



ENQUÊTE PUBLIQUE BUS EXPRESS

PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

IMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE

BORDEAUX • GRADIGNAN • TALENCE • VILLENAVE D'ORNON

DU LUNDI 07 AVRIL 2025 AU LUNDI 12 MAI 2025 INCLUS

REFERENCE : arrêté préfectoral du 12 mars 2025 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole dans le cadre du projet de création du Bus express Pellegrin – Thouars – Malartic

ORDONNANCE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF N°E25000037/33 EN DATE DU 6 MARS 2025

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pages 4 à 65

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pages 66 à 89

Georgette PEJOUX, Présidente de la commission d'enquête
Hugues MORIZOT, commissaire-enquêteur
Inès PRIAT, commissaire-enquêteure

Adhérents à la Compagnie régionale des Commissaires Enquêteurs de Bordeaux Aquitaine

Destinataires :

- Monsieur Gil CORNEVAUX, Président du Tribunal Administratif de Bordeaux
- Bordeaux Métropole

SOMMAIRE

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pages 5 à 65

Table des matières

SOMMAIRE	2
A- RAPPORT DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	5
I. PRESENTATION DU PROJET	5
1. Présentation générale du projet	5
II. Justification du projet retenu, concertation préalable, évaluation socio-économique et bilan coût/avantages/inconvénients	15
1. Préambule	15
2. Concertation préalable et partis d'aménagement proposés	15
3. Analyse socio-économique et modélisation du projet proposé	20
4. Bilan coût/avantages/inconvénients	27
III. CARACTERISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET	31
1. ETUDES D'IMPACT ET INCIDENCES NATURA 2000	31
2. LES AVIS EMIS PAR LES SERVICES	36
IV. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	40
1. Durée légale de l'enquête	40
2. Consultation du dossier	40
3. Dépôt des contributions du public	41
4. Permanences des membres de la commission d'enquête	41
5. Information effective du public	42
6. Clôture de l'enquête	42
7. Rédaction du procès-verbal de synthèse des observations	42
8. Démarches préalables et visites sur site	43
9. Déroulement de l'enquête	43
V. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS	43
1. Végétalisation vs efficacité	51
2. Préoccupations esthétiques et fonctionnelles	51
B – Rapport sur le dossier de la Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme	54

I.	Objectif principal du projet.....	54
1.	Cadre du PLUi de Bordeaux Métropole	54
2.	Aménagements prévus sur l'espace public.....	55
3.	Les motifs d'une mise en compatibilité avec le document d'urbanisme en vigueur.....	55
4.	Compatibilité avec les documents de rang supérieur.....	56
5.	Compatibilité avec le PLUi de l'agglomération bordelaise	57
6.	Des modifications nécessaires du PLUi.....	58
	CONCLUSION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME (MECDU)	66
I-	ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	67
1.	Durée légale de l'enquête	67
2.	Consultation du dossier.....	67
3.	Dépôt des contributions du public.....	67
4.	Permanences des membres de la commission	67
5.	Information du public.....	67
6.	Clôture de l'enquête.....	67
7.	Procès-verbal de synthèse	67
8.	Démarches préalables	67
II-	CONTEXTE DE LA DEMANDE DE MECDU : <i>Rappel</i>	68
1.	Objectifs du projet	68
2.	Justification au regard des documents de rang supérieur	68
2.1.	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET Nouvelle-Aquitaine)	68
2.2.	Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise).....	68
2.3.	Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)	68
3.	Justification au regard du PLUi de Bordeaux Métropole	69
3.1.	Compatibilité générale.....	69
3.2.	Nécessité de modifications	69
III-	MODIFICATIONS NECESSAIRES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE.....	69
1.	Emplacements réservés	69
2.	Servitudes.....	69
3.	Modification du règlement C3020 (Talence).....	69
4.	Déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé à Gradignan.....	70

IV- CONCERTATION ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	70
V- APPRECIATION GLOBALE	70
CONCLUSION	70
CONCLUSION DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP).....	72
I. Présentation générale du projet	73
1. Maîtrise d'ouvrage.....	73
2. Contexte et historique.....	73
2.1 Objectifs stratégiques.....	73
2.2 La concertation préalable.....	73
3. Organisation et déroulement de l'enquête	78
4. Analyse des observations	80
CONCLUSION	85
AVIS	86

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

CONCLUSIONS sur le MECDU Pages 66 à 71

CONCLUSIONS sur la DUP Pages 72 à 89

***LE PROCES-VERBAL DES CONTRIBUTIONS ET LA REPONSE DE LA MAITRISE
D'OUVRAGE AINSI QUE LES PIÈCES ANNEXÉES AU RAPPORT FONT L'OBJET DE
DEUX DOCUMENTS SEPARES***

A-RAPPORT DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

I. PRESENTATION DU PROJET

1. Présentation générale du projet

1.1 Objet de l'enquête et maîtrise d'ouvrage du projet

OBJET DE L'ENQUETE

Pour répondre aux défis de mobilité de l'agglomération bordelaise, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), approuvé par le Conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016, préconisait l'étude d'une liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon. Les études réalisées ont démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un Bus à haut niveau de service (BHNS) au regard des impacts sur la circulation, les arbres, le stationnement et des aménagements modes doux peu qualitatifs.

Afin de répondre au besoin de renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest, Bordeaux Métropole a réaffirmé le 9 novembre 2018 son souhait de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire et en conséquence, a formulé sa demande auprès de SNCF Réseau de réouverture de la halte de la Médoquine à Talence en 2025 et l'accompagne par une volonté de renforcement de l'intermodalité sur ce site stratégique.

Par délibération en date du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'approuver le bilan de la concertation, de définir les caractéristiques essentielles de la création d'une ligne de Bus Express « zéro émission » et de l'intituler « **Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic** ».

CONDUITE DE L'ENQUETE

La délibération n°2024-248 du Conseil de Bordeaux Métropole du 7 juin 2024 approuve le dossier d'enquête préalable à la DUP emportant MECDU et autorisant sa Présidente à solliciter l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole concernant le projet de création du Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

Par décision n° **E25000037/33** en date du 6 mars 2025, le Président du Tribunal administratif de Bordeaux désigne une commission d'enquête constituée de Georgette Péjoux, présidente de la commission d'enquête, Hugues Morizot et Inès Priat, membres titulaires et Philippe Gazengel, membre suppléant.

L'arrêté préfectoral du 12 mars 2025 prescrit l'ouverture de l'enquête du 7 avril 2025 au 12 mai 2025 inclus et en fixe les modalités d'organisation.

MAITRE D'OUVRAGE

Au cœur d'un bassin de vie d'environ 820 000 habitants, Bordeaux Métropole constitue le point d'ancrage de la Gironde. Créée en 1966, la Communauté urbaine de Bordeaux est devenue métropole le 1er janvier 2015 et a été renommée Bordeaux métropole à cette occasion.

Le présent dossier d'enquête d'utilité publique est formulé par Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage de l'ensemble de l'opération et Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) de la métropole bordelaise.

Bordeaux Métropole est une collectivité regroupant 28 communes, soit 50 % de la population de la Gironde avec une forte pression démographique et urbaine sur un territoire dense, en transformation constante.

En tant que pôle économique majeur, Bordeaux Métropole investit dans le développement des infrastructures de transport, telles que le réseau de tramway et les pistes cyclables, pour faciliter la mobilité quotidienne et réduire les congestions routières tout en soutenant l'économie locale.

A ce titre, l'objectif stratégique du projet du Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic au sud de Bordeaux est de renforcer une offre de transports collectifs qui se veut performante et durable.

1.2 Contexte et historique du projet /chronologie

Le territoire du projet est marqué par des secteurs denses en habitations et emplois et par des zones résidentielles moins denses.

Le secteur traversé est composé d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures en forte croissance, d'équipements sportifs d'ampleur (Stade Chaban Delmas) ainsi que de plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs :

- Le Groupe Hospitalier Bordeaux Pellegrin : 1^{er} employeur de la Nouvelle-Aquitaine, le CHU compte parmi les plus vastes structures hospitalières de France, avec plus de 3 000 lits et places. Il est à la fois l'établissement de santé de proximité pour toute la population de Bordeaux Métropole et le pôle de santé de recours et d'expertise pour l'ensemble des Girondins et plus largement de la Nouvelle-Aquitaine. Il constitue un centre de soins aux compétences et équipements très étendus, permettant la prise en charge et le traitement des pathologies les plus diverses ;
- Le domaine Talence – Pessac - Gradignan : situé à quelques kilomètres du centre de Bordeaux, il s'étend sur plus de 235 hectares, en faisant l'un des plus grands campus d'Europe. Il possède de solides atouts en termes de desserte, d'attractivité scientifique, d'équipements culturels et sportifs, d'espaces nature ;
- Des quartiers denses Thouars et Malartic, marqués par un fort renouvellement urbain que devrait accompagner le projet, et plusieurs autres équipements dont le rayonnement dépasse l'échelle communale voire métropolitaine (le centre hospitalier Charles Perrens, stade Pierre-Paul Bernard, centre pénitencier de Gradignan, etc.).

De nombreuses lignes de bus maillent le territoire et souffrent de conditions de circulation difficiles, notamment aux heures de pointe.

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

Par délibération en date du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'approuver le bilan de la concertation et de définir les caractéristiques essentielles de la création d'une ligne de Bus Express « zéro émission » avec :

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

- Une seconde branche le secteur Thouars (Talence) avec pour terminus l'arrêt Pablo Neruda (Villeneuve d'Ornon) : entre la barrière Saint-Augustin et Thouars, il faudra compter 20 minutes de trajet.

Le projet qui s'intitule désormais « Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic » est inscrit dans le Schéma des Mobilités 2020-2030 de la Métropole voté le 23 septembre 2021.

L'attractivité des stations étant le facteur déterminant de leur implantation, les critères présidant au choix de localisation sont :

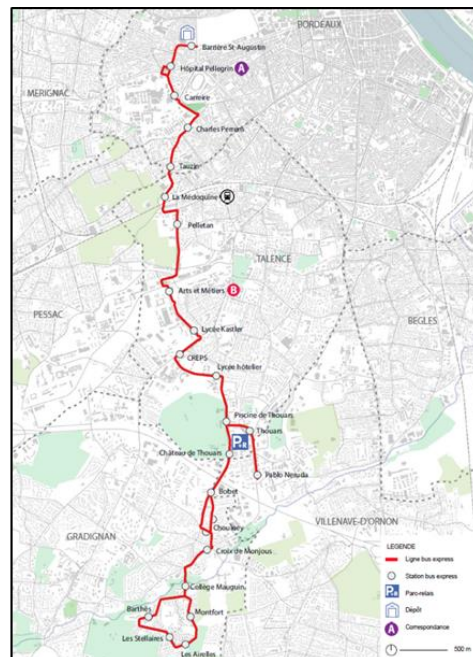
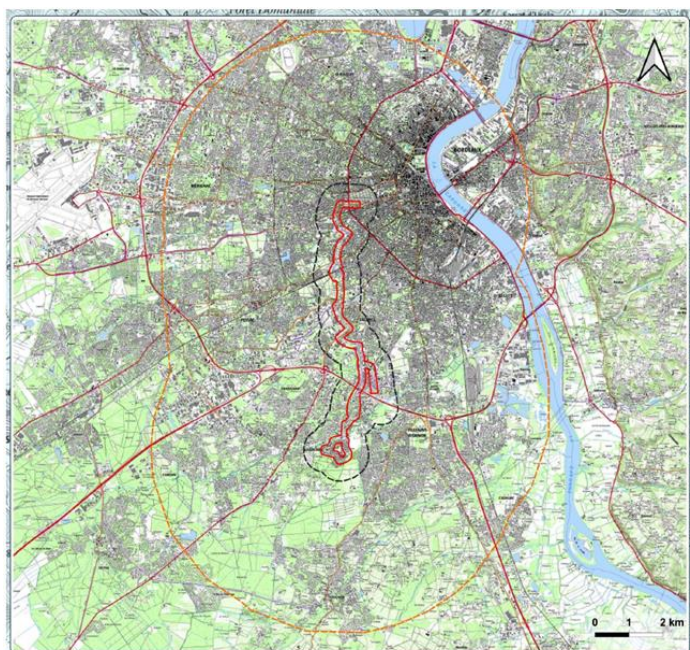
- La desserte d'équipements, de quartiers ou de lieux publics générateurs de flux ou d'intensité urbaine ;
- Un réseau de voirie permettant une bonne irrigation des tissus urbains (nœuds les plus importants) ;
- Une capacité géométrique de la voirie à accueillir la station (largeur, facilité d'accostage) ;
- La qualité de l'aménagement, les impacts sur les fonctions urbaines alentour.

L'analyse menée en études préliminaires a permis d'aboutir à une implantation de stations avec une inter distance moyenne de 550 m sur le tracé, afin de concilier accessibilité piétonne et exploitation du système de transport.

Au total, 23 stations vont venir desservir le territoire sur le linéaire de la ligne du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, réparties par commune comme suit :

Sur la commune de Bordeaux, on compte 5 stations : -Barrière Saint-Augustin -Hôpital Pellegrin -Carreire -Charles Perrens -Tauzin	La commune de Villeneuve d'Ornon compte 2 stations : -Bobet -Pablo Neruda
Sur la commune de Talence, on compte 9 stations : -La Médoquine -Pelletan -Arts et métiers -Lycée Kastler -CREPS -Lycée hôtelier -Piscine de Thouars -Thouars -Château de Thouars	Sur la commune de Gradignan, on compte 7 stations : -Chouiney -Croix de Monjous -Collège Mauguin -Montfort -Les Airelles -Les Stellaires -Barthès

Certaines stations seront mutualisées avec les arrêts des lignes TBM, cars régionaux ou autres lignes de bus express, suivant le parcours de ces dernières.



1.3 Objectifs du projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

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

- **Améliorer les conditions de déplacements** des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire Métropolitain :
 - qualité de service offerte aux voyageurs : des bus plus réguliers, rapides, fréquents et accessibles
 - interconnexion avec les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B, RER Métropolitain, futurs bus express) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hypercentre de Bordeaux
 - renforcement de la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte du pôle d'échanges multimodal de Talence-Médoquine
 - réalisation d'un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création d'un parc-relais.
- **Renforcer l'attractivité et accompagner le développement** d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace (renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers de Thouars et Barthez-Malartic).
- **Garantir une meilleure qualité de vie** et accompagner le développement des modes actifs (rétablir ou conforter des itinéraires cyclables le long des axes réaménagés, permettant des conditions de déplacements apaisées au sein d'un large territoire, en cohérence avec le réseau cyclable projeté et notamment le Réseau Vélo Express (Re)VE porté par Bordeaux Métropole; requalifier les espaces traversés, notamment avec des cheminements piétons confortables et sécurisés et la création de nouveaux axes paysagers).
- **Proposer un matériel roulant plus vertueux et confortable.**

1.4 Caractéristiques principales du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

Longueur	11,5 km dont : - 6,5 km pour le tronc commun - 4,1 km pour la branche Malartic - 0,9 km pour la branche Thouars
Nombre de stations	- 23 stations
Aménagements cyclables	- 21,6 km d'aménagements cyclables continus dédiés
Matériel roulant	- 20 bus articulés (18m de longueur, 135 places) - Motorisation électrique batterie - Recharge en ligne (zones de régulation) et au dépôt
Intermodalité	- Barrière Saint-Augustin (bus express circulaire des boulevards) - Hôpital Pellegrin (Tram A /cars régionaux) - Halte Talence-Médoquine (RER Métropolitain /cars régionaux) - Arts et Métiers (Tram B et P+R) - CREPS (autres bus express et cars régionaux)
Fréquences de passage (cible)	- Tronc commun : 5 min en heure de pointe (HP) / 7,5 min en heures creuses (HC) - Branches : 10 min HP / 15 min HC
Amplitude horaire prévue	- 5h00 – 00h00 du lundi au mercredi - 5h00 – 01h00 le jeudi et vendredi - 5h30 – 01h00 le samedi - 5h30 – 00h00 le dimanche et fêtes
Temps de parcours aux heures de pointe	Barrière Saint-Augustin ó Piscine de Thouars : 17 min 45 à 21,5 km/h (HP) - Barrière Saint-Augustin ó Thouars : 20 min 45 à 20,9 km/h (HP) - Barrière Saint-Augustin ó Malartic : 29 min 20 à 21,6 km/h (HP)
Dépôt	- Adaptation du dépôt Lescure
Parc-relais	- 1 P+R d'environ 150 places
Mise en service	- Fin 2027

1.5 Le plan général des travaux

Le Plan Général des Travaux du dossier présente, en 21 planches, l'intégralité du projet de bus express Pellegrin Thouars Malartic. Il permet de visualiser l'ensemble des ouvrages les plus importants du projet ainsi que les emprises projetées des aménagements urbains nécessaires à leur réalisation.

1.6 Des aménagements complémentaires à prévoir

LE DEPOT LESCURE

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

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

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



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

CHOIX DU PARC-RELAIS

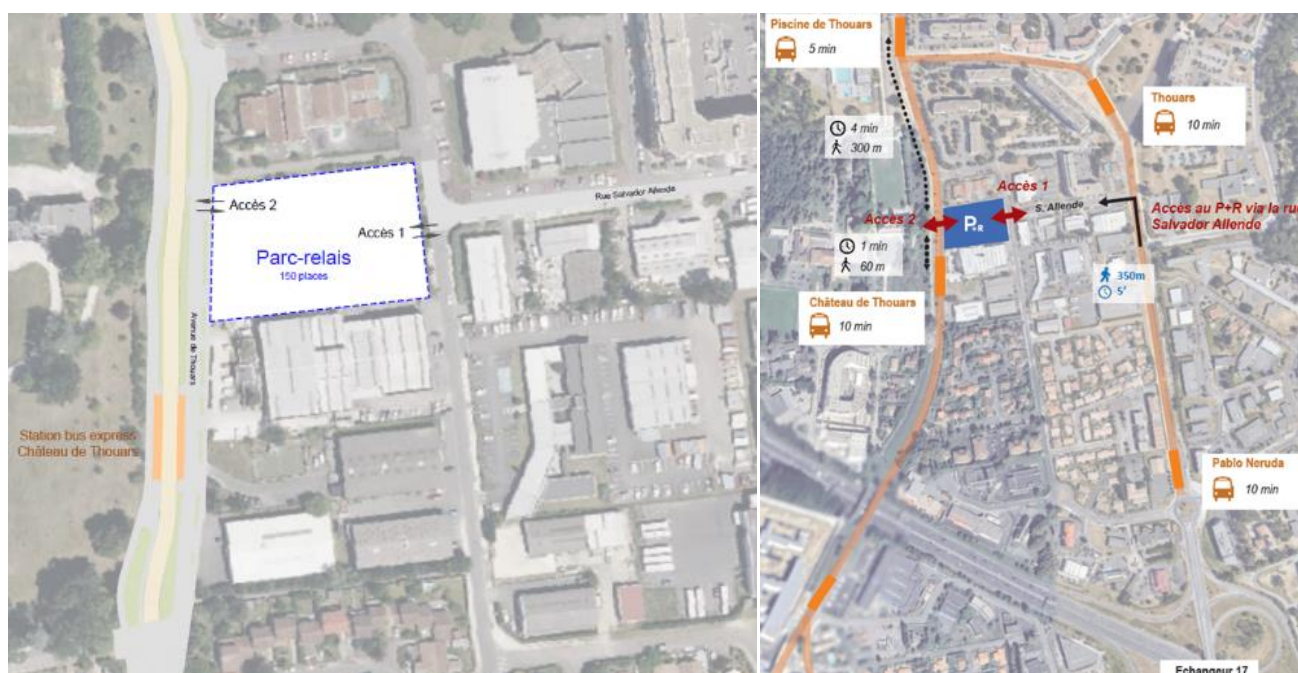
Plusieurs facteurs rentrent en compte dans la réussite d'un P+R :

- La facilité d'accès : le parc relais doit bénéficier d'une bonne accessibilité automobile, en se situant à proximité des grandes infrastructures de voirie (sortie d'autoroute, pénétrantes). Il doit concilier facilité d'accès en voiture au parc relais et accès rapide et fréquent en transports collectifs au ville centre, d'où une position privilégiée de ces équipements au croisement d'importantes infrastructures routières et de transport collectif ;
- La congestion de l'axe (et de ses environs) sur lequel il se situe : afin d'inciter les usagers à laisser leur voiture et à utiliser les transports collectifs, ils doivent chercher à se positionner en amont des zones de congestion ;
- La politique de stationnement de la ville : la politique locale de stationnement dans l'aire d'influence du parc relais doit permettre d'éviter toute forme de concurrence entre le stationnement sur voirie et le parc relais ;
- L'offre de transports collectifs associée : les lignes de transports collectifs se doivent donc d'être performantes, en termes de fréquence, de rapidité et de fiabilité.

Un terrain propriété de Bordeaux Métropole a été ciblé pour accueillir ce parc-relais de surface de 150 places. Ce site est situé à proximité de l'échangeur n°17 de la rocade, situé avenue de Thouars, avec un accès via la rue Salvador Allende.

Le parc-relais est situé à proximité des stations :

- Château de Thouars : 60 m / 1 min - accès direct depuis le P+R (fréquence du bus de 10 min) ;
- Piscine de Thouars : 350 m / 5 min (fréquence du bus de 5 min) ;



1.7 Le coût et le financement du projet

Le coût du projet actuel est évalué à 112,43 M€, valeur décembre 2023.

Ce coût se répartit en 74,10 M€ pour le périmètre des travaux, comprenant 65,58 M€ pour la réalisation de l'infrastructure de bus express, 2,09 M€ pour les travaux d'aménagement du parc-relais, et 6,43 M€ pour les mesures environnementales, incluant les aménagements paysagers.

À cela s'ajoute 19,83 M€ HT, correspondant au coût d'achat de 20 bus articulés électriques de 18 m nécessaires à l'exploitation de la nouvelle ligne, 6 M€ pour les travaux d'adaptation du dépôt Lescure (y compris adaptation site Pompidou), et 5,20 M€ pour les acquisitions foncières.

En ce qui concerne le coût des frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, il est estimé à 7,30 M€.

Le financement se répartit comme suit : 5,49 % (4,89 M€) sont issus de subventions accordées par l'Etat, le reste étant financé par Bordeaux Métropole, dans le cadre de son Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI).

1.8 Le projet en phase travaux

Le dossier consacre une part importante à l'impact du projet en phase travaux et en phase d'exploitation. L'impact sur l'habitat et les logements révèle des perturbations aux accès aux logements et aux habitations lors des phases de travaux préparatoires, de terrassement et de génie civil. Des mesures de réduction ont été préconisées.

- 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.

1.9 Les principaux enjeux du projet

LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET

Le projet met l'accent sur le développement des modes de déplacement 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.

ENJEUX DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT

Le secteur est marqué par une circulation routière dense, surtout aux heures de pointe et notamment sur les axes en lien avec les boulevards, la rue du Tauzin ou encore les axes bordelais sur lesquels les conditions d'écoulement de trafic sont plus variables.

Le projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit :

- Une requalification de la voirie au profit des bus (site propre) avec un site propre pour les bus express, tout en maintenant la fonctionnalité pour la circulation générale ;
- L'intégration de cheminements qualitatifs pour les modes actifs, de plantations et de nouveaux profils de voirie pour concilier bus, voitures, vélos et piétons ;
- Une concertation avec les gestionnaires de voiries dans l'objectif de s'assurer de bonnes conditions d'exploitation des bus et des véhicules particuliers ;
- Des itinéraires alternatifs sont prévus pour répartir les flux et assurer la continuité de la circulation.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET REAPPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC

L'un des objectifs majeurs du projet est la désartificialisation des sols et la végétalisation de l'espace public :

- La surface perméable ou infiltrée passe de 14 % à 31 %, favorisant l'infiltration des eaux de pluie dans les sols ;
- Des bandes végétales et des alignements d'arbres seront créés le long des voies pour le confort et la sécurité des liaisons piétonnes ;
- Les revêtements perméables et les places de stationnement engazonnées renforceront la gestion durable de l'eau ;
- L'ensemble vise à favoriser la réduction des îlots de chaleur, à améliorer le confort thermique et à respecter la biodiversité.

ENJEUX PAYSAGERS

Au-delà de la mobilité, le projet vise l'amélioration esthétique et écologique des espaces publics :

- Les travaux concernent plusieurs entités paysagères distinctes avec des identités spécifiques ;
- Une végétalisation poussée est prévue, y compris sur les quais de station, avec des arbres choisis pour leur résistance au changement climatique, leur esthétique, et leur rapidité de croissance ;
- Les arbres existants seront préservés ou transplantés si nécessaire.

ENJEUX FONCIERS

Le projet nécessite des emprises foncières supplémentaires sur certains tronçons :

- Les impacts restent modérés, la majorité des terrains concernés étant publics ou semi-publics.
- Pour les terrains privés, les acquisitions seront faites à l'amiable, mais des procédures d'expropriation pourraient être activées si besoin.

- L'enjeu est de concilier performance du transport et limitation de l'impact foncier, en adaptant le projet au cas par cas avec un dialogue continu avec les propriétaires.

