ornon, invitées à se prononcer sur les incidences environnementales notables de l'opération sur le territoire communal, conformément aux articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'environnement, le 7 janvier 2025 ;

VU le mémoire en réponse de Bordeaux Métropole à l'avis de l'autorité environnementale portant sur la mise en compatibilité du PLU apporté le 4 mars 2025 et intégré au dossier d'enquête ;

VU la décision en date du 12 mars 2025 par laquelle le Président du Tribunal administratif de Bordeaux a désigné une commission d'enquête ;

VU le rapport et les avis de la commission d'enquête ;

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT que l'intérêt général du projet n'est pas contestable, comme le confirme par ailleurs la commission d'enquête dans ses conclusions. En effet, les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il représente ;

CONSIDERANT que les engagements pris par le maître d'ouvrage permettent de suivre les recommandations de la commission d'enquête et de répondre aux remarques exprimées lors de l'enquête publique.

CONSIDERANT qu'au vu des résultats de l'enquête publique, et aux fins d'amélioration du projet, il y a lieu d'apporter les modifications suivantes au projet tel que présenté au dossier d'enquête publique :

- Aménagements cyclables autour de la place Raba Léon :
- Aménagements cyclables de la rue Bénédictes jusqu'au carrefour Croix de Monjous à Gradignan
- Revêtement de chaussée à performance phonique dans les secteurs réaménagés.

DECIDE

Article 1 : de mettre en œuvre les engagements pris par notre établissement en matière de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) des impacts sur l'environnement du projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic ;

Article 2 : d'approuver les modifications du projet, d'engager les procédures nécessaires à leur réalisation, et d'approuver l'augmentation associée du coût du projet estimée à environ 1,5 millions d'euros HT, portant le montant global du projet à 114 millions d'euros HT (valeur décembre 2023), telles que décrites comme suit et qui n'altèrent pas l'économie générale du projet :

- Aménagements cyclables autour de la place Raba Léon;
- Aménagements cyclables de la rue Bénédictes jusqu'au carrefour Croix de Monjous à Gradignan;
- Revêtement de chaussée à performance phonique dans les secteurs réaménagés;

Article 3 : de mettre en œuvre les engagements pris par notre établissement en réponse aux contributions de l'enquête publique et aux recommandations de la commission d'enquête ;

Article 4 : de déclarer que le projet de ligne de bus express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan est d'intérêt général. Cette déclaration d'intérêt général vaut déclaration de projet conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'environnement ;

Article 5 : d'autoriser Madame la Présidente :

- à solliciter Monsieur le Préfet pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet emportant mise en compatibilité du PLU.
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous les actes nécessaires à l'exécution du projet de ligne de bus express reliant les quartiers de Pellegrin à Bordeaux, Thouars à Talence et Malartic à Gradignan.

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 11 juillet 2025

Par le/la secrétaire de séance,	Pour expédition conforme,
---------------------------------	---------------------------