1.10 Contexte juridique et pièces administratives

L'enquête publique s'inscrit dans le cadre :

- Du Code de l'environnement, et notamment les articles L. 122-1 à L. 122-14 et R. 122-1 à R. 122-27 concernant l'évaluation environnementale des projets, les articles L. 123-1 à L. 123-18 et R. 123-1 à R. 123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L.1 sur le principe de l'expropriation, R. 112-4 sur la composition du dossier de demande de déclaration d'utilité publique, L. 122-5 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cas de la déclaration d'utilité publique et L. 122-1 sur la déclaration de projet ;
- Du Code de l'urbanisme, notamment les articles L. 103-2 à L. 103-7 et R. 103-1 relatifs à la concertation préalable, les articles L. 153-54 à L. 153-59, R. 153-13 et R. 153-14 relatifs à la mise en compatibilité du Plan Local d'urbanisme avec une opération d'utilité publique ;
- Du décret en date du 11 janvier 2023 nommant M. Etienne GUYOT préfet de la région Nouvelle – Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfet de la Gironde.
- De l'arrêté préfectoral en date du 4 février 2025, donnant délégation de signature à M. Mathieu ESCAFRE, Directeur départemental des territoires et de la mer.
- De la délibération n° 2018-794 du Conseil de Bordeaux Métropole du 21 décembre 2018 lançant la concertation préalable du projet.
- De la délibération n° 2019-360 du Conseil de Bordeaux Métropole du 21 juin 2019 concernant l'élargissement de la zone d'étude et de la concertation.
- Du bilan des concertations préalables portant sur le projet de création du @ Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic A qui se sont déroulées du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019 sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence et du 16 juillet 2019 au 3 décembre 2019 sur la commune de Bègles, approuvé par le conseil métropolitain de Bordeaux Métropole du 24 janvier 2020 (délibération n° 2020-21).
- Du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole.
- De la délibération n°2023-396 du Conseil de Bordeaux Métropole du 29 septembre 2023 ouvrant la concertation relative à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.
- Du bilan de la concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal qui s'est déroulée du 21 novembre 2023 au 21 décembre 2023, approuvé par le conseil métropolitain de Bordeaux Métropole du 12 avril 2024 (délibération n° 2024-142) ;
- De l'avis de la Direction de l'Immobilier de l'État sur la valeur vénale des biens en date du 18 mars 2024 et de l'étude d'impact produite par Bordeaux Métropole sur l'environnement du projet de création du Bus express Pellegrin – Thouars – Malartic A, portant également évaluation environnementale de la MECDU, en application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du Code de l'environnement et R. 104-38 du Code de l'urbanisme ;
- L'avis MRAe n°2025APNA16 de l'Autorité environnementale daté du 29 janvier 2025, portant sur le projet de création du Bus express Pellegrin – Thouars – Malartic et sur la demande de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole a fait l'objet du mémoire en réponse du maître d'ouvrage daté du 4 mars 2025 ;
- Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 et R. 123-8 du Code de l'environnement ont été sollicités et le procès-verbal de la réunion du 4 février 2025 concernant l'examen conjoint prévu à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole est joint au dossier ;

1.11 Composition du dossier :

Le présent dossier d'enquête publique unique comporte les pièces suivantes :

- **Pièce A** : Un guide de lecture visant à faciliter la lecture du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en présentant succinctement les différentes pièces composant le dossier d'enquête publique. Il permet au public de trouver l'information recherchée plus aisément. Il présente le maître d'ouvrage, responsable du projet, les chiffres clés du projet et une description des différentes pièces composant le dossier.
- **Pièce B** : Désignation du demandeur. Cette pièce vise à présenter en quelques mots les porteurs du projet.
- **Pièce C** : Informations juridiques et administratives : Cette pièce a pour objectif de décrire les enjeux relatifs à l'enquête publique, sa place au sein de la procédure administrative et de préciser les décisions adoptées au terme de l'enquête. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique sont également expliqués.
- **Pièce D** : Plan de situation du projet : Cette pièce permet de situer les tracés du projet et ses principaux aménagements.
- **Pièce E** : Notice explicative : Ce document présente l'ensemble du projet (objectifs, tracés, insertion, offre de transport, maintenance, dispositions techniques et conditions d'exécution des travaux) ainsi que le processus d'élaboration ayant permis d'aboutir au projet retenu (diagnostic du territoire, les raisons des choix effectués et analyse des variantes étudiées). Il permet une prise de connaissance rapide des fondamentaux du projet par une description synthétique et concise.
- **Pièce E Bis** : caractéristiques principales des ouvrages les plus importants : Le document comporte une présentation des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, permettant de prendre connaissance des enjeux et caractéristiques des principaux ouvrages réalisés dans le cadre du projet (stations, site de maintenance et de remisage, locaux techniques, ...). Les principales dispositions techniques y sont décrites.
- **Pièce F** : Plan général des travaux : Le plan Général des Travaux (PGT) permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet (Bus express, stations, dépôt, P+R, locaux techniques), ainsi que la zone d'intervention potentielle nécessaire à leur réalisation.
- **Pièce G** : Appréciation sommaire des dépenses : Cette pièce permet au public de prendre connaissance du coût des différentes composantes du projet et du financement apporté par les porteurs de projet.
- **Pièce H** : Étude d'impact sur l'environnement : L'étude d'impact sur l'environnement est un document à la fois technique, notamment à destination des autorités publiques et à destination du grand public. L'étude d'impact est précédée d'un Résumé Non Technique (RNT), organisé selon les différentes parties qui composent l'étude elle-même.
- **Pièce I** : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Ce document permet d'expliquer les besoins de modification des documents d'urbanisme existants pour permettre la réalisation du projet. Seul le PLUi de Bordeaux Métropole est concerné. La pièce I intègre aussi, en annexe, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint de ces documents de mise en compatibilité.
- **Pièce J** : Évaluation socio-économique : Ce document permet de mettre en évidence l'intérêt du projet au regard de ses effets sur la collectivité. À cet effet, les avantages (gains de temps, reports modaux, sécurité, etc.) que le projet va procurer à la collectivité sont identifiés, quantifiés et monétarisés puis comparés aux coûts (investissements, charges d'exploitation, etc.) du projet sur la même période. Est ainsi présenté l'intérêt socio-économique du projet.
- **Pièce K** : Avis émis sur le projet et mémoires en réponse : avis MRAe et Bilan de la concertation : Cette pièce regroupe l'ensemble des avis émis sur le projet lors des différentes consultations menées dans le cadre de la constitution du dossier d'enquête publique unique, et notamment :
 - la délibération du Conseil de la Métropole de Bordeaux de 21 janvier 2020 tirant le bilan de la concertation du projet de Bus Express ;

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

II. Eléments du projet : concertation préalable, parti d'aménagement et évaluation socio-économique

1. Préambule

Le projet actuel de bus express Bordeaux-Talence-Gradignan trouve son origine dans le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), approuvé par le Conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016. Ce schéma préconisait l'étude d'une liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon via les boulevards.

Des études menées à un niveau plus avancé début 2018 ont cependant démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un bus à haut niveau de service (bus express). Les conséquences semblaient trop importantes en termes de perturbations de la circulation, de stationnement et d'arbres supprimés.

Fin 2018, Bordeaux Métropole souhaite poursuivre la réflexion et intégrer une complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire. Bordeaux Métropole fait une demande auprès de SNCF Réseau de réouverture de la halte de la Médoquine à Talence et choisit d'étudier plutôt une liaison Bordeaux-Thouars-Gradignan, soit en mode tramway, soit en mode bus à Haut Niveau de Service.

Les analyses et concertations ont eu lieu de 2018 à 2021 avec l'inscription du projet dans le Schéma des Mobilités 2020-2030 de la Métropole le 23 septembre 2021 lançant ainsi les études préliminaires et d'avant-projet.

Pour aboutir au projet présenté et le justifier, outre la concertation et les études préalables, une évaluation socio-économique avec modélisation du trafic et des déplacements ainsi qu'un bilan coût-avantages-inconvénients ont été réalisés et sont développés dans le dossier d'enquête.

2. Concertation préalable et partis d'aménagement proposés

La concertation, ouverte par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 et élargie par délibération n°2019-360 du 21 juin 2019, s'est déroulée sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019, ainsi que sur la commune de Bègles à partir du 16 juillet 2019. Le public a été informé préalablement par voie de presse et d'affichage des dates d'ouverture et de clôture de cette concertation.

2.1. Modalités de la concertation

Concernant les modalités de la concertation, un dossier de présentation du projet a été mis à disposition du public :

- à partir du 14 mars 2019 en mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation (participation.bordeauxmetropole.fr) toujours actualisé et consultable
- à partir du 16 juillet 2019, à la mairie de Bègles.

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

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

En complément des dossiers de présentation du projet, deux séries de réunions publiques ont été organisées. Pour la première, 4 réunions publiques ont été organisées :

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

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

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 570 personnes. La seconde série de réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

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

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

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 370 personnes. Pour chacune de ces réunions, le public a été invité à lire le dossier de concertation ainsi qu'à déposer ses contributions sur les registres papier ou électronique. Ces registres ont permis au public de formuler ses observations ou suggestions éventuelles, aux jours et heures habituels d'ouverture au public et ce, pendant toute la durée de la concertation.

2.2. Partis d'aménagement

Concernant le fond du projet, il a été présenté au public selon plusieurs alternatives de tracé (tracé 1, 2, 3 et 4) et de mode (BHNS et tramway), au travers de 10 partis d'aménagement différents. Un ou plusieurs parcs-relais ont été envisagés selon les partis d'aménagement proposés. En effet, au début de la concertation, 4 partis d'aménagement (partis d'aménagement T1, T2, B1 et B2) avaient été présentés au public. Les contributions versées et les observations formulées en réunions publiques ont amené la Métropole à étudier 6 autres partis d'aménagement (partis d'aménagement B1bis, B2bis, T3, T4, B3 et B4), avec des améliorations des partis d'aménagement en mode BHNS, ainsi qu'un élargissement du périmètre de concertation pour une jonction avec la ligne C.

Un tableau descriptif détaillé et l'analyse multi-critères des partis d'aménagement sont consultables à partir de la page 15 de la pièce E.



Commentaire CE: Un descriptif détaillé et une analyse multi-critère des partis d'aménagement sont proposés en page 15 de la pièce E du dossier.

2.3. Bilan de la concertation et projet proposé

BILAN QUANTITATIF

D'un point de vue quantitatif, plus de 940 personnes ont participé aux 9 réunions publiques : 577 contributions ont été écrites, émanant de 320 participants individuels ou représentant un collectif (24 contributions provenant d'associations de riverains ou en lien avec des problématiques urbaines ou de transport, d'acteurs socio-économiques et politiques).

BILAN DES ENSEIGNEMENTS ET PROJET PROPOSE A L'ETUDE

Les principaux enseignements cités par Bordeaux Métropole sont les suivants :

- une forte participation du public, traduisant l'intérêt porté au projet ;
- la nécessité d'améliorer la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) et en site propre ;
- un plébiscite pour à la fois le mode Tramway et le mode BHNS pour ce projet ;
- la question de la jonction avec la Ligne C et de l'interconnexion des principaux transports en commun (nombreuses contributions favorables et défavorables). Il faut noter que la commune de Bègles est très favorable à cette jonction mais que la commune de Villenave d'Ornon, concernée en premier lieu par cette jonction qui la traverserait, s'y est déclarée défavorable par délibération de son Conseil municipal. Or, "Bordeaux Métropole s'est toujours refusé à imposer un projet de transport en commun à une commune s'y étant opposée quand le tracé la concerne" ;
- des craintes sur la sécurité et les conditions d'accessibilité des riverains suite au choix du passage par la rue Dubernat ou la rue Diderot à Talence ;

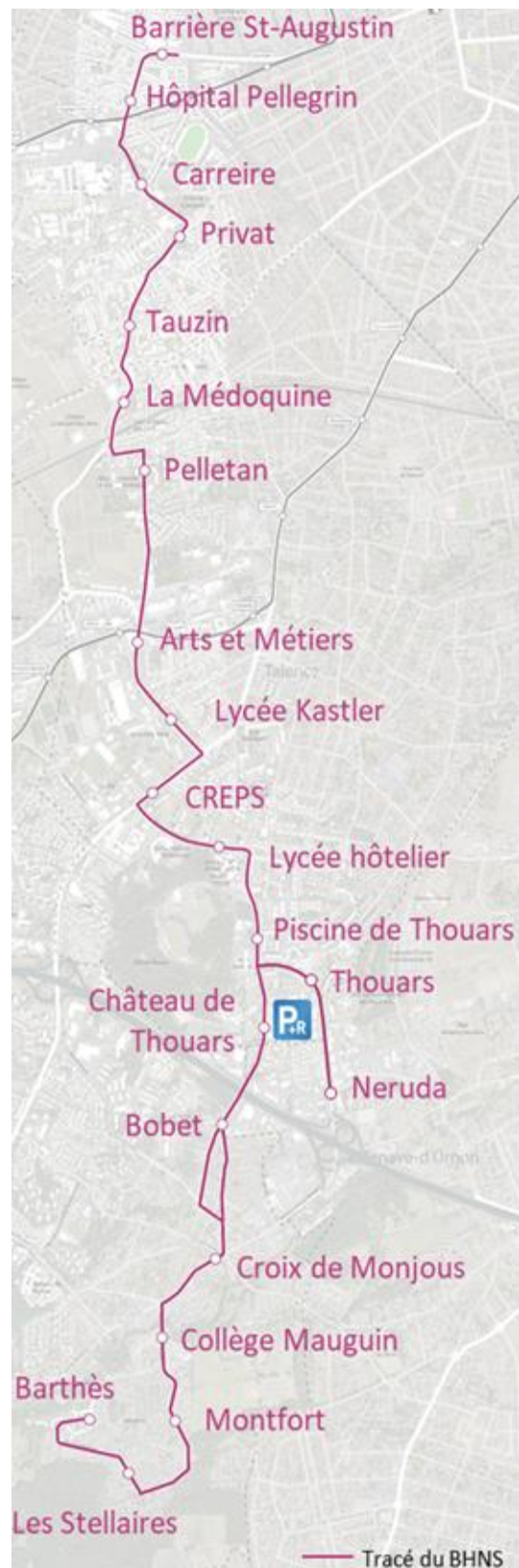
- Concernant la desserte du quartier de Thouars, plus d'avis favorable pour les solutions T1, B1 et B1 bis donc sans la branche Neruda (solutions T2, B2 et B2bis) mais un souhait favorable de la commune de Talence considérant une meilleure desserte des zones d'habitat via la branche Neruda.
- des attentes quant au maintien de la qualité du cadre de vie (espaces verts, nuisances sonores, proximité des stations, accès et stationnements facilités et limitation des impacts fonciers) et de prise en compte des enjeux environnementaux, notamment sur la préservation des espaces boisés existants.

En janvier 2020, suite à la concertation, les caractéristiques suivantes du projet ont été retenues par Bordeaux Métropole :

- La création d'un TCHNS en fourche, selon un mode BHNS électrique avec :
 - un tronc commun à 5 min de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers ;
 - une première branche à 10 min 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, et dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4.
- La restructuration du réseau bus afin de renforcer l'offre sur les itinéraires de jonction avec la Ligne C, notamment par le renfort de la Corol 34.

Ce choix du tracé et du mode bus express est motivé par les arguments suivants :

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



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

Suite à la concertation, des études préliminaires ont été engagées permettant d'affiner le projet. Elles se sont déroulées entre 2022 et 2023.

Ces études ont fait l'objet d'une concertation avec les acteurs du territoire sur notamment :

- les tracés (référence et options de passage) ;
- les aménagements urbains de surface ;
- les traitements paysagers ;
- les stations courantes et terminus ;
- le parc-relais ;
- le dépôt ;
- le matériel roulant et les équipements du système de transport matériel roulant ;
- l'impact et les adaptations du réseau de transport existant ;
- les plans de circulation routière et cycles ;
- la prise en compte des acquisitions ;
- le coût prévisionnel des travaux ;
- le planning prévisionnel.

A noter qu'il est précisé que concernant :

- les rues Diderot et Dubernat, les études comparatives ont mis en avant que le passage actuel emprunté par la lianes 8 sur la rue Diderot restait pertinent du point de vue de l'insertion, de l'exploitation et du coût, moyennant la réalisation de places de stationnement. Ce stationnement sera créé en faisant une acquisition foncière sur l'espace Mozart ;
- l'insertion sur le campus universitaire, les études détaillées ainsi que le travail en commun avec l'Université de Bordeaux ont permis de mettre en avant que le passage, via l'allée de la chaufferie était plus pertinente pour l'exploitation de la ligne tout en tenant compte du contexte riverain (lieu générateur de flux).
- le choix de l'emplacement du parc-relais, Bordeaux Métropole indique qu'un terrain propriété de Bordeaux Métropole a été ciblé pour accueillir ce parc-relais de surface de 150 places, qu'il se situe à proximité de l'échangeur n°17 de la rocade, avec un accès via la rue Salvador Allende et qu'il est situé à proximité des stations Château de Thouars et Piscine de Thouars.

Commentaire CE: La commission prend note du bilan de la concertation, majoritairement favorable au projet dans sa dimension macroscopique et d'intérêt général pour le territoire métropolitain ainsi que les arguments recevables sur le parti d'aménagement retenu. La commission relève toutefois dans le dossier des explications sommaires quant:

- ***au prolongement vers le centre de Gradignan (ligne 8 actuelle) qui n'est pas abordé. Le Maître d'ouvrage a fait part de son engagement à mener les procédures réglementaires en vue de la réalisation de ce prolongement. La commission se satisfait de la réponse.***
- ***au prolongement vers la gare de Bègles où il est mentionné sommairement qu'il a été retenu une restructuration du réseau bus afin de renforcer l'offre sur les itinéraires de jonction avec la Ligne***

C, notamment par le renfort de la Corol 34. Le Maître d'ouvrage a fait part de son engagement à lancer les études de ce prolongement. La commission se satisfait de la réponse mais souhaiterait un engagement plus formel.

- *au choix de l'emplacement du parc relais (hormis l'opportunité foncière) et sa justification vis-à-vis de l'emplacement sur un autre site que ce soit à Chanteloiseau ou au Château de Thouars pourtant mieux évalué dans l'analyse multi-critères voir d'autres alternatives. La pertinence de l'emplacement de ce parc relais en comparaison d'autres sites n'est pas retranscrite dans le dossier. Dans sa réponse et son argumentation, le Maître d'ouvrage s'appuie sur la proximité des arrêts château de Thouars, Piscine de Thouars et Thouars, sur le peu d'impact sur la congestion avenue Proudhon et avenue de Thouars (accès) ne nécessitant pas d'aménagements spécifiques mais ne propose pas une véritable analyse multi-critères en comparaison avec d'autres emplacement (critère d'opportunité foncière, de facilité d'accès aux arrêts, au parking relais, d'impact sur la congestion à proximité (habitations, entreprises, école...), de proximité de sites sensibles (école, salle de sports...) etc... La commission d'enquête réserve sa réponse quant à l'emplacement proposé au regard des justifications proposées et souhaiterait qu'une analyse plus approfondie soit élaborée sur la pertinence de ce secteur ou les aménagements à prévoir pour faciliter son accès, en concertation avec les usagers du site et notamment les riverains, les entreprises et autres parents d'élèves ou personnels de l'école.*

3. Analyse socio-économique et modélisation du projet proposé

Le projet présenté doit faire l'objet d'une analyse socio-économique cadrée d'un point de vue réglementaire pour être validé.

En effet, les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public, sont régis par les dispositions du Code des transports, aux articles L.1511-1 à L.1511-6, ainsi qu'aux articles R.1511-1 et suivants pour la partie réglementaire. Il résulte de ces articles que tout projet, dont le coût est supérieur à 83 millions d'euros, est soumis à des obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, et notamment à la réalisation d'une évaluation économique et sociale.

Il est donc question ici de l'évaluation économique et sociale du projet de construction d'une nouvelle ligne de bus express sur le territoire de Bordeaux Métropole. Elle vise à évaluer l'intérêt de sa réalisation pour la collectivité et à éclairer le public sur le choix d'aménagement soumis à enquête.

Le cadre général d'évaluation comporte trois volets :

- Une analyse stratégique, définissant la situation existante, l'option de référence, l'option de référence qui aurait prévalu sans le projet, les motifs à étudier l'éventualité d'agir, les objectifs du projet, les options de projet ;
- Une analyse des effets de l'option de projet, portant, de manière adaptée et proportionnée aux enjeux et effets envisageables du projet, sur les thèmes sociaux, environnementaux et économiques ;
- Une synthèse, présentant les estimations sur le niveau d'atteinte des objectifs et sur les effets de l'option de projet : la synthèse peut être déclinée par territoire et par catégorie d'acteurs, en considérant au moins, à ce dernier titre, les usagers directs du projet de transport et les finances publiques.

A noter que, selon les termes de l'article R1511-8 du code des transports, et en cohérence avec la loi LOTI, il est prévu l'établissement d'un bilan au bout de 3 à 5 ans après la mise en service du projet, soumis à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

3.1. Modélisation des déplacements et du trafic

La réalisation d'une évaluation socio-économique passe par l'estimation des trafics générés par le projet, et le calcul d'un certain nombre d'indicateurs sur les impacts du projet pour les usagers (gains de temps, etc.).

Bordeaux Métropole utilise pour cela le Modèle Multimodal Multipartenarial (MMM), qui couvre tout le département de la Gironde, et qui est développé et maintenu par la Métropole et ses partenaires, à savoir l'Etat (via la DREAL), la Région et le Département. Il s'agit d'un modèle multimodal sur l'ensemble du département de la Gironde, c'est-à-dire qu'il vise à reproduire l'ensemble des déplacements piéton, vélo, voiture particulière, transports collectifs ou encore poids lourds sur tout le département.

Il est important de préciser que ce modèle MMM couvrant toute la Gironde a fait l'objet d'un recalage local qui consiste en la vérification :

- de l'offre (parcours, fréquences, temps de parcours), des données de validation 2021 fournies par l'exploitant Keolis et des fréquentations TC, sur la base des fiches horaires, des fréquentations issues de l'enquête ODT (Enquête pour connaître l'Origine et la Destination des usagers des Transports en Commun sur le réseau TBM) pour les lignes 8 et 34. Cette enquête a été réalisée en octobre 2020 pour la Lignes 8, et sur deux vagues en octobre 2020 puis en janvier 2021 pour la ligne 34, avec un impact prévisible de la pandémie de Covid sur les niveaux de trafic obtenus ;
- de l'offre de voirie codée dans le modèle ;
- des volumes VP (Véhicule Particulier) le long de l'axe du TCSP à partir des comptages réalisés en 2022 ;
- des temps de parcours VP le long de l'axe du TCSP sur la base des relevés Google.

Ce travail de vérification a conduit à apporter quelques modifications mineures au modèle selon Bordeaux Métropole.

A noter également que la modélisation des déplacements fait l'objet d'une annexe dédiée, qui présente le modèle, les hypothèses de modélisation, les hypothèses socio-économiques et les principaux résultats en intégrant l'augmentation de la pression sur le stationnement et les réductions des capacités sur certains tronçons du réseau routier engendré par le projet.

Il en ressort notamment :

- un report modal sur les transports en commun (11200 déplacements supplémentaires à la mise en service)
- une prévision de trafic sur la ligne de 24300 montées/jour
- une utilisation massive des correspondances par les usagers de la ligne
- une baisse modérée mais généralisée du trafic sur le réseau routier en lien avec le report modal
- pas de report de trafic sur les axes adjacents au projet si ce n'est à Talence, sur l'avenue du Dr Schweitzer, l'avenue de Thouars, devant les collèges/lycées de Victor-Louis
- une baisse du nombre de déplacements à vélo, pas le long de l'itinéraire mais autour du projet. Ceci sans remettre en cause l'apport du projet sur les conditions de circulation pour les cycles

Commentaire CE: La commission confirme l'intérêt de cet outil de modélisation comme aide à la décision et se satisfait du recalage local effectué du modèle.

3.2. Analyse monétarisée

L'analyse monétarisée « bilan socio-économique » est une mise en regard des avantages apportés par le projet (les services rendus), et des coûts et nuisances associés pour l'ensemble de la collectivité. Elle consiste en l'analyse coûts-avantages et rend compte de la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) pour la collectivité.

Il faut noter que la méthodologie du bilan monétarisé est cadrée par des documents réalisés par les services de l'Etat et des comités d'expert. Des précisions sont apportées dans la pièce J du dossier d'enquête (page 71).

À l'issue du calcul socio-économique, différents indicateurs sont produits :

- La valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) correspondant à la somme des coûts et avantages actualisés sur la durée de l'évaluation. Cet indicateur reflète le bénéfice global actualisé du projet pour la collectivité. **Si la VAN-SE est positive, le projet est rentable en termes socio-économiques. Le projet est d'autant plus créateur de valeur pour la collectivité que la VAN-SE est élevée.**
- Le taux de rentabilité interne (TRI) qui est la valeur du taux d'actualisation annulant la VAN. Si le TRI est supérieur au taux d'actualisation (ici égal à 4,5%), le projet est jugé pertinent du point de vue socio-économique ;
- La VAN-SE par euro investi qui est le rapport entre la VAN SE et le montant actualisé de l'investissement (hors taxes). Cet indicateur exprime l'effet de levier de l'investissement sur l'économie. Plus la VAN SE par euro investi est élevée, plus l'investissement est bénéfique pour la collectivité. L'investissement étant 100% réalisé par le public dans ce projet, cet indicateur est le même que la VAN-SE par euro public investi.
- La date optimale de mise en service, qui est la date de mise en service pour laquelle la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est maximale.

Il est également important de souligner que les documents de références demandent de traiter deux scénarios d'évolution dans les bilans socio-économiques :

- Le scénario AMS – Avec Mesures Supplémentaires – correspond au scénario central de la stratégie nationale bas carbone de 2019. Ce scénario prend en compte l'effet de ce plan sur les habitudes des français, notamment la baisse de l'utilisation de la voiture, l'évolution des coûts énergétiques, la baisse de la consommation énergétique des véhicules, l'augmentation des prix de l'avion, la baisse des coûts pour le fret, l'objectif 100% électrique du parc routier français et la baisse des émissions de gaz à effet de serre.
- Le scénario AME – Avec Mesures Existantes – suit les évolutions passées, c'est une projection du passé dans le futur, sans intervention des puissances publiques pour influencer sur les habitudes de mobilité. Ainsi, à l'inverse du scénario AMS, les véhicules électriques ne sont pas généralisés, les coûts de circulation sont plus élevés et les émissions de gaz à effet

Enfin, il est précisé que les hypothèses ont intégrées des paramètres sur les notions de valeurs tutélaires, de coût d'opportunité des Fonds Publics et de prix fictif de rareté des Fonds publics.

Les résultats du bilan socio-économique présente une VAN-SE largement positive qui s'établit à 314 M€2023. La VAN par euro investi est de 1,71 ce qui est très satisfaisant. Ces indicateurs traduisent la rentabilité socioéconomique du projet.

Bilan actualisé à 4,5% (en M€2023) Indicateurs

VAN-SE	314 M€2023
VAN-SE par euro investi	1,71

A noter qu'un test AMS/AME a été réalisé afin de comparer les résultats du bilan socio-économique. Les résultats du bilan socio-économique dans ces deux cas de figures se trouvent ci-dessous :

Bilan pour la collectivité Taux d'actualisation à 4,5% Période d'évaluation : 2027 - 2140	AMS	AME
Bilan pour les acteurs du projet	497 M€	551 M€
Coûts du projet	-183 M€	-183 M€
Indicateurs socio-économiques		

VAN-SE	314 M€	368 M€
TRI	11,5%	12,1%
VAN-SE par euro investi	1,7	2,0

Des bilans monétarisés sont produits dans le dossier d'enquête que ce soit pour les usagers, l'exploitant du réseau, la puissance publique, les riverains et des tests de sensibilité ont été effectués pour estimer la robustesse de l'évaluation en cas de modification des variables impactant la VAN.

Il en ressort que quel que soit le test envisagé, la VAN reste fortement positive et que la rentabilité socio-économique du projet est solide.

Commentaire CE: La commission prend acte du bilan socio-économique positif et des nombreux tests réalisés démontrant un effort d'analyse exhaustif dans la variation des paramètres et la prise en compte de situations différentes.

3.3. Situation actuelle, future et objectifs

L'analyse globale de Bordeaux Métropole prend également en compte dans son analyse que la future ligne de bus express :

- traverse deux communes densément peuplées, Bordeaux et Talence. Plus généralement, les 4 communes concernées par le projet ont connu une forte croissance démographique dans les 10 dernières années, avec des constructions de logement très importantes et que cette dynamique se maintiendra ;
- dessert des pôles majeurs à l'échelle métropolitaine, notamment le CHU, le domaine universitaire et plusieurs établissements scolaires (CREPS, lycée hôtelier, etc.) ;
- doit s'inscrire sur un réseau routier urbain déjà très utilisé, en limite de capacité sur plusieurs secteurs. Les carrefours sont déjà très sollicités, et certains giratoires se trouvent en situation d'autoblocage, pénalisant toutes les branches du giratoire, et pénalisant aussi les transports en commun, même lorsqu'ils bénéficient de voies dédiées ;
- doit prendre en compte la congestion sur le réseau qui pénalise la Lianes 8, et lui fait perdre jusqu'à 10 minutes en heure de pointe, pour un temps en heure creuse légèrement inférieur à 30 minutes. Les problèmes sont liés à quelques points difficiles sur la ligne, et on note que la présence de voies dédiés à la Lianes 8 sur la ligne ne permet pas d'éviter les pertes de temps, notamment sur la rue du Tauzin : en effet, ce sont les traversées de carrefours qui font alors perdre du temps au bus (absence de priorité aux carrefours) ;
- doit s'inscrire dans un réseau dense de transports en commun, et permettre des correspondances avec des axes majeurs du réseau, notamment les lignes A et B du tramway (Hôpital Pellegrin et Arts et Métiers respectivement). Malgré la présence de voies dédiées, la Lianes 8, qui préfigure la future ligne de Bus Express, connaît des difficultés de circulation, autour de l'hôpital, au niveau des collèges et lycées Victor Louis à Talence, et à certaines intersections majeures (boulevard Gallieni, Arts et Métiers, Croix de Monjous à Gradignan). Enfin, l'itinéraire est partagé par de nombreuses autres lignes de transports en commun, du réseau TBM mais aussi du réseau régional. Ces lignes pourront aussi profiter des aménagements du Bus Express ;
- doit s'inscrire dans une dynamique de développement et d'amélioration des transports en commun sur l'ensemble du territoire (halte Médoquine...) ;
- qu'un grand nombre de projets d'aménagement et d'équipements sont prévus le long du tracé ;
- sur l'ensemble de la Gironde, le volume total de déplacements quotidiens (tous modes/tous motifs) entre la situation actuelle 2021 et l'option de référence 2027 situation la plus probable si le projet de bus express n'est pas réalisé progresse de plus de 700 000 déplacements (+12%), avec

une croissance nettement supérieure de la demande TC (+45%) et de la demande vélo (+23%). Le trafic VP (conducteur ou passager) est également en augmentation, mais dans les proportions les plus limitées parmi l'ensemble des modes disponibles, suggérant un report modal global depuis la voiture vers les modes alternatifs entre les deux situations ;

- une hausse du trafic routier et TC entre la situation actuelle 2021 et l'option de référence 2027 sur la quasi-totalité du secteur de la future ligne de bus.

3.4. Enjeux de l'opération

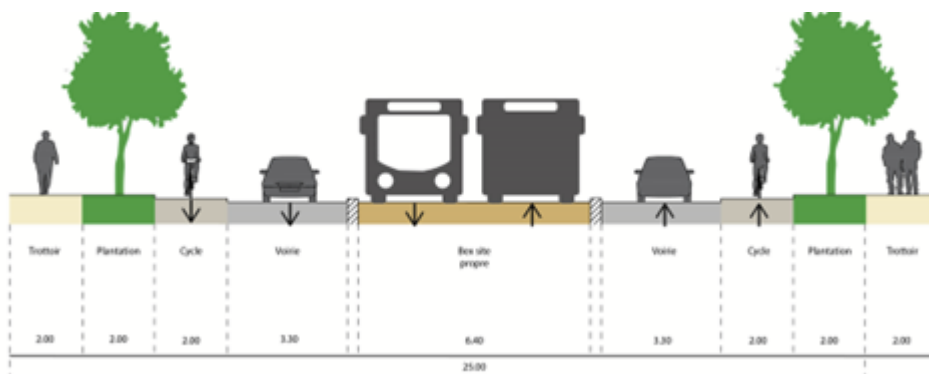
Le projet retenu doit prendre en compte et répondre à différents enjeux. Bordeaux Métropole propose dans son projet d'intégrer les enjeux suivants :

- Enjeux de performance de l'infrastructure

Il est affiché que l'infrastructure des voies bus devra être conçue de manière à :

- Garantir des temps de parcours attractifs ;
- Assurer la régularité et la fiabilité des lignes concernées, avec des fréquences élevées ;
- Permettre une desserte fine du territoire et des conditions de correspondances efficaces ;
- Assurer la sécurité le long du tracé et aux stations ;
- Proposer des aménagements mutualisables avec d'autres lignes que le bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.
- Améliorer les conditions d'exploitation des bus notamment sur les axes connaissant de fortes difficultés de circulation.
- Enjeux de partage de l'espace public

Le projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit que les réaménagements de l'espace public permettront d'assurer un partage équilibré de l'espace public entre les différents usages. La coupe type ci-dessous montre que dans une situation de site propre bidirectionnel, près de 2/5 de la largeur de façade-à-façade est consacré à des cheminements piétons et cycles continus, lisibles et couverts par la végétation, et que près d'1/3 est destiné à la circulation des voitures particulières.



- Enjeux des modes actifs

Le projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la mise en place de continuités piétonnes et cyclables qualitatives et lisibles permettant des conditions de déplacements apaisées et en sécurité.

- Enjeux de stationnement et de circulation routière

Selon Bordeaux Métropole, le projet est construit en concertation continue avec les gestionnaires de voiries concernés, à l'appui d'analyses fines en termes de stationnement et circulation et incluant des itinéraires de reports sur les autres voiries du territoire. La conception a été réalisée en visant un aménagement et un fonctionnement de l'ensemble des carrefours du tracé permettant de s'assurer des bonnes conditions d'exploitation des bus et des véhicules particuliers.

- Enjeux de réappropriation de l'espace public en faveur de moins d'artificialisation

Le projet prévoit de favoriser l'infiltration des eaux pluviales dans les sols et ainsi le cycle naturel de l'eau.

- Enjeux paysagers

Selon Bordeaux Métropole, les aménagements prévus permettront de réduire les îlots de chaleur, de favoriser le développement de la biodiversité et de mieux gérer les eaux pluviales. Il est précisé qu'une attention particulière sera portée sur la préservation des arbres existants et la transplantation des arbres impactés, tout en mettant en œuvre de nouvelles plantations. Le projet a également pour ambition de planter des arbres sur les quais de station. Le bilan végétal prévisionnel sera très positif, avec de nombreux arbres nouvellement plantés pour réorganiser la voirie et ses usages selon le maître d'ouvrage.

- Articulation avec les projets urbains et de transport du territoire

Parmi les projets de mobilité, il est recensé la création d'un pôle multimodal sur le secteur Arts & Métiers qui s'articulera autour de la future gare routière, la station de bus express, le P+R et l'arrêt de tram de ligne B. Le projet de Pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine est un projet connexe qui s'inscrit dans le projet plus large du RER Métropolitain.

Bordeaux Métropole précise qu'une attention particulière sera portée sur la compatibilité et les interfaces avec les différents projets connexes afin de créer les conditions nécessaires à un fonctionnement mutuel et cohérent avec celui du bus express.

- Enjeux fonciers

Il est précisé que la création de sites propres bus implique le réaménagement de l'axe emprunté avec un rééquilibrage des fonctions pouvant parfois demander une emprise foncière nécessaire supérieure à l'actuelle. Dans certains secteurs, les axes empruntés ont des emprises contraintes et la nature des constructions implantées à l'alignement ne permet pas d'envisager l'insertion d'aménagements bus sur l'ensemble du tracé. Toutefois, le niveau d'impact foncier du projet est modéré, les parcelles impactées étant majoritairement publiques ou semi-publiques. Parmi les quelques parcelles privées, elles seront négociées à l'amiable ; toutefois, l'enquête parcellaire qui détaillera les emprises concernées, permettra d'activer la procédure d'expropriation si nécessaire.

3.5. Effets et synthèse

Il est rappelé dans le dossier que:

- le principe de l'évaluation socio-économique consiste à mettre en évidence les avantages et les coûts induits par un projet par comparaison entre une situation de projet (dite « option de projet ») et une situation de référence (dite « option de référence ») où la réalisation du projet n'est pas prise en compte.
- Ces effets peuvent être quantitatifs (impacts sur la fréquentation des transports en commun, sur la circulation générale, sur les temps de parcours...) ou qualitatifs (impact sur l'économie, l'environnement, la planification et l'urbanisation, l'intermodalité, les aménités et la qualité de vie...).
- Le bilan monétarisé est une des composantes de l'évaluation. Il tient compte des coûts et avantages monétaires (investissement, recettes...) ou non monétaires (gains de temps, externalités...) du projet sur toute sa durée de vie.

Ces éléments sont détaillés dans la pièce J du dossier, il en ressort en terme de synthèse globale que le projet proposé et la considération de l'ensemble des impacts met en évidence un projet positif pour la collectivité. Il est mentionné que:

“Le projet de création d'un bus express Pellegrin-Thouars-Malartic parvient à capter un nombre d'usagers significatif et permet des reports depuis la route réduisant les externalités (congestion, sécurité, effet de serre, pollution locale, nuisances sonores). Il apporte aux usagers actuels de la Lianes 8 des gains significatifs de temps, grâce à une fréquence plus importante, une meilleure vitesse commerciale et des temps de parcours plus réguliers. Il s'inscrit bien dans la volonté d'améliorer l'accessibilité tous modes dans un secteur promis à un développement économique majeur et soumis à une congestion chronique.

Les gains monétarisés parviennent à compenser très nettement les coûts d'investissement et d'exploitation afférents au projet. Le bus express Pellegrin-Thouars-Malartic présente en effet une Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE) largement positive qui s'établit à 314 M€₂₀₂₃ traduisant la rentabilité

socioéconomique du projet. Les différents tests de sensibilité démontrent par ailleurs la robustesse de cette VANSE, peu soumise aux aléas relatifs aux variables socioéconomiques alimentant le calcul.

Au-delà du calcul monétarisé de la Valeur Actualisée Nette, le tableau ci-après propose une synthèse des bénéfices quantitatifs et qualitatifs apportés par le projet”

Les effets attendus	Description qualitative	Description quantitative
Mobilité et déplacement		
Augmentation de la part modale des TC	Amélioration de l’offre TC avec une nouvelle ligne express (BHNS)	+ 11 200 déplacements TC par jour au détriment de la voiture particulière
Encourager le report modal des VP	Augmentation de l’attractivité des TC avec une ligne rapide et fiable et des P+R	
Réduction des temps de parcours TC	Concurrence d’une ligne en TCSP	Gain de temps de 6 minutes en moyenne pour les reportés de la voiture particulière
Intermodalité	Interconnexion avec les bus, les tramways et le train	Halte et PEM de La Médoquine 2 connexions avec le tramway (A et B)
Fiabilité de l’offre de TC	Un BHNS en site propre prioritaire aux intersections. Pas de perturbation du trafic	
Offrir une desserte TC extra-rocade et non radiale	La ligne dessert des communes extra-rocade et les relie directement au centre-ville	24 300 personnes attendus sur la ligne du bus express
Réduction du trafic routier		72 300 véhicules.kilomètres en moins pour les VP par jour
Environnement et qualité de vie		
Réduction de la pollution atmosphérique	Baisse des émissions polluantes du fait de la réduction du trafic routier	
Réduction des nuisances sonores	Réduction du bruit du fait de la réduction du trafic routier	
Réduction de l’insécurité routière	Baisse de l’insécurité routière (accident) du fait de la réduction du trafic routier	
Accessibilité pour tous les réseaux TC	Matériel roulant accessible PMR Aménagements des stations de tram et arrêt de bus	
Urbanisme et aménagement		
Un aménagement en cohérence avec le SCoT	Desservir les zones d’emplois majeurs de l’agglomération	Desserte du CHU, du campus de 65 000 étudiants et 5 000 enseignants

Un aménagement en cohérence avec le PLU - PDU ou POA Mobilité	Desservir les zones d'emplois et les zones d'habitat	Desserte des quartiers résidentiels du sud de l'agglomération et des zones commerciales
Des aménagements de qualité	Rendre sa place sur la voirie à tous les usagers y compris cyclistes et piétons : aménagements cyclables le long du tracé	Améliorations cyclables et piétonnes le long des 10 km de tracé
Economie et emploi		
Amélioration de la desserte des zones d'emplois existantes	Campus et CHU avec 65 000 étudiants et 10 000 employés minimum	
Amélioration de la desserte des zones commerciales existantes		Zones commerciales de Thouars et Malartic
Accompagnement du dynamisme et du développement économique	Assurer une desserte fiable pour les employés des entreprises et assurer leur accessibilité	CHU et Campus
Création de nouveaux emplois	Des emplois directs et induits par le projet	411 emplois directs et 200 indirects

4. Bilan coût/avantages/inconvénients

Les arguments développés par Bordeaux Métropole sont les suivants :

4.1. Le Bus express, un élément du programme des Schéma de Mobilités de Bordeaux Métropole

La ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic a été confirmée comme l'une des sept lignes de bus express du programme d'opérations du Schéma des Mobilités 2020-2030, voté au conseil du 23 et 24 septembre 2021.

Elle remplace la Lianes 8 sur une grande partie de son tracé actuel. La prévision de trafic sur la ligne de Bus Express Pellegrin - Thouars - Malartic est de 24 300 montées/jour. Il aura de fortes connexions avec l'ensemble du réseau de transports urbains dont les lignes de tramways A et B, le RER Métropolitain, les cars régionaux et les autres lignes du bus express.

Commentaire CE: La commission prend note de l'objectif affiché par la maîtrise d'ouvrage sur la fréquentation de la ligne, simulation issue de la modélisation, et sur les opportunités de connexions qui confirment le caractère structurant de ce projet. La commission note également que son inscription au Schéma des Mobilités 2020-2030 appuie le caractère d'intérêt général du projet mais elle relève que le schéma n'est pas un outil réglementaire de planification urbaine et n'a donc pas fait l'objet de concertation de la population et des acteurs du territoire.

4.2. L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a bien été comprise par les contributeurs lors de la concertation qui s'est déroulée du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019. Le mode BHNS (bus express) a été retenu du fait de son efficacité eu égard à la demande de déplacements attendue sur cet axe d'une part, et du fait de son efficacité financière d'autre part (cf. paragraphe 4.2.4 – Bilan de la concertation).

Le projet est considéré comme rentable (valeur actualisée nette positive). Le bilan socioéconomique du projet présente une Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE) largement positive qui s'établit à 314 M€2023. La VAN par euro investi est de 1,71 ce qui est très satisfaisant. Ces indicateurs traduisent la rentabilité socioéconomique du projet.

Commentaire CE: la commission retient les arguments à l'avantage du mode BHNS notamment financier et au regard des enjeux d'efficacité des déplacements sur ce secteur vis à vis du tram.

4.3. Réponse à des besoins de mobilité urgents

Le territoire concerné par le projet traverse des zones denses en termes de population, d'emplois, et d'équipements (universités, hôpitaux, centres sportifs, etc.) avec une forte demande en transports en commun. Actuellement, les lignes de bus existantes sont congestionnées aux heures de pointe, créant des retards et des conditions de transport peu attractives. Le bus express améliorera significativement la fluidité et la régularité des trajets, offrant ainsi une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle et réduisant ainsi la congestion routière.

Commentaire CE: la commission prend acte et se satisfait du souhait de Bordeaux Métropole de décongestionner ce secteur par le report modal notamment pour les déplacements logements - activités - loisirs. Sans remettre en cause le caractère d'intérêt général et structurant du projet, une analyse coûts/avantages/performances plus fine sur les aménagements proposés sur certains secteurs très localisés (rue Diderot, avenue de Thouars au niveau du Parc relais et parc relais, avenue Proudhon vers l'échangeur, rue Croix de Monjous, connexion à la gare de Bègles...) serait opportune, ceci en concertation avec les usagers de ces secteurs.

4.4. Dynamisation de l'économie locale et amélioration de la qualité de vie

En facilitant l'accès à des pôles économiques majeurs tels que le CHU Pellegrin et le campus universitaire de Talence, le projet contribuera à la dynamisation économique de la région. De plus, les réaménagements associés, comme les espaces piétons et cyclables sécurisés, amélioreront le cadre de vie des habitants. Les commerçants locaux bénéficieront également de l'augmentation du flux de passants, dynamisant ainsi les activités commerciales de proximité.

Commentaire CE: la commission confirme l'apport de ce projet en terme d'amélioration du cadre de vie et comme outil de dynamisation de l'économie locale.

4.5. Un niveau de service amélioré

Le projet prévoit une offre cible de 5 minutes en heures de pointe sur le tronç commun et 10 minutes sur les branches.

Aux gains de temps s'ajoute la régularité dont les usagers sont en attente par rapport à la Lianes 8 actuelle. En évitant en partie les voies de circulation saturées en trafic, le bus express sera bien plus régulier que la lianes 8.

Commentaire CE: la commission prend note et se satisfait des objectifs de performances et de régularités affichés. Cependant, la commission regrette que le dossier et la réponse du Maître d'ouvrage ne fassent pas mention de l'analyse des effets de projets similaires et des retours d'expérience sur la ligne G par exemple.

4.6. Réduction de l'impact sur l'environnement

L'un des enjeux majeurs du projet est son caractère écologique. Les bus express seront 100 % électriques, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore. De plus, la création de nouveaux espaces verts le long du tracé favorisera la biodiversité et contribuera à la lutte contre les îlots de chaleur urbains. Le réaménagement des espaces permettra également d'augmenter la perméabilité des sols,

facilitant l'infiltration des eaux pluviales, ce qui est un avantage considérable dans un contexte de réchauffement climatique.

Commentaire CE: la commission prend acte et se satisfait de la volonté d'adapter le projet aux enjeux environnementaux futurs.

4.7. Optimisation de l'usage de l'espace public

La création de sites propres bus implique le réaménagement de l'axe emprunté avec un rééquilibrage des fonctions pouvant parfois demander une emprise foncière nécessaire supérieure à l'actuelle. Le projet a été conçu de manière à limiter au maximum les acquisitions foncières, notamment grâce à une analyse fine des impacts sur les propriétés privées. La plupart des parcelles concernées par les acquisitions sont des terrains publics ou semi-publics. Pour les quelques propriétés privées touchées, Bordeaux Métropole privilégie la négociation amiable, ne recourant à l'expropriation qu'en dernier recours. Cette approche équilibrée démontre un souci de minimiser les atteintes à la propriété tout en optimisant l'espace urbain pour une meilleure qualité de vie collective.

Commentaire CE: La commission prend acte et se satisfait de la volonté de limiter les acquisitions foncières dans le projet proposé.

4.8. Valorisation de l'espace urbain au profit des modes actifs et de la végétation

Le projet ne se contente pas d'améliorer la mobilité. Il requalifie également l'espace public avec des aménagements favorisant les déplacements actifs (pistes cyclables et trottoirs élargis, sécurisés et continus) et une forte végétalisation, créant ainsi un cadre de vie plus agréable pour les riverains. Ces améliorations augmenteront également la valeur immobilière des zones concernées, un avantage non négligeable pour les propriétaires, même en cas de modifications foncières mineures.

Commentaire CE: la commission prend acte de l'amélioration du cadre de vie et des prévisions annoncées sur la plus-value immobilière mais elle considère, concernant cette dernière, qu'elle ne constitue pas un argument d'intérêt général.

4.9. Circulation, stationnement et parc-relais

Le projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic a des impacts limités sur la capacité viaire. En effet, sur la majeure partie du tracé, le nombre de voies de circulation est conservé. Toutefois, quelques modifications 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). Les modifications de plan de circulation liées à la modification des carrefours ont été analysées et partagées avec les acteurs du territoire.

Le projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic impose, par la création d'aménagement dédiés aux bus, aux modes actifs et au végétal, une redistribution de l'espace public et une évolution de l'offre de stationnement (-236 places).

Le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la création d'un parc-relais de surface pour participer au report modal vers le bus express et favoriser la mobilité collective. Le parc-relais, localisé à proximité de la station « Château de Thouars », sera accessible via la rue Salvador Allende et l'avenue de Thouars. À ce stade du projet, la capacité envisagée est de 150 places.

Commentaire CE: la commission se satisfait de la prise en compte des différents modes de transport dans le projet proposé et du souhait d'un espace partagé. Si la création d'un parc relais est nécessaire pour le succès du projet, son implantation doit être mieux justifiée et les accès discutés avec les usagers et riverains du site.

4.10. Le coût du projet

Suite aux études réalisées, et pour répondre à la demande de voir réaliser un projet de qualité sur l'ensemble du tracé, le maître d'ouvrage évalue l'enveloppe de l'opération à 112,4M€ HT, en valeur décembre 2023. Cette somme correspond à un projet de 9,78 M€/km en moyenne, qui est dans la moyenne des aménagements réalisés par d'autres collectivités.

Le coût d'investissement prévisionnel en millions d'euros de l'aménagement du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic est estimé à 112,4M€ HT, en valeur décembre 2023.

La décomposition du coût est présentée dans le tableau ci-dessous. Une présentation détaillée du coût et du financement du projet est présentée dans la pièce G.

	Millions d'euros HT (valeur déc. 2023)
FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE / MAÎTRISE D'ŒUVRE (foncier, AMO, CIA, travaux archéologiques, études MOE, etc.)	7,30
TRAVAUX (y compris travaux préparatoires)	74,10
Travaux d'infrastructures du bus express sur environ 11,5 km avec 23 stations	65,58
Travaux d'aménagement d'un parc-relais de surface d'une capacité de 150 places au niveau de l'avenue de Thouars - Mise en place de panneaux photovoltaïques	2,09
Coût des mesures environnementales : Aménagements paysagers, gestion des eaux pluviales	6,43
ACQUISITIONS FONCIÈRES Estimation selon l'avis de la Direction de l'Immobilier de l'Etat en date du 18/03/24 <i>Y compris acquisitions terrains nus et bâtis ; travaux de mise à l'alignement ; reconstitution fonctionnalités riveraines</i>	5,20
DÉPÔT Travaux d'adaptation du dépôt Lescure : Remisage sur le site Pompidou et adaptation du site Lescure pour le reliquat de bus	6,00
ACQUISITION MATÉRIEL ROULANT 20 bus articulés (18m) à motorisation électrique batterie	19,83
TOTAL HT (y compris aléas)	112,43 M€

Commentaire CE : la commission prend note de l'estimation du coût du projet et considère que le coût n'est pas disproportionné au regard des aménagements proposés et de ses externalités positives (décongestion du trafic, limitation des nuisances et des pollutions, attractivité socio-économique, insertion paysagère et cadre de vie...).

4.11. Durée des travaux

Le projet prévoit les déviations des réseaux uniquement au niveau des alignements d'arbres et sous les stations afin que celles-ci soient ultérieurement accessibles quels que soient les travaux. Par conséquent la durée des travaux se trouve réduite par rapport à une opération plus complexe de tramway qui nécessite une déviation totale des réseaux, la pose de rail et une alimentation électrique sur la totalité du linéaire du projet. La durée des travaux va se dérouler sur 2,5 ans (y compris dévoiements concessionnaires).

Commentaire CE : la commission prend note du calendrier de travaux et du souhait d'en limiter la durée et ainsi les nuisances et contraintes de déplacement.

4.12. 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 en 2033 (scénario AME cf. pièce H6) soit 5 ans après la mise en service de la nouvelle ligne de bus express en 2028.

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.

Commentaire CE: la commission prend note du bilan carbone du projet plutôt favorable.

III. CARACTERISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET

1. ETUDES D'IMPACT ET INCIDENCES NATURA 2000

S'agissant d'une procédure commune (Déclaration d'Utilité Publique d'une part et Mise en Compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole d'autre part), et en référence à l'article R122-27 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact tient lieu également de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLUi de Bordeaux Métropole.

L'étude d'impact doit comprendre à cet égard les éléments mentionnés aux articles R122-20 du Code de l'Environnement et R104-38 du Code de l'Urbanisme, relatifs aux plans, soit :

- une présentation des motivations de la procédure précisant les solutions de substitution raisonnable envisagées ;
- un état initial de l'environnement ;
- la description des incidences de l'évolution du document d'urbanisme avec les mesures d'évitement et de réduction d'impact correspondantes ;
- un résumé non technique.

1.1 L'état initial de l'environnement et les impacts du projet sur l'environnement :

L'étude d'impact vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé, à présenter des mesures d'évitement, de réduction, sinon de compensation des impacts négatifs. Elle permet ainsi d'apporter un éclairage sur l'utilité du projet pour la collectivité.

L'étude d'impact se base sur un état initial de l'environnement. Cette étude a pour objectif de présenter les principales caractéristiques environnementales, physiques, naturelles et humaines sur le territoire du projet, en prenant en compte ses dynamiques d'évolution et d'identifier les principaux enjeux existants sur les zones traversées par le projet. A partir de cet état initial sont évalués les enjeux des sites traversés.

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX ASSOCIES :

Dans un enjeu de synthèse, seuls les enjeux qualifiés de modéré et de fort sont présentés ci-dessous. L'ensemble des enjeux sont précisés et détaillés dans le dossier d'enquête publique, pièce H- chapitre 4.

Concernant le **milieu physique**, les enjeux modérés et forts qui ressortent sont les suivants :

- Enjeux modérés :
 - L'aire d'étude est localisée sur une terrasse alluviale. L'interrelation entre le sol et l'eau peut faciliter le transfert rapide d'éventuelles pollutions.

- L'aire d'étude est en grande partie concernée par le risque de remontée de nappe par inondation de cave et par inondation de nappe.
- Enjeux forts :
 - La présence de 3 masses d'eaux souterraines et celle de 3 cours d'eau sur le site du projet, à ne pas dégrader ;
 - L'aire d'étude du projet est concernée par l'aléa retrait-gonflement des argiles. L'aléa est de moyen à fort suivant le secteur ;
 - L'aire d'étude du projet est concernée par les risques de grand froid, feu de forêt et de canicule, à prendre en compte.

Concernant le **milieu naturel**, les enjeux modérés et forts qui ressortent sont les suivants :

- Enjeux modérés :
 - Le site du projet se trouve à proximité immédiate de la ZNIEFF I (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique de niveau 1) « Mare du bois de Thouars » et du site inscrit « Vallée de l'Eau-Bourde ».

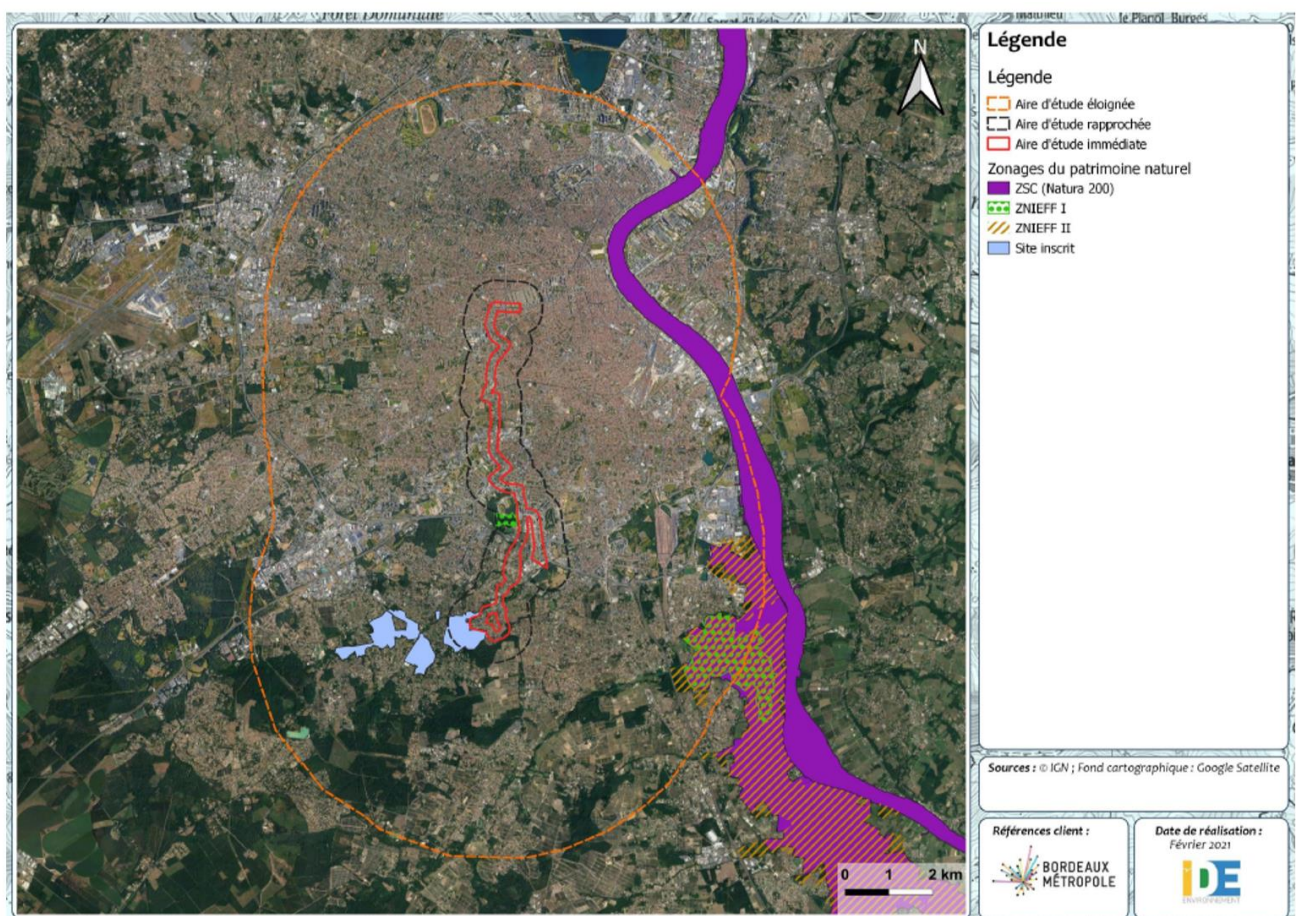


Figure 15 : Localisation du patrimoine naturel au sein de l'aire d'étude éloignée du projet – Source : IDE Environnement, 2021 |

- Un des habitats recensés dans l'aire d'étude est d'intérêt communautaire. Il s'agit de la forêt riveraine à *Fraxinus* et *Alnus*. Toutefois, cet habitat est dégradé et très réduit en surface par les installations anthropiques ;
- 4 espèces patrimoniales d'oiseaux présentent un enjeu modéré pour le projet ;
- De nombreuses espèces protégées et/ou patrimoniales de chiroptères ont été recensées, ou sont potentiellement présentes sur l'aire d'étude immédiate ;
- Deux zones humides sont présentes sur l'aire d'étude.
- Enjeux forts :
 - De nombreux alignements d'arbres sont localisés dans l'aire d'étude.

Concernant le **milieu humain**, les enjeux modérés et forts sont les suivants :

- Enjeux modérés :
 - Le dépôt Lescure est soumis à déclaration ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement). Une trentaine de sites sont répertoriés par la Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services (CASIAS).
 - L'aire d'étude est exposée au risque de transport de matière dangereuse, par voie routière, ferroviaire et par canalisation.
- Enjeux forts :
 - Il y a de nombreux enjeux socio-économiques parmi lesquels la hausse de la population, une forte densité ou encore une hausse du chômage.
 - Un grand nombre de servitudes d'utilité publiques, de nombreux Emplacements réservés, de nombreux EBC et des arbres remarquables à protéger sont identifiés par le PLUi au sein de l'aire d'étude.
 - Forte pression sur le stationnement dans l'aire d'étude.

Concernant le **patrimoine culturel et paysager**, l'ensemble des enjeux sont classés forts ou modérés :

- Enjeux modérés :
 - Plusieurs équipements de loisirs sont localisés dans l'aire d'étude, ce sont principalement des stades et des parcs. Il y a également le GR métropolitain de Bordeaux qui est compris dans l'aire d'étude.
- Enjeux forts :
 - 9 périmètres de protection de monuments historiques sont compris dans l'aire d'étude. L'Hôpital Charles Perrens, La Chartreuse et le domaine du Château de Raba, sont des enjeux culturels forts.
 - Un site inscrit « Vallée de l'Eau Bourde » est localisé au sein de l'aire d'étude, sur la commune de Gradignan.
 - Trois Zones de Présomption de Prescription Archéologiques sont localisées au sein de l'aire d'étude.

Concernant le **cadre de vie et la santé publique**, les enjeux forts et modérés sont les suivants :

- Enjeux modérés :
 - Le bruit est un enjeu modéré concernant l'aire d'étude du projet. Plusieurs Infrastructures de transport terrestre bruyantes sont localisées dans l'aire d'étude et 42 bâtiments présentent des niveaux de situation de Point Noir Bruit (PNB).
- Enjeux forts :
 - La qualité de l'air est un enjeu fort de santé publique. Les concentrations recensées à proximité des différents lieux sensibles comme les écoles situées à proximité du tracé du bus express respectent les objectifs et valeurs limites de la qualité de l'air pour le NO₂. Les recommandations de l'OMS en 2021 (10 µg/m³ en moyenne annuelle) restent toutefois dépassées aux abords des écoles et plus particulièrement rue de la Béchade.
 - Plusieurs autres projets d'aménagement se situent à proximité du projet. Ils ne devront pas être impactés par le projet de bus express.

Commentaire de la commission d'enquête sur l'état initial de l'environnement : L'état initial de l'environnement est étayé et aborde l'ensemble des thématiques attendues. Il est également alimenté de nombreuses cartes qui en facilitent la lecture et permette la localisation des enjeux sans difficulté. Des synthèses sont proposées par thématiques afin de pouvoir parcourir rapidement les principaux enjeux. A noter néanmoins qu'à ce stade, il manque une étude de niveau 1 concernant les lieux-dits vulnérables présents sur le site du projet.

IMPACTS DU PROJET SUR LES ENJEUX SOULEVES LORS DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT :

Une fois les enjeux repérés, le porteur de projet se doit, au travers d'une étude d'impact, d'étudier chaque impact potentiel du projet. Les impacts sont présentés de manière synthétique ci-dessous. Un document plus détaillé est proposé dans le dossier d'enquête, pièce H – Chapitre 5 Impacts et Mesures.

Les impacts sont présentés en fonction de la phase du projet :

- Impacts liés au chantier
- Impacts liés à l'exploitation du bus express, après mise en service

Les impacts, nombreux, sont tous accompagnés de mesures de type évitement, réduction et compensation. Ces mesures visent à réduire voire à annuler les impacts du projet sur les milieux physiques, naturels et humains concernés par le projet.

Ces impacts ne seront pas tous cités dans la présente partie. Seuls les plus significatifs sont exposés. Il en est de même des mesures prises afin de réduire ces derniers.

Concernant le **milieu physique** :

- En phase de chantier :
 - Les impacts sont tous très faibles ou nuls. On note tout de même une augmentation de la pollution liée à l'utilisation des engins de chantier. Cette pollution est limitée par les bonnes pratiques mises en œuvre sur le chantier.
- En phase d'exploitation :
 - On note en phase d'exploitation des impacts très faible voire positifs. C'est notamment le cas pour la quantité des gaz à effet de serre, qui diminueront du fait du report modal lié au développement des transports en commun ;
 - Les impacts résiduels concernent une hausse de l'artificialisation du territoire de l'ordre de 2% (soit 0,6ha).
 - Un risque de pollution des eaux est également possible mais une mesure de réduction, en prévoyant des systèmes de filtration et de stockage des eaux sera mise en place.

Concernant le **milieu naturel** :

- En phase de chantier :
 - Là encore, les impacts sur la faune, la flore et les habitats naturels sont jugés faibles à très faibles. Ces impacts très faibles sont la conséquence des bonnes pratiques mises en œuvre durant le chantier, tel que l'installation des infrastructures de chantier sur des sites déjà imperméabilisés, la mise en œuvre de la charte « chantier vert » par les entreprises ou encore le balisage des espèces exotiques envahissantes trouvées sur site ;
 - Concernant les espèces sur site (oiseaux, vertébrés, invertébrés...), les mesures d'évitement sont privilégiées, des balisages sont réalisés là où des espèces sont repérées, les travaux sont réalisés en dehors des périodes sensibles pour les espèces, des clôtures sont mise en place afin d'empêcher toute intrusion d'amphibiens, de reptiles, voire de petits mammifères.
- En phase d'exploitation :
 - Aucun impact lié à l'exploitation du bus express n'a été démontré sur le milieu naturel. A noter que les nuisances lumineuses sur site seront réduites afin de ne pas impacter la faune.

Concernant le **milieu humain**, les impacts résiduels sont plus importants. Ils restent cependant faibles sur la plupart des thématiques :

- En phase de chantier :
 - La plupart des impacts pour la population tient à la présence des engins de travaux : difficultés d'accéder aux habitations, perturbations au niveau des stationnements, de

la circulation, des accès aux commerces et entreprises, retombées économiques négatives pour les activités économiques situées à proximité du chantier, risque de pollution à l'amiante ou autres substances toxiques pour les ouvriers et les riverains. Ces substances potentielles, une fois repérées, sont évacuées selon les normes en vigueur ;

- Des expropriations ou achats de parcelles devront se faire afin de permettre la réalisation du projet. Ces dernières impacteront quelques propriétaires, qui seront indemnisés.
- En phase d'exploitation :
 - Les impacts sont tous positifs, à l'exception de celui sur le stationnement. En effet, le projet va supprimer des places de stationnement qui seront en partie remplacées ;
 - Les impacts positifs concernent notamment une désimperméabilisations de certains secteurs ou encore l'amélioration des déplacements pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Concernant le **patrimoine culturel et paysager**, les impacts résiduels sont pour la plupart faibles voire très faibles :

- En phase de chantier :
 - Les principaux impacts concernent le visuel lié aux engins et aux infrastructures de chantier, visible depuis des éléments patrimoniaux remarquables.
- En phase d'exploitation :
 - Les impacts sont jugés très faibles voire positifs. Ils concernent principalement les arbres qui, suite à l'avis de la MRAe, seront tous transplantés.

Concernant le **cadre de vie et la santé publique**, les impacts sont tous faibles et très faibles :

- En phase de chantier :
 - Les impacts viennent directement des engins et outils utilisés sur le chantier. Ils seront source de nuisances sonores, de pollutions, de nuisances visuelles pour les travaux effectués de nuit et qui devront être suffisamment éclairés.
- En phase d'exploitation :
 - Très peu d'impacts sont répertoriés pour la phase d'exploitation. A noter que seuls 4 bâtiments pourront être sujets à des vibrations liées au passage du bus entre le boulevard Georges Pompidou et la rue Frantz Despagne.

Observation de la commission d'enquête sur l'étude d'impact : En conclusion, l'ensemble des impacts sont exposés de manière claire et détaillée. Il est également possible d'en avoir un résumé simple et concis dans le résumé non technique de l'étude d'impact, pièce H – chapitre 2 du dossier d'enquête publique. Les impacts présentés, durant la phase de chantier puis la phase d'exploitation, sont à minima inexistantes, et, pour les plus importants, de niveau faible. Cela découle d'une multitude d'actions mises en œuvre afin de réduire les effets des travaux et de la mise en service du bus express. Il en ressort que :

- *le milieu humain sera le plus impacté par le projet, bien que les impacts soient qualifiés de faibles.*
- *le milieu physique et naturel ne subira que peu d'impacts.*

A noter que l'étude d'impact détaille également des impacts jugés positifs, notamment concernant le développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique.

INCIDENCES NATURA 2000 :

Le Réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen cohérent constitué de zones à dominante naturels contenant des habitats et des espèces d'importance européenne.

Dans le cadre du projet de bus express, un site Natura 2000 se situe à environ 2 km du projet : la ZSC FR7200700 « la Garonne en Nouvelle-Aquitaine ».

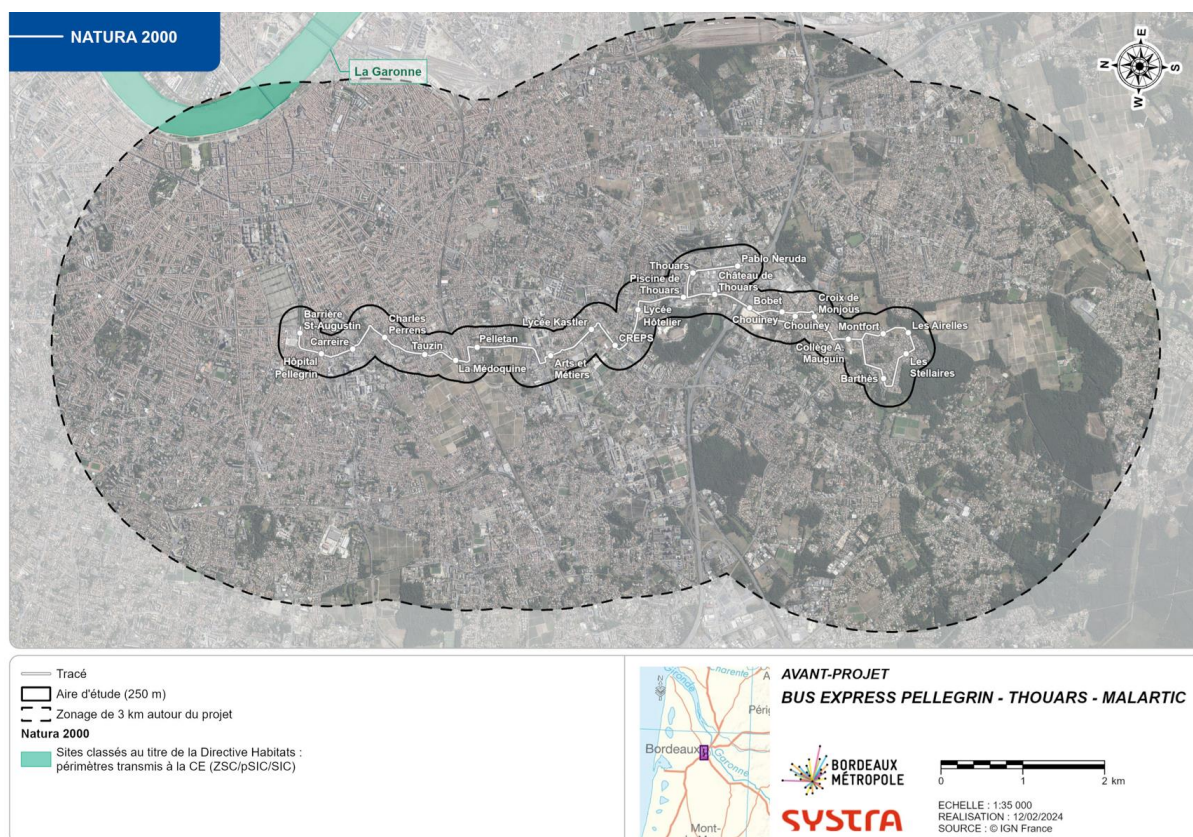


Figure 1: Localisation du site Natura 2000 à proximité du projet

Source : dossier d'enquête – pièce H chapitre 7, page 7.

Le site Natura 2000 FR7200700 « la Garonne en Nouvelle Aquitaine » couvre une superficie de 5626 ha pour un linéaire de 250 km de cours d'eau.

L'intérêt principal de ce site repose sur la présence de tous les migrateurs amphihalins (Esturgeon d'Europe, Lamproie marine et fluviatile, Grande Alose et Alose feinte ainsi que le Saumon de l'Atlantique) ainsi que la présence du Vison d'Europe et de l'Angélisque des estuaires qui justifient l'inscription du site au sein du réseau Natura 2000.

Le projet, qui ne touche pas le site Natura 2000 aura un impact très limité sur ce dernier et aucune incidence directe. On note comme impact indirect possible un risque de pollutions accidentelles. Néanmoins, et sachant qu'aucun aménagement ne sont prévus au droit des cours d'eau, si une pollution accidentelle se produit lors des travaux du Bus Express, les effets seront limités aux emprises proches des travaux. Aucun impact direct n'est donc à déplorer dans le cadre du projet de bus express sur le site Natura 2000 le plus proche.

2. LES AVIS EMIS PAR LES SERVICES

2.1 réunion d'examen conjoint de la MECDU

Le mardi 4 février 2025, le porteur de projet organise une réunion d'examen conjoint concernant la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole.

Une réunion d'examen conjoint est une étape réglementaire qui intervient lorsqu'un projet nécessite que le document d'urbanisme soit modifié pour pouvoir être réalisé. Cette réunion réunit les Personnes Publiques Associées (PPA) au cours de laquelle ils examinent le projet et les modifications nécessaires et donnent leur avis sur le dossier. L'objectif est notamment de vérifier que le projet et la modification du PLU sont cohérents avec les différentes politiques publiques, réglementations et enjeux locaux.

Cette réunion soit se tenir avant le début de l'enquête publique. Un compte-rendu est établi, sous forme de procès-verbal. Il est intégré au dossier d'enquête, pièce K, page 43.

Etaient présents à la réunion d'examen conjoint :

- Bordeaux Métropole (pôle planification) ;
- Bordeaux Métropole (pôle projet) ;
- INGEROP ;
- SYSTRA ;
- Ville de Talence ;
- Ville de Gradignan ;
- CMA ;
- DDTM33 ;

Les organismes excusés sont les suivants :

- SNCF Immobilier ;
- Conseil Départemental de Gironde ;
- Chambre d'Agriculture de Gironde ;
- Conseil régional ;

Seul le syndicat du SYSDAU (SCoT de l'Aire Métropolitaine) était absent et non excusé.

Commentaire de la commission d'enquête : Peu de remarques et questions sont ressorties de cette réunion d'examen conjoint. Cela témoigne de l'acceptation du projet auprès des personnes publiques associées. La DDTM notamment n'a pas formulé de remarque visant à remettre en cause le projet de bus express.

2.2. Avis des personnes publiques associées sur le dossier d'enquête :

Les collectivités territoriales amenées à se prononcer sur le dossier d'enquête du Bus express sont :

- Bordeaux
- Talence
- Villenave-d'Ornon
- Gradignan

Seule la commune de Gradignan a transmis son avis, en date du 17 février 2025, sous forme de délibération. Il en ressort :

- Une inquiétude sur le secteur de la Croix de Monjous : le tracé prévu en site propre engendrera un report du trafic sur les rues adjacentes, internes aux lotissements et non dimensionnées. De plus, le gain de temps est faible compte tenu des impacts qu'apportera cet aménagement.
- Concernant le secteur du boulevard Malartic : le projet d'aménagement, qui prévoit une voie verte et une réhabilitation de la chaussée, doit inclure une rénovation de ses trottoirs, attendue depuis de nombreuses années.
- Concernant le secteur amenant jusqu'au terminus Barthès, il est demandé à Bordeaux Métropole de faire continuer la ligne de bus jusqu'au centre-ville de Gradignan, notamment pour relier les quartiers inscrits dans le périmètre de la politique de la ville, au centre-ville et à ses équipements.
- La commune souhaite que la réhabilitation de la chaussée se fasse sur l'ensemble du linéaire prévu sur la commune de Gradignan.

A noter qu'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.

2.3. Avis MRAE et mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage

Avis MRAE

L'avis de la MRAe est un avis simple, qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Cet avis concerne tout aussi bien le projet, la déclaration d'utilité publique ainsi que sur la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole. Cet avis a été rendu par courrier le 29 janvier 2025 au porteur de projet.

Sur la qualité du dossier, la MRAe n'émet pas de critique particulière, elle préconise seulement de grouper l'ensemble des documents pour en faciliter l'appréhension globale.

Sur les impacts exposés dans l'étude d'impact sur le milieu physique et le milieu naturel, la MRAe n'émet que très peu de remarque et aucune n'affecte véritablement le dossier.

En revanche, concernant l'impact sur le milieu humain, la MRAe relève que des prescriptions de la note technique du 22 février 2019 adressée au porteur du projet, n'ont pas été pleinement appliquées aux lieux-dits vulnérables (établissements d'enseignements, crèche), situés dans la bande d'étude du projet. Il est demandé de requestionner la réalisation du volet « air et santé » de l'étude d'impact. Une nouvelle analyse pour les secteurs lieux-dits vulnérables paraît nécessaire.

De plus, elle recommande de suivre les préconisations du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) afin de ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit à proximité immédiate de la future ligne de bus.

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

De plus, une demande est formulée concernant le suivi des impacts liés au projet. En effet, des indicateurs de suivis doivent être sélectionnés en amont afin de mesurer les impacts réels du projet une fois la mise en service effectuée. Cela devra permettre de potentiellement réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et d'alimenter la réflexion concernant les parkings relais et l'articulation avec le réseau de TC de l'ensemble de l'agglomération.

De plus, la MRAe remarque que les nuisances et pollutions qui découleront du détournement temporaire des flux liés au chantier, n'ont pas été étudiées.

Une autre remarque fait ressortir la faiblesse de la partie sur le paysage, qui ne fait pas ressortir qu'elle sera l'impact de la suppression des alignements d'arbres, notamment avenue de Thouars, sur les perceptions paysagères qu'en auront alors les usagers.

Outre ces quelques recommandations, la MRAe estime 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 serre, le cadre de vie ».

Commentaire de la commission d'enquête : L'avis MRAe, à travers ses remarques mais aussi l'absence de remarques sur de nombreuses thématiques, donne une indication sur la qualité de l'étude d'impact du dossier d'enquête. En effet, au-delà de quelques ajustements à prendre en compte, la MRAe ne remet pas en cause l'existence de la ligne de bus express ainsi que de la mise en compatibilité du PLUi. Seul point de vigilance véritable, l'étude sur la qualité de l'air à proximité des lieux-dits vulnérables, qui méritent d'être retravaillée à un niveau plus fin.

Mémoire en réponse de Bordeaux Métropole à la MRAe

L'avis de l'Autorité environnementale fait l'objet d'un mémoire en réponse. Les réponses ont entraîné des compléments et une mise à jour du dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Compte tenu de la teneur des modifications, rectifications et ajouts apportés au dossier, le contenu du mémoire n'a pas d'incidence sur la consistance même du projet et n'apporte pas de modification substantielle à l'étude d'impact.

Sur la mise en forme du dossier et la recommandation de grouper les parties de l'étude d'impact, le porteur de projet présente le contenu de la pièce H du dossier d'enquête. Cette pièce regroupe la totalité des éléments constituant l'étude d'impact, répartie ensuite en différents chapitres.

Concernant les études qualité de l'air aux lieux-dit vulnérables, qui constituait l'une des remarques majeures de l'avis de la MRAe, le porteur du projet explique les raisons d'une étude de niveau 2 et non de niveau 1 telle qu'attendue. En effet, selon Bordeaux Métropole, les études sont à dimensionner à l'ampleur du projet et à ses impacts potentiels. Or, le projet aura un impact globalement positif sur la qualité de l'air, amenant le porteur de projet à réaliser une étude sur la qualité de l'air de rang inférieur (niveau 2 et non niveau 1).

L'avis de l'Autorité environnementale a néanmoins souligné la présence de nombreux établissements sensibles ainsi que la couverture du territoire par un plan de protection de l'atmosphère. Afin de répondre aux attentes de la MRAe, un complément de l'étude air et santé de niveau 1 a donc été réalisé au droit des établissements sensibles. Ce complément, à retrouver au sein de l'étude d'impact, pièce H – chapitre 5, détaille non seulement les établissements jugés sensibles, mais également la synthèse de l'ensemble des substances étudiées dans une étude qualité de l'air de niveau 1.

Il ressort de cette étude complémentaire qu'il y a une diminution projetée de la quantité des polluants atmosphériques, à l'exception de l'arsenic et du chrome. En conclusion, l'étude de niveau 1 fait ressortir qu'aucun dépassement de seuil sanitaire n'est estimé au niveau des populations sensibles, quel que soit le scénario d'exposition et l'horizon étudié. Le projet ne présente donc pas d'impact significatif sur les populations sensibles situées à proximité du projet. Aucun risque sanitaire n'a été identifié par l'étude air et santé. Les seuls dépassements de valeurs guides pour NO2 et PM10 / PM2.5 sont liés au bruit de fond, c'est-à-dire aux données existantes qui dépassent déjà les valeurs guides.

Concernant l'impact sonore, les actions qui seront menées sont les suivantes :

- L'apaisement du trafic par la réduction de la limitation de vitesse et la fluidification de la circulation ;
- Le choix du revêtement de la voirie ;
- La résorption des situations critiques, notamment par la mise en place de protection acoustiques ;
- L'application de la Charte chantiers propres de Bordeaux Métropole.

Sur la remarque concernant l'évolution de la part modale suite au projet de bus express, il ressort que le projet génère 11 200 déplacements transport en commun supplémentaires. Or, la très grande majorité des déplacements se font en voiture. On estime donc 11 000 déplacements en voiture de moins. Cela génère de très nombreux impacts positifs sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre) et sur le milieu humain (réduction du bruit, de la pollution).

Concernant la remarque de la MRAe sur le détournement des flux de véhicules en phase chantier, Bordeaux Métropole affirme que les principes d'ordonnancement et de réalisation des travaux permettent de limiter autant que possible les impacts. La mise en place de phasages dans la réalisation des travaux notamment permettra de limiter l'intervention à des secteurs successifs du tracé, sans intervenir simultanément sur l'ensemble des axes.

Les principes généraux d'organisation du chantier sont les suivants :

- maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- impacter le moins possible la circulation des bus ;
- conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, services de secours, etc.).

En règle générale, les travaux s'effectueront selon la méthode de caissons décalés par demi-voirie. Une demi-voirie sera coupée le temps d'effectuer les travaux sur cette zone, puis la circulation sera ensuite basculée sur cette voirie neuve et/ou futur site propre bus, pour permettre le démarrage des travaux d'aménagement sur la demi-chaussée opposée.

Ce phasage des travaux permet de maintenir la circulation partout dans les deux sens. Les travaux réalisés en demi-chaussée présentent donc peu d'impact sur les voiries adjacentes. Des déviations ponctuelles seront néanmoins nécessaires mais resteront très ponctuelles. Les déviations dans des quartiers

résidentiels, dans les rues étroites, peu adaptées au grand trafic ou dans des voies en mauvais état seront évitées.

Ce phasage des travaux sera intégré dans les dossiers de consultation des entreprises et fera partie intégrante des contraintes à prendre en compte par les entreprises.

De plus, sur la problématique des arbres supprimés, Bordeaux Métropole apporte des précisions en dressant le bilan végétal de l'opération. Ainsi, le choix a été fait de transplanter l'ensemble des arbres qui sont concernés par le projet, après étude phytosanitaire devant confirmer la possible transplantation des individus.

Bordeaux Métropole déclare que le bilan végétal de l'opération est largement positif avec un ratio global d'environ 5 arbres replantés pour 1 arbre impacté par le projet.

Commune	Arbres existants	Arbres Transplantés*	Arbres plantés	Bilan *
Bordeaux	227	9	97	324
Talence	382	97	340	722
Gradignan	216	4	35	251
Villenave-d'Ornon	61	0	58	119
TOTAL DU PROJET	886	110	530	1416

*sous réserve des résultats de l'étude phytosanitaire

Enfin, sur la qualité paysagère des secteurs concernés par le projet, et notamment pour l'avenue de Thouars, le projet s'est attaché à conserver la qualité paysagère de l'avenue en protégeant les arbres les plus massifs situés en bordure de l'avenue. Les arbres impactés par l'insertion de la ligne de bus sont constitués de jeunes plants et d'arbustes ornementaux présentant une faible plus-value paysagère. Le bois de Thouars n'est pas impacté par le projet. 84 nouveaux arbres seront également plantés aux abords du parc de Thouars.

Commentaire de la commission d'enquête : Bordeaux Métropole répond à l'ensemble des points soulevés par la MRAe, notamment sur l'étude sur les lieux-dits vulnérables.

IV. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1. Durée légale de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée pendant 36 jours consécutifs du 7 avril 2025 au 12 mai 2025 inclus, sur le territoire des communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave-d'Ornon, en conformité avec les formes prescrites par la réglementation.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et en conformité avec les formes prescrites par la réglementation.

2. Consultation du dossier

Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier, ainsi qu'un registre d'enquête pour consigner les observations relatives au projet, ont été tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture au public de chacune des mairies de Bordeaux/cité municipale – de Gradignan – de Talence et de Villenave d'Ornon.

Dans les mêmes conditions de délai, le dossier d'enquête était consultable sur le site internet des services de l'État en Gironde à l'adresse suivante : www.gironde.gouv.fr (rubriques @ publications A, @ publications légales A, @ enquêtes publiques A), ainsi que sur la plateforme Projets Environnement à l'adresse suivante : www.projets-environnement.gouv.fr

En application de l'article L. 123-11 du Code de l'Environnement, le dossier d'enquête publique était communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci. La demande de communication du dossier devait être faite auprès du Préfet de la Gironde (Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde - Service des Procédures Environnementales et Utilité Publique - Cité administrative - Rue Jules Ferry - BP 90 - 33090 BORDEAUX Cedex Tél : 05 47 30 51 51), autorité organisatrice.

Un registre numérique permettant la consultation du dossier était mis à disposition à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/ligne-de-bus-express-pellegrin-thouars-malartic>.

3. Dépôt des contributions du public

La commune de Bordeaux a été désignée comme siège de l'enquête (Cité municipale, 4 rue Claude Bonnier 33000 Bordeaux).

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pouvait consigner ses observations et propositions écrites sur les registres d'enquête, à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la Présidente, ouvert par les maires et mis à disposition du public à la Cité municipale de Bordeaux et dans les mairies de Talence, Gradignan et Villenave-d'Ornon.

Des observations et propositions relatives au projet pouvaient également être adressées, du premier jour de l'enquête (7 avril 2025) et jusqu'à sa clôture (12 mai 2025), à la Présidente ou aux membres de la commission d'enquête :

- Soit par correspondance postale (le cachet de la Poste faisant foi) à la Cité municipale de Bordeaux, commune siège de l'enquête ;
- Soit par voie électronique sur le registre d'enquête dématérialisé accessible sur le site <https://www.registre-numerique.fr/ligne-de-bus-express-pellegrin-thouars-malartic> ;
- Soit par courriel à l'adresse mail suivante : ligne-de-bus-express-pellegrin-thouarsmalartic@mail.registre-numerique.fr.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ou communiquées à la Présidente ou aux membres de la commission d'enquête lors de leurs permanences étaient consultables au sein de la commune de Bordeaux, désignée comme siège de l'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique étaient consultables sur le site : <https://www.registre-numerique.fr/ligne-de-bus-express-pellegrin-thouars-malartic>.

Toutes les observations sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fera la demande pendant toute la durée de l'enquête.

4. Permanences des membres de la commission d'enquête

Permanences à la Cité municipale de Bordeaux :

- lundi 7 avril 2025 de 11h00 à 14h00
- mercredi 16 avril 2025 de 14h00 à 17h00
- jeudi 17 avril 2025 de 9h00 à 12h00
- lundi 5 mai 2025 de 14h00 à 17h00

Permanences à la mairie de Villenave d'Ornon :

- lundi 7 avril 2025 de 13h30 à 16h30
- mercredi 16 avril 2025 de 10h00 à 13h00
- mardi 22 avril 2025 de 15h00 à 18h00
- lundi 12 mai 2025 de 10h00 à 13h00

Permanences à la mairie de Talence :

- vendredi 11 avril 2025 de 9h00 à 12h00
- lundi 14 avril 2025 de 16h00 à 19h00
- jeudi 17 avril 2025 de 13h30 à 16h30
- lundi 12 mai 2025 de 15h30 à 18h30

Permanences à la mairie de Gradignan :

- jeudi 10 avril 2025 de 13h00 à 16h00
- vendredi 18 avril 2025 de 9h00 à 12h00
- mercredi 30 avril 2025 de 10h00 à 13h00
- mardi 6 mai 2025 de 13h00 à 16h00

Lors de ces permanences, les membres de la commission d'enquête ont reçu 29 visites.

Aucun incident n'a été observé durant ces permanences. L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions.

5. Information effective du public

Un avis informant le public de l'ouverture de l'enquête a été publié par les soins du Préfet de la Gironde, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département, à savoir le journal Sud-Ouest et Les Echos Judiciaires Girondins (cf dossier des annexes).

SUD-OUEST du 21/03/2025 et du 11/04/2025 et LES ECHOS JUDICIAIRES GIRONDINS du 21/03/2025 et du 11/04/2025

L'avis était mis en ligne sur le site internet des services de l'État en Gironde : www.gironde.gouv.fr.

L'affichage de cet avis par voie d'affiches était laissé aux soins des maires des communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave-d'Ornon, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. L'accomplissement de cette formalité sera certifié par lui.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, il a été procédé par les soins du maître d'ouvrage à l'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique. Cet avis était conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté ministériel du 09 septembre 2021 : les affichages mesurent au moins 42 cm sur 59,4 cm (format A2). Elles comportent le titre AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées à l'article R.123-9 du Code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune A.

Commentaire de la commission d'enquête : La CE a pu constater que l'affichage sur les lieux a été amplement effectué tout au long du parcours de la ligne 8 qu'elle a par ailleurs empruntée à plusieurs reprises en aller/retour pour mieux appréhender les sujets évoqués par le public.

L'accomplissement des formalités de publicité exécutées avant et pendant l'enquête ont été justifiées par un certificat d'affichage établissant sa régularité : certificats d'affichage des 4 mairies et constat d'huissier produit par Bordeaux Métropole (cf annexes).

6. Clôture de l'enquête

Les 4 registres papier ont été collectés par les membres de la commission d'enquête : la Présidente les a clos à l'issue de la dernière journée de l'enquête le 13 mai 2025.

Le courrier de la mairie de Bordeaux, daté du 12 mai 2025 et remis le 15 mai, a été annexé au registre papier de Bordeaux et a été examiné par la commission d'enquête.

7. Rédaction du procès-verbal de synthèse des observations

L'article R123-18 du code de l'environnement dispose (pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement) : « Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles ».

A cet effet, et en raison de la nature des contributions, la commission d'enquête a jugé pertinent d'adresser un PV de synthèse intermédiaire par courriel au responsable du projet le 25 avril 2025 qui a répondu le 9 mai.

Un PV de synthèse final lui a été adressé le 15 mai 2025 auquel le maître d'ouvrage a répondu par un mémoire en réponse le 27 mai 2025.

8. Démarches préalables et visites sur site

Des contacts et rencontres ont permis de mettre au point les modalités de l'enquête et d'échanger sur le dossier :

- avec les services de la Préfecture : Mmes GUINDU et OLIVIER pour l'arrêté d'ouverture de l'enquête et les formalités qui s'y attachent ;
- avec la maîtrise d'ouvrage : pour la remise des dossiers papier et pour échanger sur le fond du dossier – 2 visios en amont et 1 visio pour débattre du PV de synthèse ;
- avec les mairies pour organiser les conditions d'accueil du public ;
- avec Monsieur le maire de Gradignan

Des visites sur site ont été effectuées par les membres de la commission : en empruntant la ligne du bus 8 aller- retour pour appréhender le tracé, en explorant l'environnement du futur site du parc relais, en vérifiant l'état des sites identifiés comme sensibles par le public.

9. Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et le public s'est exprimé plus particulièrement par voie électronique : la commission d'enquête n'ayant enregistré que 29 visites.

V. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

5.1 ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

La participation modérée du public ne reflète pas la forte mobilisation que ce projet a suscitée auprès de la population et plus particulièrement des usagers et riverains concernés par le tracé du projet.

Il a été comptabilisé 167 contributions au total dont 74 à Villenave d'Ornon, 55 à Gradignan, 20 à Talence, 14 à Bordeaux et 4 ailleurs (principalement de Pessac).

Les nombreuses suggestions qui ont accompagné les avis favorables se sont révélées très significatives à Villenave d'Ornon (emplacement du futur parc relais), à Gradignan (Croix de Monjous/stationnement), à Talence (Thouars) et à Bordeaux (nuisances sonores), par exemple.

Des sujets plus globaux comme le coût du projet au regard de ses bénéfices ainsi que le degré de son intermodalité, de l'amélioration apportée en termes d'aménagement des pistes cyclables et piétonnes ou encore de l'impact du projet sur l'environnement ont été interrogés.

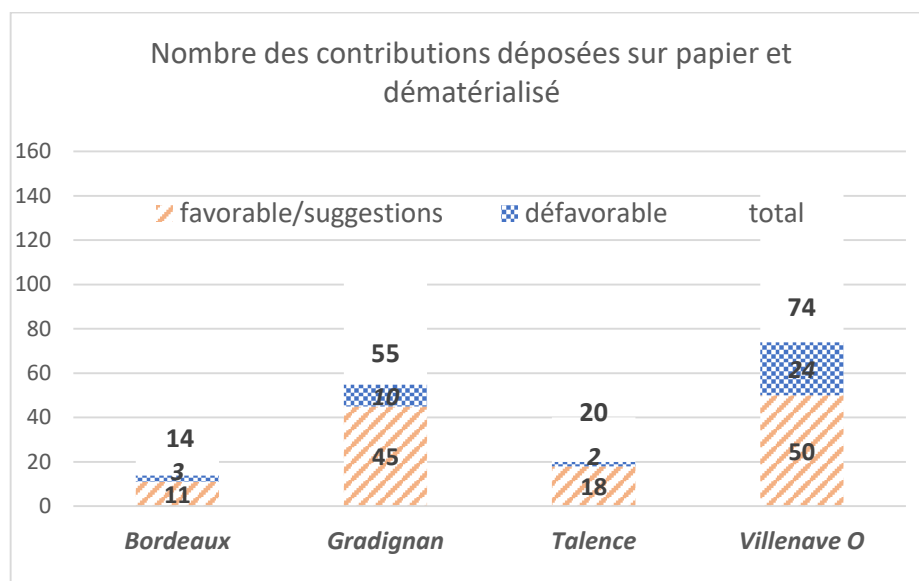
Il y a eu 2022 visites du site dématérialisé et 761 téléchargements du dossier durant l'enquête.

Les documents consultés plus fréquemment s'avèrent être principalement : le plan général des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages, les dépenses, l'étude d'impact et les informations juridiques et administratives.

Sur les registres papier ont été déposés :

-2 avis à Bordeaux où les commissaires enquêteurs ont reçu 3 personnes lors des permanences, 1 courrier du 12 mai 2025 de la Ville de Bordeaux a été annexé au registre papier

- 7 avis à Gradignan où les commissaires enquêteurs ont reçu 11 personnes
- 6 avis à Villenave d'Ornon où les commissaires enquêteurs ont reçu 5 personnes
- 10 avis à Talence où les commissaires enquêteurs ont reçu 10 personnes.



CONTRIBUTIONS FAVORABLES

1-1 Arguments principaux du soutien sans conditions :

- **Amélioration de la desserte** : Le projet vise à renforcer le maillage territorial du réseau de transport, en particulier la desserte du CHU de Pellegrin, du campus universitaire et du sud-ouest de l'agglomération. Le projet est un moyen d'accélérer les liaisons transversales et de mieux connecter les quartiers de Thouars et Malartic au reste de la métropole.
- **Fréquence et rapidité** : Un tronç commun avec une fréquence de 5 minutes en heure de pointe entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars est prévu, offrant une alternative rapide aux transports existants.
- **Connexion multimodale** : La ligne sera connectée aux lignes de tramway A et B, au RER métropolitain, et au réseau vélo express REVe, facilitant les déplacements intermodaux.
- **Engagement écologique** : Le projet prévoit des bus à motorisation zéro émission carbone, des aménagements adaptés à la mobilité douce (piétons, vélo) et des équipements adaptés au réchauffement climatique notamment une végétalisation importante, contribuant à la réduction de l'empreinte environnementale.

1-2 Les avis favorables avec des remarques/suggestions

Aménagements urbains et voirie :

- **Croix de Monjous/problèmes des tournes à gauche supprimés**

Les habitants pointent les conséquences du projet sur ce secteur, la **Circulation étant déjà saturée**, notamment en fin de journée depuis Auchan Malartic, ce qui rendrait l'ajout de feux tricolores ou l'interdiction de tourner à gauche encore plus problématique, notamment pour le lotissement Impasse du Moulin de Pelissey qui ne pourront plus tourner à gauche pour rentrer chez eux et l'accès aux commerces (pharmacie) et services (kiné...) sur cette rue.

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage affiche :

Le fonctionnement actuel du carrefour Croix de Monjous / Maréchal Juin (carrefour à feux) est maintenu et les accès à la contre-allée (de la boulangerie à l'allée Don Bosco) sont conservés.

Concernant la suppression de mouvements de tourne-à-gauche, plusieurs mouvements sont interdits afin de réduire les conflits de circulation :

- Rue de la Croix de Monjous → rue de la Mignonne*
- Impasse du Moulin de Pelissey → rue de la Croix de Monjous*
- Rue de la Croix de Monjous → station-service Avia*
- Allée des Catalpas → rue de la Croix de Monjous*
- Rue de la Croix de Monjous → allée des Catalpas*

Par ailleurs, les interdictions déjà existantes sont maintenues :

- Rue de la Mignonne → rue de la Croix de Monjous*
- Rue Montesquieu → rue de la Croix de Monjous*

Par contre : le tourne-à-gauche vers la pharmacie est maintenu, pour améliorer l'accès à la station-service et à l'allée des Catalpas.

Appréciation de la CE

Elle prend note de l'intérêt du projet qui impose, dans le cadre du schéma des Mobilités 2020-2030, la nécessité pour Bordeaux Métropole de mettre en œuvre des projets structurants visant au report modal vers les transports en commun et également au développement des modes (marche et vélo). L'ensemble de ces démarches participent à la réduction de la congestion routière.

Elle recommande néanmoins à Bordeaux Métropole d'apporter une attention plus soutenue aux craintes et objections des riverains qui témoignent d'une pratique quotidienne des flux, avançant des arguments en faveur de la sécurité des cyclistes et des piétons.

Elle invite le maître d'ouvrage à étudier avec les acteurs locaux un plan de circulation qui prendra en considération les usages quotidiens des habitants à l'aune des modifications prévues.

- **Giratoire rue de la Croix de Monjous** : besoin de revoir sa configuration pour faciliter le passage des bus avec une trajectoire plus rectiligne.

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage affirme que la conservation du giratoire actuel permet d'assurer :

- *Une bonne exploitation du futur bus express ; Aucune dégradation des temps de parcours automobiles en approche du giratoire par rapport à l'actuel ;*
 - *La conservation des espaces paysagers existants sur l'îlot central.*
- En effet, l'un des principes de conception du projet a été de limiter les impacts sur les arbres et le contexte paysager.*

Appréciation de la CE

Elle constate, après avoir emprunté la ligne 8 actuel, que le giratoire est particulièrement « tortueux » mais reconnaît que réduire les impacts sur les arbres et le contexte paysage constitue l'un des principes de conception du projet, loué par ailleurs par une contribution.

- **Suppression de stationnements/Croix de Monjous** : crainte d'un report de ces voitures vers des rues adjacentes et des impasses résidentielles comme l'allée des Catalpas qui bénéficie de peu de places pour les habitants. Demande d'aménagements pour éviter ce report de stationnement (marquage au sol d'interdiction, poteaux...).

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer que le réaménagement de la rue de la Croix de Monjous, nécessaire pour intégrer tous les modes de déplacement, entraîne une adaptation du stationnement. Une enquête menée en 2023 montre que les 23 places disponibles sont occupées à moitié au maximum, et que la majorité des riverains disposent d'un stationnement privé. De plus, plus de 100 places sont disponibles à tout moment sur les voiries adjacentes. Ainsi, la pression sur le stationnement est faible, et l'offre maintenue est jugée suffisante. Le projet de bus express n'affecte pas les stationnements existants dans les contre-allées ni près de la pharmacie, et prévoit même la

restitution de deux places. Des ajustements éventuels pourront être envisagés en lien avec la Ville de Gradignan.

Elle ajoute que les conclusions de l'étude de stationnement mettent en avant :

- *Un nombre de véhicules stationnés au moins deux fois inférieur à l'offre sur le secteur ;*
- *Une pression sur le stationnement faible aux alentours de la rue de la Croix de Monjous permettant un report des usagers des places supprimées, quelle que soit la période de la journée, sur différentes zones du secteur tel que la rue de la Mignonne.*

Et conclut que l'offre maintenue est ainsi suffisante pour accueillir les usagers actuels, et si besoin, des réserves de capacité importantes existent aux abords.

Appréciation de la CE

Elle relève la volonté du Maître d'ouvrage d'étudier des ajustements éventuels ainsi que la mise en place d'éventuels aménagements spécifiques, pour éviter le report de stationnement (marquage au sol d'interdiction, poteaux, disque bleu, etc.), et ce, en lien avec les Villes concernées.

Elle tient à souligner la divergence de points de vue exprimés sur le stationnement. En effet, si de nombreux riverains ont fait part de leurs craintes de vivre des embouteillages et une amplification de la congestion des rues déjà encombrées, d'autres considèrent que la disparition des places de stationnement au profit du confort et de la sécurité des pistes cyclables et piétonnes s'inscrit pleinement dans les objectifs poursuivis par le projet de « garantir sécurité et continuité de leurs aménagements ».

- **Impact sur la qualité de vie :** la création d'infrastructures lourdes (gares de bus, voirie dédiée) semble disproportionnée par rapport à la fréquentation observée et le gain de temps attendu sur cette portion. La ligne 8, sur l'ensemble du tracé de Gradignan, n'est jamais encombrée. Des places assises sont facilement accessibles à toute heure.

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer que la mise en place d'un site propre pour les bus permet de diviser par deux le temps de parcours en heures de pointe vers Bordeaux, avec un gain de 2 minutes. Cet aménagement améliore la régularité et la ponctualité des bus, un facteur essentiel pour les usagers. Il bénéficiera aussi à d'autres lignes, dont le futur bus express Extra-rocade.

Appréciation de la CE

Elle prend acte de cette réponse.

- **Requalification du boulevard Malartic :** Proposition d'une restructuration complète avec nouvelle chaussée et aménagements cyclables/piétons et reconstruction des trottoirs, pour moderniser l'axe dans sa globalité.

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer que ces types d'aménagements sont bien prévus au niveau du boulevard Malartic :

- *La mise en place d'une voie verte sur tout le linéaire du boulevard Malartic : continuité des circulations douces (avec l'avenue du Maréchal Juin) ;*
- *La mise en place d'un espace vert le long de la voie verte permettant de pacifier l'espace dédié aux modes doux ;*
- *La requalification des trottoirs en mauvais état sur la rive opposée à la voie verte ;*
- *La réhabilitation de la chaussée.*

Ces différents aménagements sont illustrés dans la pièce F « Plan général des travaux ».

Appréciation de la CE

Elle prend acte de cette réponse.

- **Rue des Bénédictines / rue du Bourdillat :** Secteur à fortes nuisances pour les riverains (trafic important : voiture, bus, marchandises et autres services en lien avec le centre pénitencier, bruit et vibrations liées au passage des bus, vitesse importante des voitures etc...) – souhaite

d'aménagements doux (surtout piétons) et stationnement rue des Bénédictes pour sécuriser

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer que le projet prévoit plusieurs aménagements : circulation des bus en itinéraire partagé mais dissocié entre les rues du Bourdillat et de Bénédictes, réhabilitation de la chaussée, et création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue de Bénédictes, impliquant une réduction de la vitesse. Les bus express seront électriques, silencieux et fréquents (toutes les 5 minutes en heures de pointe), contribuant à limiter les nuisances et à sécuriser les itinéraires cyclables.

- *Des études acoustiques et vibratoires ont été menées, concluant que le bus express n'occasionnera pas de nuisances supplémentaires par rapport à la situation actuelle sur le secteur concerné*

Appréciation de la CE

Elle prend acte de cette réponse.

- **Reconfiguration des rues Tausin et Béchade** pour une meilleure répartition entre voitures, bus, vélos et piétons, surtout les jours de match au stade Lescure. (courrier du conseil syndical des Tulipiers et des résidents de Tulipiers :

- Des tourne-à-gauche à reconfigurer (Tausin face aux Tulipiers et Sortie du SAMU)
- Aménagement des rues Tausin et Béchade pour une meilleure cohabitation bus/vélos/piétons.
- Gestion des véhicules d'urgence : pourront-ils emprunter les voies de bus (limite les sirènes et le bruit)?

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer que le projet du Bus Express prévoit ainsi d'améliorer la séparation des différents modes sur les rues de la Béchade et Tausin.

L'ensemble de ces aménagements visent à proposer des continuités cyclables continues et sécurisées avec la mise en place de bordures séparatrices ou espaces végétalisés entre la piste cyclable et la voirie.

Sur la rue de la Béchade, les trottoirs existants sont conservés (économie de projet et emprises très contraintes). Sur la rue du Tausin, la création d'aménagements cyclables sécurisés permet de mettre à distance les piétons par rapport à la chaussée (gain de confort).

Itinéraires offerts pour les véhicules d'urgence

Les aménagements du bus express permettent la sortie en tourne-à-gauche du SAMU, évitant le demi-tour au giratoire Canolle / Bourdelle. Cette proposition permet d'améliorer l'existant en limitant les nuisances riveraines. En effet, le projet prévoit un site propre axial sur les axes Pompidou, Canolle, Bourdelle et Tausin, permettant ainsi d'éloigner les véhicules des habitations.

Appréciation de la CE

Elle prend note que, globalement, le projet imposera une modification des habitudes de circulation. Les aménagements comme les sites propres bus ou la réorganisation des voies impliquent des changements d'itinéraires, de nouvelles interdictions de tourner, ou des sens uniques. Cela peut rendre les déplacements locaux plus contraignants pour les riverains habitués à une certaine fluidité.

Enfin, elle constate que si les aménagements profitent surtout aux transports en commun, cyclistes ou piétons de passage, les riverains de leur côté ne voient pas forcément un gain concret dans leur quotidien (ex : pas d'amélioration de l'accès à leur domicile, au contraire, obligation de faire des détours etc).

Par ailleurs, une réponse est apportée quant aux aménagements permettant une sortie directe en tourne-à-gauche pour le SAMU, évitant des détours.

- **Fonctionnement, Accessibilité et intermodalité**

Plusieurs intervenants insistent sur l'importance de relier cette ligne express aux pôles déjà bien desservis pour assurer la cohérence du réseau (lycées, centre-ville, arrêts existants), pour assurer la facilité et le confort des usagers (personnes âgées, étudiants, actifs ..)

Tracé à optimiser en prolongeant le bus express vers la Gare de Bègles :

- il est regrettable que le tracé ne rejoigne pas le terminus Villenave Pyrénées de la ligne C du

tramway, ratant une **opportunité d'interconnexion stratégique** (gare de Bègles, lycée Vaclav Havel) et de désengorgement de la route de Toulouse notamment

- Il est souhaitable de prévoir un **retour de la desserte du lycée Victor Louis**, aujourd'hui omise.

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer, concernant la desserte du Lycée Victor Louis, que le tracé du bus express a fait l'objet d'une concertation, du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019. À l'issue de la concertation, un itinéraire via le cours de la Libération a été retenu au regard du potentiel de desserte plus important. Ainsi, le tracé via le Cours de la Libération et la rue François Rabelais permet de desservir de nombreux pôles d'habitat (Résidence Château Raba,...), équipements et établissements, notamment le CREPS, Kedge Business School, l'IRTS, l'IEM et SESSD, le lycée Hôtelier. La desserte du Lycée Victor Louis sera assurée par la future ligne de bus express Presqu'île-Campus J dans le cadre du futur réseau de bus à l'horizon 2027.

Cette station a été rapprochée au maximum du giratoire Libération / Rabelais afin de limiter le temps de parcours depuis/vers le Lycée Victor Louis (450m soit environ 6 minutes à pied).

Appréciation de la CE

Elle prend note du bénéfice qu'apportera ce nouveau tracé aux différents autres équipements qui jalonnent le parcours du futur bus express.

Dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage fait remarquer, concernant les nombreuses sollicitations en faveur de la jonction du projet avec les lignes de tram, que dans la continuité du bilan de la concertation, 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 (notamment à la gare de Bègles) et la ligne de tram A via le centre de Gradignan.

Appréciation de la CE

Elle retient que Bordeaux Métropole s'engage à étudier un projet de liaison vers la gare de Bègles et à mener des études pour une liaison de Gradignan centre à la ligne de tram A. Une réflexion sera également menée pour maintenir la desserte de Gradignan centre, dès la mise en service du bus express.

Sur ce point, elle rappelle le point de vue du public fréquemment explicité durant l'enquête. En effet, de nombreux contributeurs ont suggéré que l'extension du futur bus jusqu'à Gradignan d'une part et jusqu'à la gare de Bègles d'autre part serait une solution plus efficace pour d'une part desservir pertinemment le centre de Gradignan et ses équipements publics et d'autre part pour favoriser des interconnexions intéressantes avec d'autres moyens de transport en commun à la station Pivot de Gare de Bègles. Ils estiment que le projet, en raison de sa capacité et de sa régularité, pourrait mieux répondre aux besoins de mobilité de la population locale.

La commission insiste également sur le fort intérêt que représentent ces opportunités de connexions quant au futur succès du Bus express.

A été abordé également par la ville de Bordeaux le raccordement à Mériadeck et le centre de Bordeaux.

- **Parc relais (P+R)**

Certains estiment que l'emplacement du P+R près de la **rocade (sortie 17)** est pertinent mais suggèrent des améliorations :

- il est mal desservi : seulement une branche sur deux du bus y passe.
- proposition de reconfigurer l'itinéraire pour que le P+R soit intégré pleinement, avec arrêt à l'intérieur même du parking et signalétique dédiée.
- suggestion d'un aménagement du tracé au sein du P+R pour qu'il soit réellement intégré dans la ligne.
- Risque de déport sur le parking de la piscine de Thouars (gratuit) et de conflit avec les autres usages (piscine, pompier, associations...). Nécessité de prendre en compte ce paramètre dans la signalisation et l'orientation des véhicules
- L'association de riverains comprenant les quartiers Clos de Thouars, Hameau du Lugan, Haut

Madère et Impasse Jacques Anquetil font une proposition d'aménagement sur les tronçons aller-retour allant de la station piscine de Thouars à la station Bobet puis sur le tracé station piscine de Thouars à station Neruda. La zone est considérée comme déjà saturée (notamment rue Salvador Allende avec du stationnement sauvage lié à l'activité économique et sociale du quartier). Il en est de même pour le rond-point Prudhon/Neruda, l'avenue Pierre Prudhon et le boulevard Antoine Gautier. Les propositions de l'association sont les suivantes :

- Un accès routier au niveau de l'avenue Thouars mais un accès piétonnier/cycliste uniquement vers la rue Alfred de Musset.
- La mise en place d'une signalétique dès l'échangeur 17 pour rejoindre l'avenue Thouars sans passer à l'intérieur du quartier pour en laisser la priorité aux riverains et instaurer une signalétique du type priorité à droite pour les riverains empruntant la desserte locale (rue Pablo Picasso puis rue Alfred de Musset).
- Prévoir le mini-giratoire avenue de Thouars à l'entrée et sortie du futur parc-relais pour fluidifier le trafic et non pas au niveau du Chemin des Maures pour limiter les nuisances sonores des riverains les plus exposés.

Le courrier détaillé d'une des membres de l'association accompagne le présent procès-verbal. La maîtrise d'ouvrage est invitée à y répondre point par point.

- Une pétition signée par 19 parents d'élèves de l'école maternelle Pablo Picasso à Talence qui jugent le projet dangereux pour les enfants (risques d'accidents, pollution aux abords de l'école, trottoirs déjà trop étroits).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : 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. Les facteurs de réussite d'un parc-relais sont les suivants :

- **La facilité d'accès :** le parc relais bénéficie d'une bonne accessibilité automobile, en se situant à proximité des grandes infrastructures de voirie (sortie d'autoroute, pénétrantes). Il doit concilier facilité d'accès en voiture au parc relais et accès rapide et fréquent en transports collectifs au ville-centre, d'où une position privilégiée de ces équipements au croisement d'importantes infrastructures routières et de transport collectif.

- **L'emplacement retenu** pour le P+R offre une opportunité de connexion à la rocade (échangeur 17 complet) et à l'est (route de Toulouse). Une attention spécifique sur le jalonnement sera nécessaire pour garantir l'attractivité des itinéraires à privilégier.

- Il est situé à **proximité des stations bus express suivantes :**

- Station « Château de Thouars » accessible en 1 minute à pied (60m), soit un accès direct au bus express toutes les 10 min minutes en heure de pointe ;

- Station « Piscine de Thouars » accessible en 5 min à pied (350m), où la fréquence du bus express sera renforcée à 5 minutes.

- Station « Thouars » accessible en 5 min à pied (350m), où la fréquence du bus express sera de 10 minutes en heure de pointe.

- **Tracé au sein du P+R :**

La suggestion d'un aménagement du tracé au sein du P+R n'est pas optimale en termes de :

- Tracé, desserte et exploitation du bus express :
 - La rue Salvador Allende n'est pas dimensionnée pour accueillir la circulation des bus express ;
 - Les quartiers de Thouars (Rimbaud, Gauguin) ne seraient plus desservis par le bus express sauf à prévoir un retournement du bus au niveau du giratoire Rimbaud / Pl. Charles de Gaulle, dégradant fortement l'exploitation de la ligne.
- Aménagement du parc-relais : l'insertion d'une voie bus au sein du parc-relais réduirait considérablement la capacité de ce dernier.

-Proximité du parking de la piscine de Thouars

Il est bien prévu un jalonnement du P+R qui sera disponible à la mise en service de la ligne de bus express.

Des échanges avec la Ville de Talence sur les dispositifs de réglementation du stationnement sur le parking de la piscine, mais également sur les voiries locales à proximité du P+R, sont prévus dans la

suite des études (solutions de type "1h ou 2h de gratuité", validation d'un ticket de sortie à la piscine ou chez certains partenaires).

- Localisation par rapport aux congestions

L'état du trafic habituel en jour ouvré révèle peu de congestion forte sur le périmètre. Néanmoins, des niveaux de congestion plus importants sont constatés au niveau de la sortie de la rocade, sur la rue Pablo Neruda. L'accès à la rue Proudhon et donc au P+R est toutefois relativement épargné par ces difficultés. Les conditions de circulation se dégradent surtout en aval de l'emplacement retenu, au niveau du Cours de la Libération.

⇒ **Et de conclure que « L'emplacement du parc-relais, situé intra-rocade et en amont des congestions, est ainsi pertinent ».**

Appréciation de la CE

Elle considère que la maîtrise d'ouvrage se contente de présenter les avantages du parc relais à l'échelle du projet global sans mesurer précisément les effets directs pour les riverains :

- **augmentation du trafic dans leur rue ou quartier,**
- **bruit supplémentaire,**
- **saturation de la voirie locale,**
- **insécurité routière perçue,**
- **dégradation du cadre de vie (vue, végétation supprimée...).**
- **impacts forts sur les usagers des équipements publics à proximité et d'une zone d'habitat collectif.**

Elle constate que la localisation est pertinente au regard de l'accès par la sortie 17 de la rocade et son opportunité foncière : les autres critères de sélections paraissant arbitraires (bruit, flux de circulation, stationnements sauvages, existence de lieux identifiés comme vulnérables...) et désuets (concertation ancienne ou trop générale (ex : « validé en 2019), sans mesures de compensation ou d'atténuation des nuisances.

Elle remarque que de très nombreux contributeurs ont manifesté leur hostilité à l'égard de ce parc relais en invoquant ces différentes raisons et ont élaboré des propositions soit vers d'autres localisations potentielles soit par des accès différents.

Elle estime que la maîtrise d'ouvrage doit faire preuve d'écoute et de dialogue en évaluant ces alternatives et en prendre en considération.

• Fréquentation, coûts et utilité

Fréquentation actuelle faible: certains contributeurs ont pointé la **sous-utilisation actuelle de la ligne 8**, censée être remplacée et doutent de l'utilité du projet en avançant les propos suivants :

- les infrastructures proposées sont surdimensionnées.
- Peu d'usagers actuellement aux arrêts = faible retour sur investissement.
- Le gain de temps minime sur les trajets ne justifierait pas des sacrifices en termes de stationnement, végétalisation ou circulation.
- Gain de temps perçu comme faible, comparé aux nuisances engendrées.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La Lignes 8 a vu son trafic augmenter de 44% entre 2015 et 2022. Les montées et descentes se concentrent sur les arrêts les plus importants (Hôpital Pellegrin, Arts et Métiers, Lycée Hôtelier, etc.). De nombreux arrêts comptabilisent moins de 100 montées et descentes par jour et peuvent donc apparaître donc peu utilisés, mais la fréquentation de la ligne au total reste importante.

Les aménagements proposés dans le cadre du projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic (sites propres, réduction du nombre station, priorité aux carrefours) vont permettre 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 des lignes (temps de parcours maîtrisés, temps d'attente en station limités, etc.).

La fréquence est elle aussi améliorée (1 bus toutes les 5 minutes en projet contre 1 bus toutes les 12 à 15 minutes aujourd'hui).

Les gains de temps sont présentés dans la pièce Ebis, chapitre 4.2.1. Les gains de temps importants, de l'ordre de 9 minutes sur l'ensemble du parcours en heure de pointe du matin, et 6 minutes en heure de pointe du soir.

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 (pièce J « Socio-économie, chapitre 4.6.2.1, p 61). Le projet génère 11 200 déplacements supplémentaires par jour sur le réseau de transports en commun à la mise en service (pièce J, chapitre 4.6.2.1, p61), en grande partie reportés depuis la voiture.

⇒ *Le projet a donc un fort intérêt public, en atteste le bilan socio-économique très largement positif (cf tableau 10 p.73 de la pièce J, chapitre 4.7.3).*

Appréciation de la CE : La réponse lui paraît satisfaisante.

- **Fréquence et exploitation**

Un problème opérationnel est évoqué par 1 personne: la société TBM aurait des difficultés de recrutement, rendant la fréquence visée de 5 minutes peu réaliste : proposition de passer à 10 minutes pour éviter un lancement bancal du projet ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'exploitation du bus express I (bus express Pellegrin-Thouars-Malartic) avec une fréquence de 5 minutes est prévue dans le cadre de la délégation de service public. Le délégataire est ainsi engagé à mettre en œuvre le service commandé par Bordeaux Métropole.

- **L'étude de faisabilité d'une ligne de métro à Bordeaux** est en cours avec une première proposition de tracé qui reprend en partie le tracé de la ligne 8. Comment a été intégré ce projet de métro dans la réflexion sur le tracé du Bus express

Réponse du maître d'ouvrage :

Seule une étude d'opportunité et de faisabilité sur une éventuelle ligne de métro est en cours d'étude avec des conclusions qui devraient être rendues d'ici l'automne 2025.

Cette étape ne constitue pas une décision de réalisation, mais un approfondissement technique et stratégique afin de disposer de tous les éléments nécessaires à une décision éclairée sur l'opportunité de créer une ligne de métro à Bordeaux Métropole. Aucune décision politique n'a été prise sur ce sujet. Ainsi, au-delà de l'absence d'une décision de faire, il n'y a pas de tracé ou de calendrier de mise en œuvre. Si un tel projet devait voir le jour, il faudrait une première décision politique de poursuivre cette étude, puis la mise en place d'un dispositif pour concerter avec le public (de type débat public très certainement). En tout état de cause, aucune ligne ne pourrait être mise en service avant 2040. Il n'y a donc pas lieu, à ce jour, de considérer un futur projet de métro.

A titre de comparaison, la troisième ligne de métro à Toulouse a été lancée suite aux élections municipales de 2014, avec un débat public conduit fin 2016, et sera mise en service fin 2028 (date annoncée à ce jour), pour un coût estimé à ce jour à plus de 2 milliards d'euros.

Appréciation de la CE : La réponse est satisfaisante.

- **Environnement et cadre de vie**

1. **Végétalisation vs efficacité**

Pertinence de réduire un peu la végétation pour faciliter l'accès au P+R et augmenter l'usage des transports en commun, ce qui aurait un impact environnemental positif à long terme.

2. **Préoccupations esthétiques et fonctionnelles**

- Crainte des dégradations sur les arrêts (panneaux de verre abîmés), comme déjà observé ailleurs.

- Regretter les manœuvres inconfortables dans certains ronds-points, nuisant à l'expérience usager.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Végétalisation :

Le bus express Pellegrin-Thouars-Malartic permet une requalification des espaces publics au bénéfice des modes doux et des bus, mais également en proposant des aménagements paysagers.

*L'un des enjeux est notamment d'améliorer la qualité de vie des quartiers grâce à un apport végétal source d'aménité et de fraîcheur, permettant un impact environnement positif à long terme. **Aucune végétalisation n'est proposée au détriment de l'efficacité des transports en commun.***

Manœuvres inconfortables dans certains ronds-points :

Dès que l'environnement le permet, le projet prévoit la reconfiguration des giratoires ou carrefours existants en « giratoires percés ». Ces giratoires percés ont pour objectifs de :

- *Améliorer l'exploitation des bus avec un itinéraire direct et la priorité au carrefour ;*
- *Améliorer le confort passager (absence de courbes / contre-courbes).*

***Certains giratoires n'ont pas été percés afin de conserver le patrimoine végétal existant, tout en préservant l'insertion prioritaire du bus dans le carrefour.** En effet, le projet prévoit la préservation d'un maximum de sujets arborés existants qui ont une valeur fondamentale pour le maintien de la biodiversité et la qualité paysagère des secteurs traversés.*

Appréciation de la CE :

Les propositions adressent certains points importants et montrent une volonté d'améliorer le confort et préserver l'environnement. Cependant, elles peuvent être perçues comme insuffisantes ou déséquilibrées par les habitants, notamment parce qu'elles privilégient l'efficacité du transport au détriment de la végétalisation, ne préviennent pas totalement les nuisances, et n'offrent pas assez de flexibilité pour concilier tous les enjeux. Cela explique peut-être pourquoi les riverains restent mécontents.

Cependant la CE observe plusieurs points positifs :

- *L'apport végétal source de fraîcheur et d'aménité est pertinent et répond à des préoccupations environnementales.*
- *La pose de vitrages protège des intempéries les usagers aux arrêts de bus, ce qui améliore le confort des voyageurs.*
- *L'engagement à entretenir les abris bus et à étudier des matériaux plus robustes pour limiter les dégradations montre une volonté de pérenniser les infrastructures.*
- *Ces aménagements facilitent la circulation des bus, améliorent la sécurité et le confort des passagers, ce qui est un plus pour l'efficacité du réseau.*
- *Le maintien des arbres à valeur écologique et paysagère montre un souci d'équilibre entre aménagement et respect de l'environnement.*

***Appréciation globale de la CE :** sur de nombreuses questions posées par le public et qui se sont avérées très récurrentes, la commission d'enquête a pu recueillir les réponses argumentées de la part du maître d'ouvrage :*

- **Gestion du risque de congestion :** Le MO reconnaît la crainte d'une possible congestion à long terme, mais explique les mesures prises pour l'éviter.
- **Priorité aux feux et rond-points sécurisés :**
 - *La priorité aux bus aux carrefours (feux intelligents) est essentielle pour améliorer la vitesse et la régularité des lignes.*
 - *La plupart des carrefours sur le tracé sont des giratoires équipés de feux R24 pour gérer les conflits entre bus et voitures.*
 - *Des aménagements sont prévus pour sécuriser et favoriser le confort des cyclistes, notamment via des anneaux prioritaires pour vélos autour des giratoires.*
- **Stationnement autour du CHU et du stade :**

- L'intégration de tous les modes de transport (bus, voitures, cycles, piétons, végétal) entraîne une réorganisation du stationnement.
- Les enquêtes montrent une forte présence de véhicules « ventouses » qui occupent les places durablement, ce qui complique la rotation des stationnements dans un contexte contraint.
- **Modélisation et données chiffrées** : L'utilisation de modélisations et de données récentes (trafic 2022 et 2024) appuie scientifiquement les arguments, ce qui donne du poids à leur réponse.
- **Report modal anticipé** : La réponse met en avant la possibilité de réduire le trafic automobile grâce au report vers les transports collectifs et les modes actifs (vélo, marche), ce qui répond à un enjeu écologique et d'amélioration de la mobilité globale.
- **Bénéfices pour la collectivité** : La diminution du trafic automobile est liée à des avantages concrets : gains de temps pour automobilistes, réduction des accidents, baisse des nuisances sonores et de la pollution locale, et réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- **Vision à long terme** : La réponse illustre que le projet s'inscrit dans une stratégie plus large de développement durable et de mobilité douce.
- **Information sur le stationnement** : La réponse explique que la redistribution de l'espace public est nécessaire, ce qui cadre la réduction des places comme un compromis pour l'amélioration globale (bus, modes actifs, végétalisation).
- **Coût du projet jugé élevé et disproportionné** : Le coût du projet est estimé entre 86,6 et 121,2 millions d'euros hors taxes. Le coût des travaux (infrastructures bus express, mesures environnementales, parc-relais) s'élève à 74,10M€ (valeur déc. 2023), soit 6,45 M€/km. Le coût global du projet s'élève à 112,43M€ (valeur déc. 2023), soit 9,78 M€/km. Ces coûts intègrent également l'acquisition du matériel roulant et la création d'un centre remisage.

La commission d'enquête, le 5 juin 2025

Georgette PEJOUX
Présidente



Hugues MORIZOT
membre titulaire



Inès PRIAT
membre titulaire



B – Rapport sur le dossier de la Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme

I. Objectif principal du projet

L'objectif global du projet (décrit dans le rapport DUP en partie A) est de développer une **offre de transport en commun rapide, efficace et fiable**, entre les quartiers Pellegrin, Thouars et Malartic, situés à Bordeaux et Talence.

Le Bus **circulera majoritairement sur une voie réservée**, avec une fréquence élevée, des priorités aux feux, des stations modernes, et un confort amélioré.

Ce projet vise à :

- **Renforcer l'attractivité des transports en commun** pour les usagers quotidiens,
- Réduire la **congestion automobile** sur les axes routiers saturés,
- Accompagner le développement urbain et répondre à la croissance démographique

1. Cadre du PLUi de Bordeaux Métropole

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole, approuvé en juillet 2006, définit les choix d'aménagement et de développement pour les 28 communes de la Métropole. Il comprend plusieurs documents essentiels, tels que :

- Un rapport de présentation,
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
- Un programme d'orientations et d'actions pour l'habitat et la mobilité,
- Un document d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
- Un règlement,
- Des annexes.

Le PLUi est régulièrement mis à jour pour suivre l'évolution du territoire. Depuis le 18 mars 2021, une modification a été engagée pour l'adapter au changement climatique et à la transition écologique et énergétique.

Les objectifs principaux de la 11e modification du PLUi, approuvée en février 2024, sont :

- La préservation des espaces naturels et de la biodiversité,
- L'augmentation de la nature en ville (végétalisation, îlots de fraîcheur, espaces en pleine terre),
- Une gestion économe et responsable de l'eau et des ressources naturelles,
- La lutte contre le changement climatique (mobilités douces, énergies renouvelables),
- L'adaptation au changement climatique (bâtiments écologiques, gestion des risques),
- L'accroissement de l'offre de logements, notamment sociaux.

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

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

Examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées pour la mise en compatibilité ont fait l'objet d'un examen conjoint, réunion de présentation et d'échanges, à l'occasion de laquelle Bordeaux Métropole, les communes concernées et les personnes publiques associées, ont été invitées à émettre leurs remarques sur les modifications apportées dans le cadre du dossier de mise en compatibilité.

Cet examen conjoint a donné lieu à un procès-verbal dressé le 11/02/2025 : il était joint au dossier d'enquête publique (dans la pièce K : avis et décisions émis sur le projet).

2. Aménagements prévus sur l'espace public

La mise en œuvre du projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic impose de nombreux aménagements :

✓ Réaménagement de la voirie

Le projet transforme en profondeur les axes traversés :

- Suppression de voies voitures pour faire place à des voies en site propre.
- Amélioration des carrefours (feux intelligents, giratoires adaptés).
- Réduction des vitesses automobiles pour apaiser la circulation.

✓ Création des stations

Ces stations ne sont pas de simples arrêts : elles constituent de véritables pôles de connexion urbaine, avec :

- Information voyageurs en temps réel,
- Mobilier urbain de qualité,
- Accessibilité totale PMR,
- Intégration paysagère et éclairage adapté.

✓ Mobilités douces et intermodalité

L'accent est mis sur la multimodalité :

- Pistes cyclables en continuité, bien séparées du BHNS et du trafic auto.
- Cheminements piétons sécurisés, élargis et éclairés.
- Espaces de stationnement vélo et connexions aux lignes de tram, bus, parkings relais.

✓ Renaturation et apaisement urbain

L'espace public est requalifié :

- Plantations et transplantations d'arbres d'alignement, et création de bandes végétalisées.
- Mobilier urbain harmonieux,
- Gestion durable des eaux pluviales (fossés paysagers, noues...),
- Réduction des îlots de chaleur urbains.

3. Les motifs d'une mise en compatibilité avec le document d'urbanisme en vigueur

Le projet de bus doit être mis en compatibilité avec le PLUi, document réglementaire qui encadre le développement urbain (constructibilité, zonage, densité, protections...).

En effet, certaines règles actuelles **ne permettent pas la réalisation de ces aménagements prévus** et touchent des zones sensibles, des contraintes identifiées ou des prescriptions en matière d'habitat et d'emplacements réservés.

Il s'agit donc d'**adapter certaines règles d'urbanisme**, tout en maintenant un équilibre entre aménagement et protection des territoires.

Cette mise en compatibilité est encadrée juridiquement et fait partie intégrante de la procédure de **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**.

Le tracé qui relie des pôles d'emplois (CHU Pellegrin, Campus universitaire), des quartiers denses et des zones à fort potentiel de développement urbain présente les principales caractéristiques suivantes :

- Longueur : 1,5 km (dont 6,5 km en site propre).
- 23 stations, accessibles aux personnes à mobilité réduite.

- Tronc commun jusqu'à Thouars, puis deux branches : Malartic (Gradignan) et Pablo Neruda (Villenave-d'Ornon).
- 21,6 km d'aménagements cyclables continus.

Le projet traverse :

- Des secteurs boisés classés,
- Des zones soumises à des règles de protection paysagère ou à des gabarits de construction restrictifs,
- Des emprises non constructibles (zones naturelles, équipements, etc.).

Certaines de ces règles doivent être modifiées et ajustées ponctuellement pour permettre le passage du bus et ses aménagements, la création de stations et d'aires techniques, l'intégration d'équipements annexes (local technique, zones de retournement, etc.).

Cela concerne :

- ✓ *La requalification conséquente des espaces publics traversés :*
 - Trottoirs élargis, sécurisés,
 - Pistes cyclables continues,
 - Priorité aux modes doux aux carrefours (trottoirs traversants),
 - Espaces végétalisés le long des voies.
- ✓ *Le dépôt Lescure existant (Bordeaux)*
 - Réaménagement des sites Lescure & Pompidou.
 - Capacité d'accueil, entretien, recharge nocturne.
- ✓ *Le projet de parc-relais au Château de Thouars :*
 - 150 places, engazonnées, avec bornes de recharge, stationnement vélo sécurisé.
 - Ombrières photovoltaïques sur la moitié des places.

4. Compatibilité avec les documents de rang supérieur

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

Le 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.

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) :

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération bordelaise, un outil de planification urbaine, coordonne les politiques publiques locales pour favoriser un développement durable. Il met l'accent sur la réduction des gaz à effet de serre, la préservation des ressources naturelles, et la lutte contre l'étalement urbain.

Le SCoT prévoit un développement du réseau de transport collectif métropolitain, avec un axe sur l'amélioration de la rapidité et de la fluidité du trafic, en combinant différents modes de transport (train, bus, tramway, etc.).

La ligne de bus express Bordeaux Pellegrin – Talence – Gradignan est inscrite dans les projets à moyen et long terme du SCoT, visant à compléter le réseau de transports publics et à renforcer l'accessibilité. **Ce projet soutient 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.

Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) :

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) est un document obligatoire qui vise à atteindre les objectifs internationaux et nationaux en matière de climat, d'énergie et de qualité de l'air. Il définit des stratégies pour atténuer le changement climatique, réduire les émissions de gaz à effet de serre et développer les

énergies renouvelables. Bordeaux Métropole a révisé son PCAET pour la période 2023-2028, renforçant ses ambitions pour devenir un territoire à énergie positive et bas carbone d'ici 2050.

Le PCAET 2023-2028 se structure autour de trois axes principaux : transformer les pratiques, produire localement en respectant les ressources, et adopter des modes de vie durables. L'objectif 9, qui concerne les déplacements, inclut l'amélioration des transports en commun pour concurrencer l'usage de la voiture individuelle. Cela inclut l'extension de la ligne A du tramway et le développement du réseau de bus express, ce qui est directement en lien avec le projet de la ligne de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic.

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

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

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

5. Compatibilité avec le PLUi de l'agglomération bordelaise

✓ **Compatibilité avec le rapport de présentation**

Le rapport de présentation analyse les caractéristiques du territoire, notamment la démographie, l'économie, les mobilités et l'environnement, pour identifier les enjeux locaux. Il souligne une réduction du nombre de voitures par ménage, avec un réseau de transport public efficace (tramway et bus rapides), bien que limité par un maillage imparfait et une desserte insuffisante au-delà de la rocade. Malgré une offre importante de transports collectifs, la voiture reste très concurrente.

Les transports collectifs sont utilisés par 22% des habitants du cœur de l'agglomération, mais le réseau de tramway est souvent saturé aux heures de pointe. La part modale des transports collectifs a progressé en certains secteurs, mais elle stagne dans d'autres. La mise en place de transports performants au-delà de la rocade est complexe, en raison de la faible densité de la demande et de parcours moins compétitifs en temps. Cependant, la demande augmente, surtout pour les trajets périphériques.

Le rapport de présentation identifie une congestion croissante du réseau et la nécessité de renforcer les mobilités alternatives à la voiture.

Le projet de bus express répond à cet enjeu en améliorant l'offre de transport collectif, en particulier au-delà de la rocade.

L'enjeu principal est de réduire les déplacements en voiture au profit des modes de transport actifs. **Le projet de bus express répond à ces enjeux de mobilité et se trouve être compatible avec les objectifs définis dans le rapport.**

✓ **Compatibilité avec le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) :**

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 dans ces objectifs et s'avère être **compatible avec le PADD.**

✓ **Compatibilité avec le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Mobilité**

Le POA vise l'augmentation de la part modale des TC et du vélo, la réduction de l'usage de la voiture et des émissions de GES.

Le projet contribue à plusieurs axes du POA, notamment par :

- Un réseau de transports collectifs performant (axes 10 et 11),
- La réduction de la dépendance automobile (axe 17),
- Le développement de flottes électriques (axe 27),

- L'accompagnement du développement du vélo (axe 7).

Le projet est compatible avec le POA Mobilité.

✓ **Compatibilité avec les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) :**

Le projet n'est pas directement concerné par une OAP spécifique. Il contribue néanmoins aux objectifs de l'OAP du Campus Universitaire Pessac-Talence-Gradignan en améliorant l'accessibilité pour tous les modes de déplacement. **Le projet est compatible avec les OAP inscrites au PLUi.**

6. Des modifications nécessaires du PLUi

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, notamment au niveau du plan de zonage des communes de Bordeaux et de Gradignan.

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 des règlements du secteur C3020 afin de permettre la transplantation des arbres préalablement identifiés et de permettre la réalisation des travaux d'élargissement de la voirie, pour l'insertion du bus express et des pistes cyclables ;
- ♦ le déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé, situé au niveau du quartier Malartic, à Gradignan.

6.1 La modification des emplacements réservés sur les communes de Bordeaux et Gradignan

6.1.1 LA MODIFICATION DE L'EMPLACEMENT RESERVE SUR LA COMMUNE DE BORDEAUX

Il s'agit de la réduction de l'emplacement réservé S218 en vue d'une adaptation aux voiries existantes et intégration du projet de Bus Express.

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

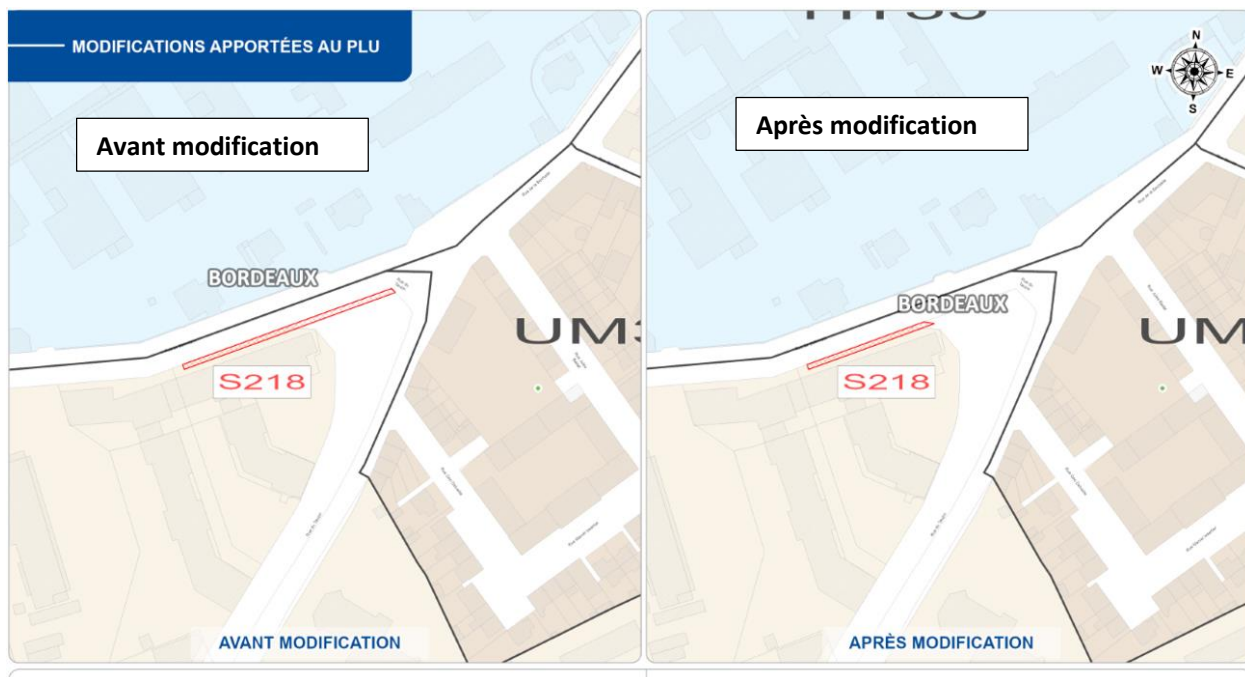
Le projet n'est donc pas compatible avec l'emplacement réservé S218.



Nature de cette incompatibilité :

- L'**emplacement réservé S218** est une parcelle identifiée dans le PLUi pour être affectée à un usage précis (par exemple : création d'un espace vert, d'une voie, d'une infrastructure publique spécifique).
- Le projet de bus express occuperait ou modifierait cet emplacement de manière **non conforme** à l'usage initialement prévu par le PLUi.
- Cela crée une **incompatibilité juridique** entre le projet et le document d'urbanisme en vigueur.

Nature de la modification : modifier le PLUi pour adapter l'affectation de l'emplacement réservé S218 aux besoins du projet de bus express - réajuster le tracé ou les aménagements du bus express pour éviter l'atteinte à l'emplacement réservé S218 et respecter son usage initial prévu par le PLUi.



Questions de la commission d'enquête

Cette réduction de l'emplacement réservé pour prioriser les travaux du tracé du futur bus au détriment de la voie n'entrave-t-elle pas le fonctionnement de tout ce rond-point au regard des remarques et critiques formulées par les résidents du secteur dont ceux de la résidence Les Tulipiers ? Leurs inquiétudes ne se trouvent-elles pas accentuées par cette modification ?

Réponse du Maître d'ouvrage : le projet prévoit une reconfiguration du giratoire tout en restant dans les emprises publiques existantes. Le réaménagement du giratoire permet :

- la végétalisation du secteur ;
- l'amélioration des aménagements cyclables ;
- l'amélioration de l'exploitation des bus.

Le projet n'est pas incompatible avec une évolution potentielle de la voie, d'où le maintien de l'ER S218.

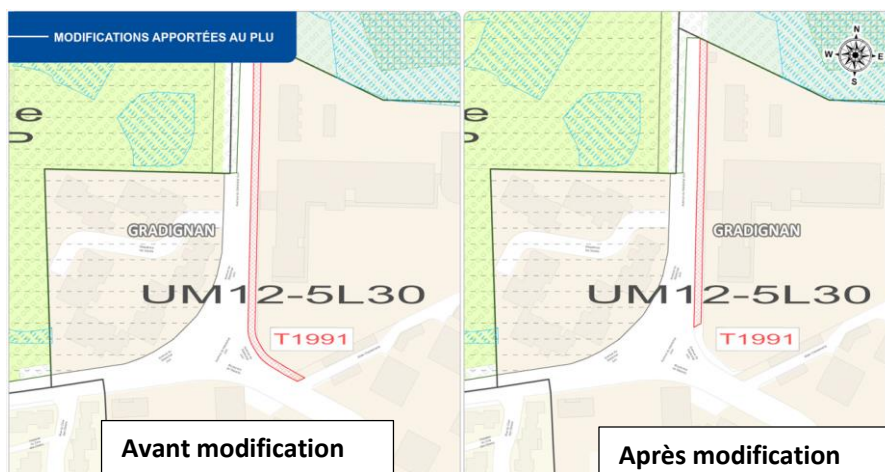
6.1.2. LA MODIFICATION DE L'EMPLACEMENT RESERVE SUR LA COMMUNE DE GRADIGNAN

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

Le projet n'est donc pas compatible avec l'emplacement réservé T1991.

Emplacement réservé sur la commune de Gradignan





Question de la commission d'enquête

Cette réduction de l'emplacement réservé pour prioriser les travaux du tracé du futur bus au détriment de la voie n'est-elle pas préjudiciable au projet de sa requalification prévu dans le cadre du PLUi actuel ?

Réponse du Maître d'ouvrage : l'emplacement réservé T1991 a vocation à permettre la réalisation d'une piste cyclable sur l'avenue Maréchal Juin. Cet aménagement a déjà été réalisé.

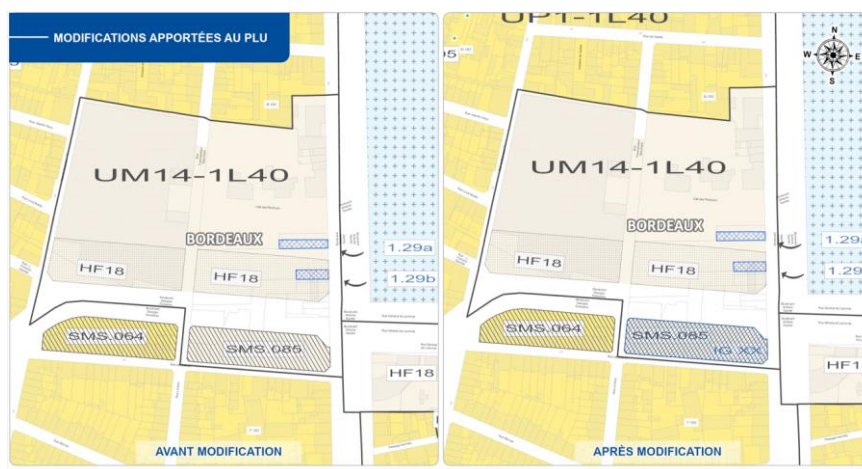
Par ailleurs, le projet prévoit la création d'une voie verte sur le boulevard de Malartic et un raccordement à la piste cyclable existante sur l'avenue du Maréchal Juin.

La réalisation de ces ouvrages nécessite une modification de l'emplacement tout en restant compatible à la vocation de l'ER T1991.

Par conséquent, la réduction de l'emplacement réservé n'est pas préjudiciable pour une requalification future étant donné que les travaux du projet express améliorent la continuité cyclable objet de l'emplacement réservé.

6.2 La modification de la servitude de mixité sociale et la mise en place d'une servitude de localisation

Dans l'objectif de réaliser un nouveau dépôt de bus à Bordeaux, dans un secteur intégrant la servitude de mixité sociale SMS.085, Bordeaux Métropole a décidé d'introduire une nouvelle servitude de localisation d'intérêt général (non numérotée pour l'instant, appelée provisoirement IG.XX).



En parallèle, une modification de la servitude SMS.085 a été opérée :

- La part minimale de surface de plancher dédiée à l'habitat est abaissée à 0 %,
- Toutefois, la part de surface dédiée au logement locatif social est maintenue à 50 % ou plus.
- La DDTM33 (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) :
 - A questionné la décision de maintenir la servitude de mixité SMS.085, devenue en partie inopérante à cause du projet de Bus Express.
 - Réponse de Bordeaux Métropole : maintien de la servitude pour préserver la possibilité future de construire des logements sociaux sur ce site.
- **Nouvelle servitude de localisation d'intérêt général (IG.XX)** : Création d'une nouvelle servitude dédiée au projet.
- **Modification de la servitude SMS.085** :
 - Suppression de l'obligation d'affecter une part minimale de surface de plancher à l'habitat (réduction à 0 %),
 - Maintien de l'exigence de consacrer **50 % minimum** du logement à du **locatif social**.



LISTE DES SERVITUDES DE LOCALISATION

COMMUNE DE BORDEAUX					
N° de la servitude de localisation	Vocation	Nature de la servitude de localisation	Date d'inscription au PLU	Date d'évolution/suppression du PLU	Commune(s) concernée(s)
V.276	VOIRIE	Liaison douce berges de Garonne	02/02/2024		BORDEAUX
V.278	VOIRIE	Promenade autour des bassins	02/02/2024		BORDEAUX
V.396	VOIRIE	Itinéraire cyclable Avenue de Tourville	02/02/2024		BORDEAUX
IG XX	INTERET GENERAL	Dépôt bus			BORDEAUX

Commentaire de la commission d'enquête

Elle souhaite avoir des informations explicites étayant et justifiant ces modifications.

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

Comme indiqué dans le chapitre 5.2 de la pièce I, le maintien de la servitude de mixité sociale permet de ne pas obérer l'avenir.

Cette modification permet ainsi de ne pas exclure l'accueil éventuel d'autres bâtiments tels que les bureaux, équipements, etc. La part de 50% de logement social restera exigée uniquement dans le cadre de la production de logements.

6.3 La modification des règlements du secteur C3020 dans le secteur Thouars, à Talence

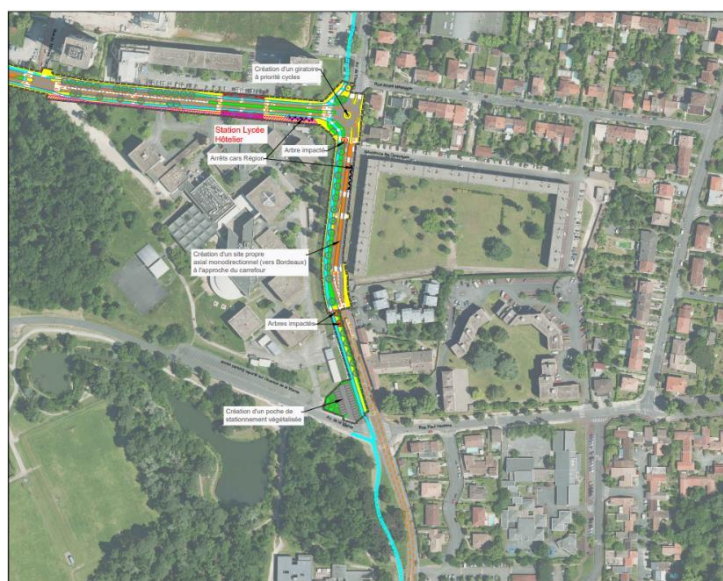
Motifs de cette modification : faciliter la transplantation des arbres préalablement identifiés et permettre la réalisation des travaux d'élargissement de la voirie, pour l'insertion du bus express et des pistes cyclables.

Le projet est incompatible avec les prescriptions du secteur 3020 qui prévoit sur l'ensemble de son périmètre la protection des masses arborées, des alignements d'arbres et des arbres remarquables.

Or le projet de Bus Express nécessite pour son insertion sur la voirie, la suppression d'arbres d'alignement sur l'avenue de Thouars concernée par le secteur C3020, et ce afin de permettre l'élargissement des voiries routières pour l'insertion du Bus express et des aménagements cyclables.

A cet effet, il y aura nécessité d'effectuer la transplantation d'arbres d'alignement sur l'avenue de Thouars concernée par le secteur C3020, et ce afin de permettre l'élargissement de la voirie pour l'insertion du bus express et des aménagements cyclables.

Les arbres impactés sont identifiés dans le Plan Général des travaux (Pièce F du présent dossier d'enquête publique.



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

Les arbres d'alignement impactés ne présentent pas d'enjeux écologiques particuliers. Par ailleurs, le projet prévoit la plantation de nouveaux arbres tout le long du linéaire sur ces avenues.



Secteur protégé C3020 - Talence

Le règlement du secteur C3020 est modifié exclusivement pour permettre l'insertion de projets d'infrastructure de transport en commun le long de la voirie.

La nouvelle formulation n'ouvre pas une possibilité générale d'abattage des arbres sur le secteur. Elle ne remet donc pas en cause l'objectif de protection mis en place dans le cadre de cette disposition spécifique du PLU pour la préservation des continuités écologiques.

Le projet est incompatible avec les prescriptions du secteur C3020 et l'ajout d'une rédaction concernant spécifiquement ce secteur a été validé suite à l'avis de l'Autorité environnementale du 29 janvier 2025 et à la réunion d'examen conjoint du 4 février 2025

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

Avant la modification

Prescriptions spécifiques

Sur l'ensemble du périmètre défini, le projet doit :

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

Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de natures repérés :

1/ Parc du château de Thouars et du château Raba

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

Après la modification

Prescriptions spécifiques

Sur l'ensemble du périmètre défini, le projet doit :

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

Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de natures repérés :

1/ Parc du château de Thouars et du château Raba

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

Commentaire de la commission d'enquête

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

Elle observe à cet effet que le Maître d'ouvrage a répondu que la fiche C3020 sera complétée en tenant compte de la recommandation de la MRAE, afin d'assurer la mise en place de mesures de restauration de perspectives paysagères existantes. Le Maître d'ouvrage a ajouté que l'avenue de Thouars sera plantée avec des essences de haute tige de part et d'autre de la plateforme bus, ce qui contribuera à préserver la qualité paysagère de l'avenue. De plus, une demande a été formulée lors de la réunion d'examen conjoint réalisée le 4 février 2025 dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme afin de conditionner l'exception au bus express (cf procès-verbal de cette réunion joint dans la pièce K – Avis du dossier d'enquête publique).

Elle fait remarquer que nombre d'observations du public ont porté sur la qualité paysagère de ce secteur et n'ont pas compris pourquoi cet atout allait être remanié par un nouvel aménagement coûteux par ailleurs.

Le maître d'ouvrage fait remarquer que les ajouts ont bien été soulignés dans le dossier : « Ces prescriptions ne sont pas applicables aux arbres d'alignement situés sur la rue François Rabelais et l'avenue

de Thouars concernées par le bus express dans la mesure où les perspectives paysagères préexistantes sont restaurées ».

6.4 Le déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé, situé au niveau du quartier Malartic, à Gradignan.

Motifs de cette modification : concernant la commune de Gradignan, la modification porte sur le déclassement d'une surface actuellement occupée par un espace boisé classé, situé au niveau de la boucle du terminus de Malartic, afin de permettre la réalisation d'une voie verte cyclable.

L'espace boisé classé représente une surface totale de 10 Ha. La zone déclassée se limitera strictement aux besoins de la piste cyclable soit une surface de 46,5 m².

En outre, aucun abattage d'arbre n'est prévu dans cette zone déclassée dans le cadre du projet de bus express, ni dans le cadre de l'aménagement de la piste cyclable.

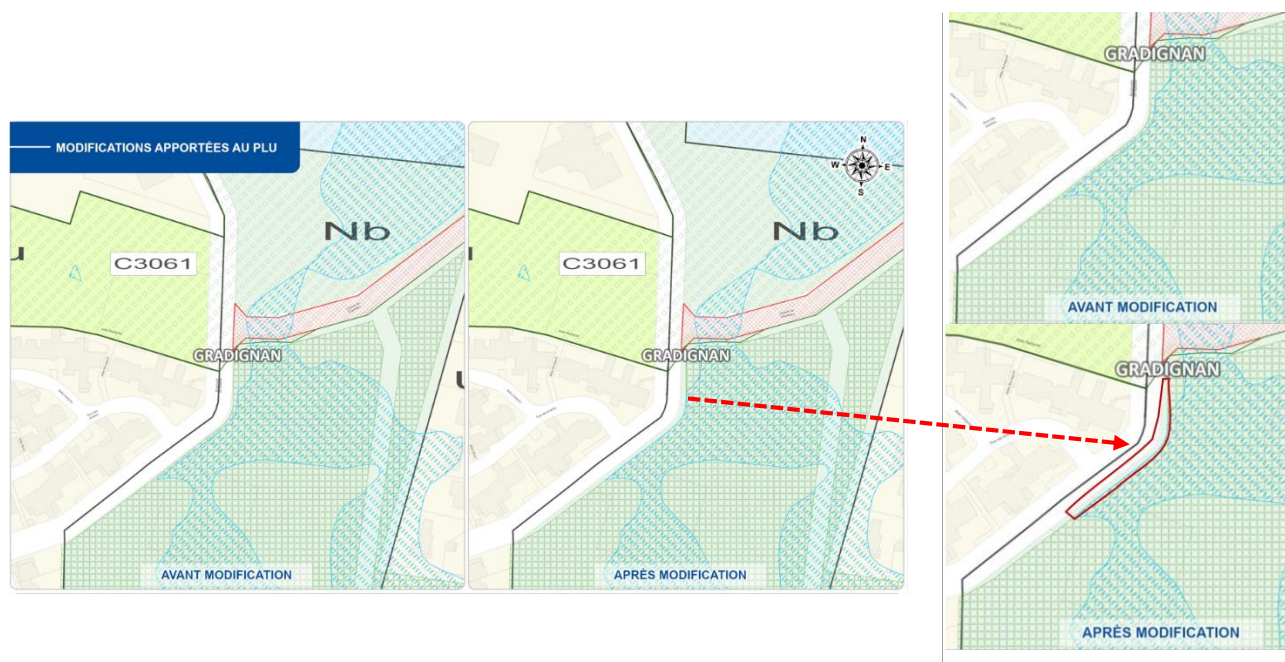


Figure 1 : PLUi de Bordeaux métropole avant modification (g.) et après modification (dr.) – Source : Dossier de MECDU

La commission d'enquête n'a pas d'observation particulière à formuler ayant constaté que la modification portait sur une surface linéaire actuellement enherbé située sur le parcours de la future piste cyclable qui longe la lisière boisée.

Appréciation globale de la commission d'enquête

Sur la forme, elle adhère à la recommandation de la MRAe de regrouper les rapports environnementaux distincts pour en faciliter l'appréhension globale et valoriser pleinement la procédure d'évaluation environnementale commune.

Elle remarque que les prescriptions de modifications ont fait l'objet d'échanges et de validation par les PPA, l'examen conjoint et la MRAe.

Concernant les modifications des emplacements réservés et de la servitude de mixité sociale sur les communes de Bordeaux et Gradignan, ces modifications portant sur des espaces urbanisés dédiés à la voirie, aucune incidence notable sur l'environnement résultant de cette modification n'a été observée.

Elle relève les termes du PV d'examen conjoint du 4 février 2025 : « il est donc considéré qu'il n'y a eu aucune objection manifestée à la mise en compatibilité du PLUi et, aussi un fort intérêt pour le projet au regard des thèmes abordés, et alors que lors de la précédente concertation plus de 96% des

participants se sont déclarés favorables à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

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

Le projet est globalement jugé **non impactant** sur les thématiques environnementales.

La commission d'enquête observe que la nécessité d'adapter le PLUi s'impose à Bordeaux Métropole pour permettre la réalisation du Bus Express tout en :

- Maintenant un cadre exigeant sur la mixité sociale,
- Limitant les impacts environnementaux,
- Ajustant certaines règles pour intégrer des infrastructures de transport,
- Prenant en compte les retours critiques des partenaires institutionnels (DDTM, CMA, communes, etc.).

La commission d'enquête le 5 juin 2025

Georgette PEJOUX
Présidente



Hugues MORIZOT
membre titulaire



Inès PRIAT
membre titulaire





ENQUÊTE PUBLIQUE BUS EXPRESS

PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

CONCLUSION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME (MECDU)

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE

BORDEAUX • GRADIGNAN • TALENCE • VILLENAVE D'ORNON

DU LUNDI 07 AVRIL 2025 AU LUNDI 12 MAI 2025 INCLUS

REFERENCE : arrêté préfectoral du 12 mars 2025 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole dans le cadre du projet de création du Bus express Pellegrin – Thouars – Malartic

ORDONNANCE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF N°E25000037/33 EN DATE DU 6 MARS 2025

I- ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1. Durée légale de l'enquête

L'enquête publique s'est tenue sur une durée de 36 jours consécutifs, du 7 avril 2025 au 12 mai 2025, sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave-d'Ornon. Elle s'est déroulée dans de bonnes conditions et de façon régulière conformément aux dispositions réglementaires.

2. Consultation du dossier

Le dossier d'enquête a été mis à disposition du public dans les mairies concernées, aux jours et horaires habituels d'ouverture accompagné du registre papier. Il était également consultable en ligne sur les sites www.gironde.gouv.fr et www.projets-environnement.gouv.fr, ainsi que via un registre numérique dédié. Le dossier était communicable sur demande auprès de la préfecture.

3. Dépôt des contributions du public

Le public pouvait formuler des observations :

- Sur les registres d'enquête en mairies,
- Sur le registre numérique,
- Par courrier postal ou courriel.

Les observations électroniques étaient consultables en ligne, et celles sur registre papier disponibles dans les mairies. Toutes les observations ont été mises à disposition durant l'enquête.

4. Permanences des membres de la commission

Des permanences ont été assurées dans les quatre communes. 29 personnes ont été reçues au total. Aucun incident n'a été signalé.

5. Information du public

L'ouverture de l'enquête a fait l'objet d'une large diffusion :

- Avis publiés dans les journaux Sud-Ouest et Les Echos Judiciaires Girondins,
- Affichage en mairies et sur les lieux des travaux par le maître d'ouvrage,
- Mise en ligne sur les sites officiels.

L'affichage a été vérifié et constaté conforme.

6. Clôture de l'enquête

Les registres ont été clos par la présidente de la commission le 13 mai 2025. Deux courriers, parvenus à l'adresse de Bordeaux Métropole provenant de la Ville de Bordeaux et de la Ville de Bègles, ont été annexés au registre et analysés.

7. Procès-verbal de synthèse

Un PV de synthèse intermédiaire a été transmis au maître d'ouvrage le 25 avril 2025, qui a répondu le 9 mai. Un PV final a été transmis le 15 mai, suivi d'un mémoire en réponse reçu le 27 mai 2025. Les questions posées sur le dossier MECDU ont fait l'objet de réponses de la part du Maître d'Ouvrage : elles sont considérées comme satisfaisantes par la commission d'enquête.

8. Démarches préalables

Des rencontres ont eu lieu avec la préfecture, les mairies et la maîtrise d'ouvrage. Plusieurs visites de terrain ont été réalisées, notamment le long du tracé et sur les sites sensibles.

Les contributions exprimées ont visé plus particulièrement le dossier de DUP : aucune observation du public sur la MECDU n'a été relevée.

II- CONTEXTE DE LA DEMANDE DE MECDU : *Rappel*

1. Objectifs du projet

Le projet de ligne de bus express Pellegrin – Thouars – Malartic s'inscrit dans une stratégie métropolitaine visant à renforcer l'offre de transport en commun structurant à l'échelle de Bordeaux Métropole.

Cette nouvelle infrastructure a pour ambition de relier de manière efficace les pôles majeurs de l'ouest de la métropole, en améliorant la desserte des secteurs denses, universitaires et hospitaliers, et en répondant aux besoins croissants de mobilité durable.

S'il s'insère dans les grandes orientations du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) : sa mise en œuvre nécessite toutefois plusieurs ajustements réglementaires afin de lever certaines incompatibilités formelles.

Il s'agit donc d'une procédure de mise en compatibilité du PLUi, conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.

2. Justification au regard des documents de rang supérieur

2.1. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET Nouvelle-Aquitaine)

Le projet contribue à plusieurs objectifs du SRADDET, notamment :

- La promotion du report modal vers des solutions de mobilité collective,
- La réduction de la congestion automobile en agglomération,
- Le développement d'un réseau express métropolitain intégré, visant à structurer les déplacements à l'échelle régionale.

La création d'un bus express en site propre, rapide et attractif, participe à la hiérarchisation du réseau et au maillage du territoire métropolitain en cohérence avec les ambitions du SRADDET.

2.2. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise)

Le SCoT fixe un cadre pour un développement maîtrisé, structuré autour de centralités bien desservies. Le projet s'inscrit dans cette logique en :

- Renforçant la desserte de secteurs stratégiques (campus, hôpital, zones d'activités),
- Offrant une alternative à la voiture dans un territoire exposé à une forte pression automobile,
- Contribuant à la limitation de l'artificialisation en valorisant les espaces déjà urbanisés.

2.3. Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

La ligne Pellegrin – Thouars – Malartic constitue une action concrète du PCAET 2023-2028, en lien avec :

- L'objectif 9 : « améliorer l'offre de transport en commun »,
- L'action 34 : « développer les transports collectifs à haut niveau de service ».

Par sa contribution directe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la promotion d'une mobilité sobre, le projet renforce la résilience climatique du territoire.

3. Justification au regard du PLUi de Bordeaux Métropole

3.1. Compatibilité générale

Le projet est globalement conforme aux grandes orientations du PLUi :

- Le **rapport de présentation** identifie les besoins de renforcement des transports collectifs, notamment au-delà de la rocade.
- Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** encourage les mobilités alternatives à l'automobile.
- Le **Plan d'Orientations et d'Actions Mobilité** (POA Mobilité) identifie la zone d'intervention comme prioritaire (axes 10, 11, 17, 27, 7).
- Le projet améliore la desserte d'un secteur à fort potentiel (zone universitaire Talence – Gradignan – Pessac), cohérent avec les OAP existantes.

3.2. Nécessité de modifications

Certaines dispositions réglementaires du PLUi, bien qu'établies pour protéger des objectifs légitimes (protection des arbres, continuité cyclable, mixité sociale, etc.), se révèlent inadaptées au regard du projet.

Des ajustements sont donc nécessaires pour :

- Adapter des emplacements réservés,
- Modifier des servitudes,
- Réviser un règlement de secteur,
- Déclasser partiellement un Espace Boisé Classé.

III- MODIFICATIONS NECESSAIRES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE

1. Emplacements réservés

- **Bordeaux – Emplacement S218** : incompatibilité sur 140 m² liés à l'élargissement de la rue de Bethmann pour le passage du bus. L'affectation sera ajustée pour intégrer cette infrastructure tout en maintenant les objectifs initiaux (amélioration de la desserte).
- **Gradignan – Emplacement T1991** : 230 m² concernés par une piste cyclable déjà réalisée. Il est proposé de réduire l'emplacement sans remettre en cause la continuité cyclable.

2. Servitudes

- **Servitude de mixité sociale SMS.085** : le projet de dépôt de bus, incompatible avec une programmation résidentielle immédiate, nécessite une adaptation. Le maintien de l'objectif de 50 % de logement locatif social sera garanti si un projet de logement devait se concrétiser ultérieurement.
- **Création d'une servitude IG.XX** : pour identifier l'emprise du projet comme d'intérêt général dans le PLUi et en garantir la reconnaissance réglementaire.

3. Modification du règlement C3020 (Talence)

Le règlement interdit actuellement tout abattage d'arbres. Il est proposé :

- D'autoriser à titre dérogatoire les interventions nécessaires à la réalisation du projet de transport,
- De formaliser des engagements de replantation qualitative (essences de hautes tiges, respect du paysage local),

- D'assurer une intégration paysagère de qualité (clôtures végétalisées, préservation des lisières existantes).

4. Déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé à Gradignan

- Une emprise de 46,5 m² est concernée sur une parcelle de 10 ha.
- Aucune coupe d'arbres n'est envisagée.
- L'intervention vise à permettre le passage d'une voie verte cyclable en lien avec le projet, dans une logique de mobilité douce et de continuité écologique.

IV- CONCERTATION ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- Le projet a fait l'objet d'une **concertation préalable**, suivie d'un **bilan présenté au public**.
- Les services ont été consultés sur les modifications envisagées et une réunion d'examen conjointe a donné lieu à un compte rendu sans opposition particulière.
- La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a émis un avis qui a été pris en compte par le maître d'ouvrage.
- Les prescriptions issues de l'évaluation environnementale ont été intégrées dans le projet (transplantation, replantation, gestion des continuités paysagères).

V- APPRECIATION GLOBALE

La procédure de mise en compatibilité engagée est :

- Limitée et ciblée, portant uniquement sur les points strictement nécessaires à la réalisation du projet.
- Respectueuse des principes du PLUi, sans remise en cause des grands équilibres (armature urbaine, trame verte, cohérence territoriale).
- Conforme aux objectifs climatiques et sociaux du territoire métropolitain.
- Intégrée dans un cadre de concertation.
- Effectuée de manière régulière et rigoureuse.

CONCLUSION

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 ;
- Justifiée au regard des contraintes techniques et de l'intérêt général poursuivi ;
- Compatible avec les objectifs de planification urbaine et environnementale.

Aucune atteinte disproportionnée ou irréversible aux équilibres du PLUi n'a été identifiée. Les ajustements proposés permettent une concrétisation opérationnelle du projet, sans remise en cause des principes fondamentaux d'aménagement du territoire.

La mise en compatibilité du PLUi est indispensable pour sécuriser juridiquement et opérationnellement la réalisation du bus express Pellegrin – Thouars – Malartic.

Elle ne remet pas en cause les ambitions du PLUi, mais les complète au service d'un projet structurant, inclusif et durable.

Les modifications proposées sont proportionnées, argumentées et concertées.

Elles permettront, à terme, de mieux répondre aux enjeux de mobilité, de transition écologique et de qualité de vie des habitants de la métropole.

AVIS

En conséquence, la commission d'enquête :

- Constate la **régularité de la procédure** ;
- Salue la **qualité du dossier**, la **clarté des informations** ;
- 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 sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon.

La commission d'enquête, le 5 juin 2025

Georgette PEJOUX
Présidente



Hugues MORIZOT
membre titulaire



Inès PRIAT
membre titulaire





ENQUÊTE PUBLIQUE BUS EXPRESS

PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

CONCLUSION DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE

BORDEAUX • GRADIGNAN • TALENCE • VILLENAVE D'ORNON

DU LUNDI 07 AVRIL 2025 AU LUNDI 12 MAI 2025 INCLUS

REFERENCE : arrêté préfectoral du 12 mars 2025 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole dans le cadre du projet de création du Bus express Pellegrin – Thouars – Malartic

ORDONNANCE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF N°E25000037/33 EN DATE DU 6 MARS 2025

1. Maîtrise d'ouvrage

Bordeaux Métropole est l'autorité organisatrice des mobilités et le maître d'ouvrage du projet. Elle assure la compétence en matière de transports. Son ambition est de renforcer l'attractivité économique, d'améliorer la qualité de vie et de promouvoir une mobilité durable en favorisant les transports en commun et les modes actifs dans un contexte de transition écologique.

2. Contexte et historique

Le projet s'inscrit dans un territoire urbain dense regroupant les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon. Ces zones présentent des dynamiques urbaines fortes, avec notamment des pôles majeurs comme le campus universitaire, le CHU Pellegrin, ou encore les quartiers en transformation de Thouars et Malartic. Le réseau actuel de bus est confronté à des problèmes de congestion et de saturation, rendant nécessaire une amélioration de l'offre de transport. Plusieurs alternatives ont été étudiées, notamment la création d'une ligne de tramway ou de BHNS, mais elles ont été écartées pour des raisons d'impact urbain et de coûts.

Le choix s'est donc porté sur un bus express 100 % électrique, circulant majoritairement en site propre, pour garantir des temps de parcours compétitifs et une fiabilité optimale. Entre 2018 et 2020, plusieurs concertations publiques ont permis d'affiner le tracé, de recueillir les attentes des habitants et d'intégrer les remarques dans la conception finale du projet.

La délibération n°2024-248 du Conseil de Bordeaux Métropole du 7 juin 2024 approuve le dossier d'enquête préalable à la DUP emportant MECDU et autorisant sa Présidente à solliciter l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole concernant le projet de création du Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

Par décision n° E25000037/33 en date du 6 mars 2025, le Président du Tribunal administratif de Bordeaux désigne une commission d'enquête constituée de Georgette Péjoux, présidente de la commission d'enquête, Hugues Morizot et Inès Priat, membres titulaires et Philippe Gazengel, membre suppléant.

L'arrêté préfectoral du 12 mars 2025 prescrit l'ouverture de l'enquête du 7 avril 2025 au 12 mai 2025 inclus et en fixe les modalités d'organisation.

2.1 Objectifs stratégiques

Le Bus Express s'inscrit dans une stratégie globale visant à :

- Améliorer l'efficacité du réseau de transport collectif,
- Réduire la dépendance à la voiture individuelle,
- Encourager les mobilités actives,
- Renforcer les liaisons entre pôles d'activités majeurs,
- Qualifier l'espace public.

2.2 La concertation préalable

Dès 2018, une phase de concertation publique a été initiée. La concertation organisée autour du projet de TCHNS visant à améliorer la desserte des quartiers de Thouars à Talence et Malartic à Gradignan a suscité une participation importante :

- 940 personnes présentes aux 9 réunions publiques organisées ;
- 577 contributions écrites recueillies, émanant de 320 contributeurs, dont 24 collectifs ;

La concertation a mis en évidence plusieurs éléments majeurs :

- Une forte mobilisation citoyenne, traduisant un intérêt marqué pour la création d'un TCHNS.
- Une adhésion au principe d'un transport en site propre pour mieux desservir les quartiers concernés.
- Une préférence partagée pour les modes Tramway ou BHNS.
- Une opposition de la commune de Villenave d'Ornon à un passage du tracé B4 sur son territoire, contrastant avec l'appui de Bègles.
- Des attentes claires quant à :
 - La qualité de vie (espaces verts, nuisances sonores, proximité des stations).
 - La préservation de l'environnement urbain (boisements, cadre bâti).
- Une accessibilité renforcée pour les habitants.

3. DESCRIPTION DU TRACE RETENU

A l'issue de la concertation préalable, des études préliminaires (2022-2023) ont permis d'affiner le projet, celui qui est présenté à l'enquête publique.

Le tracé du Bus Express s'étend sur 11,5 kilomètres, articulée autour d'un tronc commun de 6,5 km avant de se diviser en deux branches distinctes desservant les secteurs de Thouars et Malartic. Le parcours traversera les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon.

La ligne comptera 23 stations. En heure de pointe, le temps de trajet moyen est estimé à environ 30 minutes sur l'ensemble de la ligne, avec une fréquence de passage toutes les 5 minutes sur le tronçon central.

L'amplitude horaire de service s'étendra de 5h00 à minuit, voire 1h00 selon les jours, offrant une grande souplesse d'utilisation pour les usagers.

MATERIEL ROULANT ET INTERMODALITE

La ligne sera exploitée avec une flotte de 20 bus articulés électriques de 18 mètres, garantissant un service silencieux, propre et performant. Les véhicules seront rechargés via un système de recharge lente au dépôt de Lescure, spécialement réaménagé à cet effet.

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

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET URBAINS

Le projet intègre des préoccupations environnementales majeures :

- La création de 21,6 km d'aménagements cyclables continus ;
- La mise en œuvre de revêtements perméables et d'infrastructures favorisant l'infiltration naturelle des eaux pluviales ;
- Le déploiement d'alignements d'arbres, de mobilier urbain apaisé, et l'intégration au Réseau Vélo Express (ReVE).

COUT GLOBAL ET MODALITES DE FINANCEMENT

Le coût total du projet est estimé à 112,43 millions d'euros (valeur décembre 2023). Il bénéficiera d'une subvention de l'État à hauteur de 5,49 %, le financement principal étant assuré par Bordeaux Métropole dans le cadre de son Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI).

EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

Le projet a été soumis à une évaluation socio-économique réglementaire portant sur :
- la stratégie et les justifications de l'action,

- les impacts sociaux, environnementaux et économiques,
- une synthèse des bénéfices attendus pour les territoires et les acteurs concernés.

L'analyse s'appuie sur le Modèle Multimodal Multipartenarial (MMM), couvrant toute la Gironde et prenant en compte tous les modes de déplacement. Ce modèle a été recalibré localement pour garantir la fiabilité des prévisions.

Les principaux résultats font apparaître:

- +11 200 déplacements/jour en transports en commun grâce au projet,
- 24 300 montées/jour prévues sur la ligne,
- Bonne intégration du projet dans le réseau avec forte utilisation des correspondances,
- Réduction du trafic routier global, sans congestion notable, sauf à Talence,
- Légère baisse de l'usage du vélo en périphérie, sans effet négatif sur les cyclistes autour de la ligne.

Le bilan de la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique: +314 M€ (en euros 2023), de la rentabilité : 1,71 €/€ investi, témoignent d'un retour sur investissement intéressant

Ainsi, le projet est hautement rentable, positif pour l'environnement et les usagers, et bien intégré dans son territoire. Il représente une valeur ajoutée solide pour la collectivité, répondant aux enjeux de mobilité durable.

4. CADRE JURIDIQUE ET PIECES ADMINISTRATIVES

L'enquête publique s'inscrit dans un cadre réglementaire défini par plusieurs codes et décisions administratives. Elle est conduite conformément :

- Au Code de l'environnement, en matière d'évaluation environnementale des projets (articles L.122-1 à L.122-14 et R.122-1 à R.122-27) et d'organisation des enquêtes publiques (articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27) ;
- Au Code de l'expropriation, pour la déclaration d'utilité publique (articles L.1, R.112-4, L.122-1, L.122-5) ;
- Au Code de l'urbanisme, notamment pour la concertation préalable (articles L.103-2 à L.103-7) et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14).

Le cadre administratif repose également sur l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe n°2025APNA16 du 29 janvier 2025) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage (4 mars 2025), sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 4 février 2025 portant sur la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole, sur les avis sollicités des collectivités territoriales concernées, conformément aux articles L.122-1 et R.123-8 du Code de l'environnement.

5. Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à enquête publique se compose de 11 pièces volumineuses accompagnées d'annexes particulièrement bien documentées et illustrées. La redondance de certains chapitres a été reprochée et le maître d'ouvrage s'en est expliqué par la nécessité de répondre d'une part, aux exigences réglementaires liées à l'étude d'impact et d'autre part à l'interaction du dossier DUP avec celui de la MECDU.

Commentaires de la commission d'enquête

Sur l'état initial de l'environnement : il est étayé et aborde l'ensemble des thématiques attendues. Il est également alimenté de nombreuses cartes qui en facilitent la lecture et favorisent la localisation des enjeux sans difficulté. Des synthèses sont proposées par thématiques afin de pouvoir parcourir rapidement les principaux enjeux.

A noter néanmoins qu'à ce stade, il manque une étude plus approfondie de niveau 1 concernant les lieux-dits vulnérables présents sur le site du projet.

Comme l'a souligné la MRAE « le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document distinct. Il est clair, succinct, facilement lisible et suffisamment illustré pour permettre une compréhension aisée des enjeux du projet par le public. Les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet sont toutefois dispersées dans divers documents, ce qui ne facilite pas une appréhension claire et rapide de ses principales caractéristiques ».

La commission d'enquête partage cette difficulté de manipulation des dossiers dont les redondances lui ont été quelquefois signalées.

Cependant, il est notable de remarquer que les contributeurs se sont exprimés principalement par voie électronique et que leurs observations se sont avérées détaillées et pointues témoignant ainsi de leur capacité à s'affranchir d'une quelconque aide dans leur recherche documentaire.

De même, les personnes venues s'informer aux permanences ont démontré que les documents tels que le plan général des travaux ou les avis des services, par exemple, étaient d'un accès relativement aisé.

Le dossier, dans sa forme, a été favorablement accueilli par le public.

AVIS DE LA MRAE ET MEMOIRE EN REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) a rendu, le 29 janvier 2025, un avis globalement favorable sur la qualité de l'étude d'impact, portant sur le projet, la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole. Il en ressort :

- **Points positifs :**
 - L'étude présente bien les enjeux principaux (qualité de l'air, réduction des gaz à effet de serre, cadre de vie).
 - Peu de remarques sur le milieu naturel et physique.
- **Recommandations :**
 - Grouper les documents pour faciliter la lecture.
 - Revoir l'étude « air et santé » pour les établissements sensibles (écoles, crèches).
 - Respecter le Plan de Prévention du Bruit (PPBE).
 - Mieux préciser l'évolution des parts modales des transports.
 - Mettre en place des indicateurs de suivi post-mise en service.
 - Étudier les nuisances liées aux détournements de circulation pendant le chantier.
 - Renforcer l'analyse paysagère, notamment sur la suppression des alignements d'arbres (avenue de Thouars).

La MRAe ne remet pas en cause le projet mais souligne l'importance d'améliorer l'étude sur la qualité de l'air aux lieux vulnérables.

MEMOIRE EN REPONSE DE BORDEAUX METROPOLE

Bordeaux Métropole a répondu par un mémoire accompagné de compléments et mises à jour du dossier, sans modification substantielle du projet ni de l'étude d'impact.

- **Sur la qualité de l'air :**
 - Initialement, une étude de niveau 2 a été jugée suffisante compte tenu de l'impact globalement positif du projet.
 - Un complément d'étude de niveau 1 a été réalisé pour les établissements sensibles, confirmant l'absence de risques sanitaires significatifs.

- **Sur le bruit :**
 - Actions prévues : apaisement du trafic, choix du revêtement, protections acoustiques, charte « chantiers propres ».
- **Sur la part modale :**
 - Le projet entraînerait 11 200 déplacements supplémentaires en transports en commun et une diminution de 11 000 déplacements en voiture, avec des bénéfices environnementaux et humains.
- **Sur les impacts chantier :**
 - Organisation des travaux en phasage, avec maintien maximal de la circulation et des accès.
- **Sur les arbres :**
 - Transplantation envisagée après étude phytosanitaire.
 - Ratio de 5 arbres replantés pour 1 arbre impacté, avec protection des arbres majeurs et 84 nouveaux arbres plantés autour du parc de Thouars.

Commentaires de la commission d'enquête :

Sur l'étude d'impact, elle note que Bordeaux Métropole a répondu de façon satisfaisante à l'avis de la MRAe.

L'ensemble des impacts est exposé de manière claire et détaillée. Il est également possible d'en avoir un résumé simple et concis dans le résumé non technique de l'étude d'impact. Les impacts présentés, durant la phase de chantier puis la phase d'exploitation, sont a minima inexistantes, et, pour les plus importants, de niveau faible. Cela découle d'une multitude d'actions mises en œuvre afin de réduire les effets des travaux et de la mise en service du bus express.

AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES SUR LE DOSSIER D'ENQUETE :

Les collectivités territoriales amenées à se prononcer sur le dossier d'enquête du Bus express sont :

- Bordeaux
- Talence
- Villenave-d'Ornon
- Gradignan
- Bègles

- La commune de Gradignan a transmis son avis, en date du 17 février 2025, sous forme de délibération. Il en ressort :
 - Une inquiétude sur le secteur de la Croix de Monjous : le tracé prévu en site propre engendrera un report du trafic sur les rues adjacentes, internes aux lotissements et non dimensionnées. De plus, le gain de temps est faible compte tenu des impacts qu'apportera cet aménagement.
 - Concernant le secteur du boulevard Malartic : le projet d'aménagement, qui prévoit une voie verte et une réhabilitation de la chaussée, doit inclure une rénovation de ses trottoirs, attendue depuis de nombreuses années.
 - Concernant le secteur amenant jusqu'au terminus Barthès, il est demandé à Bordeaux Métropole de faire continuer la ligne de bus jusqu'au centre-ville de Gradignan, notamment pour relier les quartiers inscrits dans le périmètre de la politique de la ville, au centre-ville et à ses équipements.
 - La commune souhaite que la réhabilitation de la chaussée se fasse sur l'ensemble du linéaire prévu sur la commune de Gradignan.
- 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.
- La ville de Talence qui s'est mobilisée depuis des années pour la réouverture de la gare de la Médoquine et l'articulation du RER métropolitain avec le futur Bus Express, se déclare très

favorable à la mise en œuvre de ce projet. La Ville de Talence insiste sur les atouts suivants qu'offre le projet :

- Alternative qualitative à l'utilisation de la voiture, tant en termes de fréquence, que de diminution des temps de parcours
- Amélioration de la desserte du campus et de renforcement du lien entre le quartier de Thouars et les pôles hospitaliers et universitaires
- Connexion avec les lignes de tram (A et B et peut être un jour C) permettant de se déplacer efficacement dans l'agglomération bordelaise sans être obligé de passer par le centre-ville.
- Requalification des espaces publics permettant de renforcer la place des modes doux tout en adaptant ces espaces aux effets du changement climatique : choix de matériaux de couleur claire, pérennes, végétalisation conséquente, désimperméabilisation et gestion des eaux pluviales par des fosses de Stockholm et des jardins de pluie.
- Renouvellement des équipements pour une meilleure qualité d'usage : bus électriques, matériel neuf, stations équipées avec un mobilier adapté et végétalisées, création d'un parc relais etc...

Au regard des bénéfices apportés par cette future ligne de bus express pour le territoire la ville de Talence, exprime aujourd'hui un soutien plein et entier à ce projet structurant pour Talence et l'ensemble de l'agglomération.

- 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 : sa poursuite dans le territoire béglais est également stratégique et susceptible de prendre des tracés divers (tracés qu'elle expose dans son courrier). Ce prolongement et 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). C'est 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).

Appréciation de la commission d'enquête : Elle relève les engagements de la Maîtrise d'ouvrage de lancer des études de faisabilité technique et financière de ces différentes demandes, dont celles de l'extension du projet vers Gradignan Centre, la gare de Bègles et Mériadeck, réflexions qui lui paraissent solidement argumentées.

6. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

DUREE DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est tenue du 7 avril au 12 mai 2025 inclus, soit pendant 36 jours consécutifs, sur les communes de Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave-d'Ornon, conformément à la réglementation en vigueur. Elle s'est déroulée dans de bonnes conditions.

MISE A DISPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête et les registres d'observations étaient consultables dans les mairies des quatre communes concernées, aux horaires d'ouverture au public.

Ils étaient également accessibles en ligne :

- Sur le site des services de l'État en Gironde : www.gironde.gouv.fr,
- Sur la plateforme Projets Environnement : www.projets-environnement.gouv.fr,

- Et sur le registre numérique dédié : <https://www.registre-numerique.fr/ligne-de-bus-express-pellegrin-thouars-malartic>.

Conformément à l'article L.123-11 du Code de l'environnement, le dossier était communicable à toute personne en faisant la demande auprès de la préfecture.

MODALITES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Le public a pu formuler ses observations :

- sur les registres papier disponibles dans les mairies concernées ;
- par courrier adressé à la Cité Municipale de Bordeaux : deux courriers sont parvenus, celui de la Ville de Bordeaux et celui de la Ville de Bègles ;
- par voie électronique via le registre numérique ou par courriel.

PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les membres de la commission ont assuré 16 permanences réparties dans les quatre communes, permettant un contact direct avec le public. 19 personnes ont été reçues à cette occasion. Aucun incident n'a été signalé.

PUBLICITE ET INFORMATION DU PUBLIC

L'enquête a fait l'objet d'une large publicité :

- Avis publié dans les journaux Sud-Ouest et Les Échos Judiciaires Girondins les 21 mars et 11 avril 2025 ;
- Mise en ligne sur le site de la préfecture ;
- Affichage réglementaire réalisé par les communes et le maître d'ouvrage, certifié par huissier ;

La commission a pu vérifier l'effectivité de l'affichage sur site, tout au long du tracé du projet.

CLOTURE DE L'ENQUETE

Les registres papier ont été clos le 13 mai 2025 par la présidente de la commission d'enquête.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS

La commission a souhaité transmettre un procès-verbal de synthèse intermédiaire au maître d'ouvrage le 25 avril 2025, qui y a répondu le 9 mai. Le PV final lui a été adressé le 15 mai, suivi d'un mémoire remis dans les délais le 27 mai 2025. La commission d'enquête a trouvé des éléments de réponse recherchés à travers les arguments étayés du maître d'ouvrage.

DEMARCHES PREPARATOIRES ET VISITES SUR SITE

Avant l'ouverture de l'enquête, des échanges ont eu lieu avec :

- Les services de la préfecture pour l'organisation de l'enquête ;
- Le maître d'ouvrage pour la remise et l'analyse du dossier (dont trois réunions en visioconférence) ;
- Les communes concernées pour la mise en place logistique.

Les membres de la commission ont effectué plusieurs visites de terrain.

Avis de la Commission d'enquête :

La commission d'enquête souligne la qualité de l'organisation de l'autorité organisatrice et des services de Bordeaux Métropole qui sont restés disponibles durant toute la durée de l'enquête.

La publicité, les affichages et informations du public, la mise à disposition des dossiers ainsi que le volet dématérialisé respectaient bien la procédure et le public a bénéficié d'une information appropriée.

Les dispositions prescrites ont été exécutées dans des conditions satisfaisantes.

Les obligations légales ont été accomplies dans le respect des textes en vigueur.

L'enquête s'est déroulée dans un climat de respect mutuel et aucun incident n'est à signaler.

7. ANALYSE DES OBSERVATIONS

BILAN DES OBSERVATIONS

La mobilisation de la population a été importante sur des sujets bien ciblés et dans des secteurs bien déterminés. En effet, la commission d'enquête a pu remarquer que l'acceptabilité du projet était variable selon la densité du secteur bâti traversé :

- dans les secteurs denses de la « Ville équipée » et « productive », le projet était particulièrement bien accueilli : par son tracé en site propre et les aménagements cyclables et piétonniers projetés ; quelques critiques sur les nuisances sonores ont été relevées.
- dans le secteur de la « Ville paysagée », les avis favorables ont souvent été assortis de remarques sur la suppression du stationnement et des tournes à gauche ...
- dans le secteur de la « Ville dilatée », les habitants de ces zones moins denses et pavillonnaires profitent d'aménagements de sécurité et de confort mais sans véritable site propre sur la totalité du trajet.

LES REGISTRES ET LES PERMANENCES

- 2 avis sur le registre papier de Bordeaux où les commissaires enquêteurs ont reçu 3 personnes lors des permanences, 1 courrier du 12 mai 2025 de la Ville de Bordeaux ainsi qu'un courrier de la Ville de Bègles en date du 22 avril ont été annexés au registre papier.
- 7 avis à Gradignan où les commissaires enquêteurs ont reçu 11 personnes
- 6 avis à Villenave d'Ornon où les commissaires enquêteurs ont reçu 5 personnes
- 10 avis à Talence où les commissaires enquêteurs ont reçu 10 personnes.

LES OBSERVATIONS

Il a été comptabilisé 167 contributions au total dont 74 à Villenave d'Ornon, 55 à Gradignan, 20 à Talence, 14 à Bordeaux et 4 ailleurs (principalement de Pessac).

Les nombreuses suggestions qui ont accompagné les avis favorables se sont révélées très significatives à Villenave d'Ornon (emplacement du futur parc relais), à Gradignan (Croix de Monjous/stationnement), à Talence (Thouars) et à Bordeaux (nuisances sonores), par exemple.

Des sujets plus globaux comme le coût du projet au regard de ses bénéfices ainsi que le degré de son intermodalité, de l'amélioration apportée en termes d'aménagement des pistes cyclables et piétonnes ou encore de l'impact du projet sur l'environnement ont été interrogés.

Il y a eu 2022 visites du site dématérialisé et 761 téléchargements du dossier durant l'enquête.

Les documents consultés plus fréquemment s'avèrent être principalement : le plan général des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages, les dépenses, l'étude d'impact et les informations juridiques et administratives.

Les orientations du public :

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%.

Avis de la Commission d'enquête :

Malgré de nombre peu important des contributions, cette enquête a suscité un réel intérêt qui s'est traduit par une très forte consultation du dossier et tout particulièrement par les moyens dématérialisés : 84% des observations ont été effectuées sur le registre numérique.

Lors de l'enquête publique, de nombreuses préoccupations ont été formulées, notamment en lien avec le **plan de circulation**. Les riverains ont exprimé des inquiétudes quant à l'impact du projet sur leur **santé et sécurité**, en particulier dans les secteurs sensibles. La **congestion** potentielle de certains axes (Croix de Monjous, Salvador Allende), les **suppressions de tourne-à-gauche** (Tauzin, Monjous), ainsi que la **réduction du nombre de places de stationnement** sur certaines parties du parcours ont également suscité des réactions. Enfin, les **nuisances sonores**, bien que modérées par l'utilisation de bus électriques futurs, ont été soulignées comme un sujet de vigilance, notamment pendant la phase travaux. Concernant l'**extension des branches**, de nombreux usagers de la ligne 8 ont exprimé leur souhait de voir le tracé prolongé vers **Gradignan centre** et la **gare de Bègles** ou vers le **quartier Mériadeck**. Sur les **niveaux de performance attendus**, certains contributeurs ont manifesté un **scepticisme modéré** et certains **aménagement en site propre** ne sont pas apparus comme probants aux yeux de certains.

Ce sont donc sur ces différents sujets que la commission d'enquête s'est attachée à élaborer une analyse bilancielle du projet.

8. ANALYSE BILANCIELLE

Rappel des objectifs fixés par Bordeaux-Métropole

Le Bus Express s'inscrit dans une stratégie globale visant à :

- Améliorer l'efficacité du réseau de transport collectif, en proposant un mode de déplacement rapide, fréquent et fiable.
- Réduire la dépendance à la voiture individuelle, en offrant une alternative compétitive et attractive.
- Encourager les mobilités actives, telles que la marche et le vélo, en créant un environnement urbain plus favorable.
- Renforcer les liaisons entre pôles d'activités majeurs, facilitant l'accès à l'emploi, à la formation et aux soins.
- Requalifier l'espace public, grâce à des aménagements paysagers qualitatifs et à la désartificialisation des sols.

Intermodalité/offre de service	
Critères/objectifs	Avantages
Encourager et augmenter la part modale des TC et le report modal des VP	-Amélioration de l'offre TC avec une nouvelle ligne express (BHNS) -Augmentation de l'attractivité des TC avec une ligne rapide et fiable et des P+R -+ 11 200 déplacements TC par jour au détriment de la voiture particulière
Réduire des temps de parcours TC Réduire le nombre de stations	-Concurrence d'une ligne en TCSP -Gain de temps de 6 minutes en moyenne pour les reportés de la voiture particulière

Intermodalité	- Interconnexion avec les bus, les tramways et le train - Halte et PEM de La Médoquine 2 connexions avec le tramway (A et B)
Fiabilité de l'offre de TC	- Un bus express en site propre prioritaire aux intersections. -Pas de perturbation du trafic
Offrir une desserte TC extra-rocade et non radiale	-La ligne dessert des communes extra rocade et les relie directement au centre-ville -24 300 personnes attendus sur la ligne du bus express -72 300 véhicules.kilomètres en moins pour les VP par jour
Attractivité qualitative du matériel roulant électrique	Adaptation des caractéristiques du matériel roulant (notamment dimensions) Choix d'un matériel roulant électrique zéro émission dès la mise en service Réduction des nuisances (sonores/vibrations)
Points faibles identifiés : réduction du nombre d'arrêts, suppression de tournes à gauche, perturbation de l'accessibilité et recul en matière d'inclusivité : les temps de marche supplémentaires sont considérés comme non négligeables pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite (PMR), les femmes enceintes, les personnes accompagnées d'enfants en bas âge...et les tournes à gauche, comme un danger en termes de sécurité routière. Synthèse/commentaire de la commission d'enquête : le projet vise une réduction significative des temps de parcours, grâce à un site propre continu sur une grande partie du tracé, à la priorité aux carrefours à feux. La commission d'enquête prend note que l'interdistance moyenne de 450 à 500 mètres entre stations retenue sur le tracé, qui représente un compromis équilibré entre accessibilité piétonne et performance du transport. Une trop grande densité d'arrêts aurait pour effet de ralentir significativement la vitesse commerciale du Bus Express, réduisant ainsi son attractivité et son efficacité globale. Elle observe que le projet en site propre impose de répondre aux objectifs de performance et d'efficacité et exige l'optimisation et l'amélioration significative de la mobilité métropolitaine (maillage renforcé : tram, RER, bus et pôles de service) avec une desserte plus efficace des pôles générateurs de déplacements (CHU, campus, sud ouest de l'agglomération, gare Médoquine...). Elle constate que le projet est conforme à la stratégie métropolitaine des mobilités et au schéma des mobilités de la Métropole et que la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE) s'avère positive en soulignant la rentabilité socio-économique du projet et sa robustesse (bilans monétarisés) selon plusieurs scénarios et tests développés dans le dossier.	

Déplacement/stationnement	
Critères/objectifs	Avantages
Incitation aux modes actifs	Aménagements améliorant le cadre de vie des habitants : aménagements paysagers et désartificialisation des sols, développement des modes actifs/doux, sécurisation des abords, de la circulation et des personnes.
Politique volontariste en faveur du vélo et du piéton	Création de pistes cyclables sécurisées et continues sur les tronçons adaptés. Intégration paysagère dans le parcours et amélioration du cadre de vie.

Points négatifs : impact sur la capacité actuelle du stationnement - la réalisation du projet induit une réduction importante du nombre de stationnement avec également le risque de congestion accrue du trafic routier sur certains secteurs (notamment en lien avec les sites propres et priorités aux ronds-points) aux heures de pointe.

Synthèse/commentaire de la commission d'enquête

Elle observe que les effets négatifs sur le stationnement sont largement compensés par des aménagements de sécurisation et de confort pour les usagers des modes actifs tout en améliorant le cadre de vie. C'est un impact positif salué par le public dont certaines associations contributives.

Le remaniement global de l'emprise rendu nécessaire par l'insertion de tous les modes (bus en site propre, voitures, cycles, piétons, végétal) conduit à une adaptation de l'offre de stationnement sur certaines rues. La Métropole rappelle que le projet intègre une politique volontariste en faveur du vélo, avec la création de pistes cyclables sécurisées et continues sur les tronçons adaptés. De fait, les contraintes d'espace en voirie, notamment dans les secteurs étroits ou saturés, nécessitent parfois un compromis entre les différents usages (voitures, bus, piétons, vélos). Elle ajoute que le projet prévoit également des aménagements complémentaires hors voirie (pistes en voie verte, stationnements vélos sécurisés) pour renforcer l'offre cyclable.

Renforcement du report modal/foncier	
Critères/objectifs	Avantages
Report modal Parc relais	-Terrain en propriété de Bordeaux Métropole et coût de réalisation limité (pas d'acquisitions foncières) -Proximité de l'échangeur 17 et du premier arrêt du tronc commun -Situé en amont des fortes congestions dans la direction de Bordeaux -Accès via l'avenue de Proudhon facilement identifiable et lisible et aménagements limités des accès sur l'avenue Thouars faiblement congestionnée -Impact positif du parc relais sur le report de stationnement sur les abords des arrêts de bus et sur la limitation des stationnements sauvages périphériques -Amélioration du cadre paysager du site et notamment des abords avec l'école, amélioration de la qualité de l'air, sonore et sécurisation du site et des accès par rapport à la situation actuelle (signalisation, zone 30, traverse signalisée...) -Accord de la Métropole pour préciser et discuter le plan de circulation avec les riverains et autres usagers du secteur.
Extension de la ligne : demandes du public et des Villes concernées	-conservation de la desserte vers le centre de Gradignan comme c'est le cas actuellement- nécessité de desservir une zone en développement urbain d'envergure dans le centre-ville -pertinence de poursuivre la fourche de Thouars/parc relais vers la gare de Bègles en desservant ainsi directement les équipements scolaires de Bègles et en assurant l'interconnexion avec les réseaux bus express/lignes bus actuels/tram A -perspective de rejoindre Mériadeck pour renforcer la liaison entre le sud-ouest de la Métropole et l'hyper centre de Bordeaux et soulager la ligne B du tram déjà très saturée. -ne pas abandonner les réflexions sur le tram et le métro dans le secteur
Tram et métro : questionnements	
Maîtrise foncière	-Le projet ne nécessite que des emprises foncières limitées, strictement nécessaires à l'élargissement ou à la sécurisation.
Points négatifs concernant le parc relais: Report de stationnement sur les parkings à proximité (parking gratuit piscine de Thouars par exemple) - Risque de congestion accrue du trafic routier sur l'avenue Proudhon, Salvator Allende et avenue de Thouars aux heures de pointe- Proximité du projet avec des lieux dits « vulnérables », notamment l'école maternelle Picasso.	

Synthèse/commentaire de la commission d'enquête sur le parc relais :

Elle note la pertinence de sa réalisation au regard de sa proximité du tronc commun avec une fréquence renforcée et donc une offre plus attractive et l'implantation proposée est à 350 m du premier arrêt du tronc commun avec une accessibilité directe et lisible depuis la rocade. Aux abords de l'échangeur 17 et directement accessible depuis la rue Proudhon, avec une voie de tourne-à-gauche dédiée, le parc-relais sera ainsi jalonné.

Son aménagement paysager sera qualitatif avec de nombreux arbres plantés, notamment en frange de la voie verte de 4 m qui sera maintenue. Le couvert arboré s'accompagnera d'une haie arbustive dense et occultante (hauteur d'environ 2,00 m), créant une mise à distance avec la cour du groupe scolaire. La densité de la trame végétale réduira les nuisances sonores. Ces aménagements participent ainsi à l'amélioration du cadre de vie des riverains et usagers

Par ailleurs, l'équipement profite d'opportunités foncières pour le besoin identifié en nombre de places (150 places).

Elle relève le constat de la Métropole : *« Si le parc-relais n'est pas implanté à cet endroit-là, il existe un risque très important de stationnement sauvage ou désorganisé dans le quartier (effet qui a été constaté sur tous nos précédents projets). En effet, en l'absence de parc-relais dans le quartier, la circulation et le stationnement ne seront pas canalisés et maîtrisés vers un unique lieu dédié mais sera diffus et grèvera les emplacements de stationnements licites autour des équipements du quartier (école et Ram, gymnase, etc.) et les trottoirs. L'accès au parc-relais sera double depuis la rue Salvador Allende et depuis l'avenue de Thouars... Le parc-relais fait l'objet d'un aménagement paysager très qualitatif avec de nombreux arbres plantés. La voie verte de 4 m sera maintenue. Ces aménagements améliorent le cadre des riverains et usagers ».*

Face à la mobilisation du public sur ce sujet, la commission d'enquête accueille favorablement l'engagement de Bordeaux Métropole de poursuivre les études sur le plan de circulation locale qui sera travaillé et échangé avec la Ville et les riverains.

Synthèse/commentaire de la commission d'enquête sur les extensions de la ligne du futur bus express :

Elle prend acte de la réponse de la Métropole qui s'engage, dans la continuité du bilan de la concertation, 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, à étudier l'opportunité et le cas échéant, la faisabilité d'un prolongement à la gare St-Jean, à étudier un projet de liaison vers Gradignan Centre (dont la desserte de Gradignan sera maintenue à la mise en service du bus express) et à mener les procédures règlementaires en vue de sa réalisation. De plus, Bordeaux Métropole s'engage à étudier l'opportunité et la faisabilité d'un projet de liaison au quartier Mériadeck.

Concernant le métro, la commission d'enquête note la réponse du maître d'ouvrage :

Seule une étude d'opportunité et de faisabilité sur une éventuelle ligne de métro est en cours d'étude avec des conclusions qui devraient être rendues d'ici l'automne 2025.

Cette étape ne constitue pas une décision de réalisation, mais un approfondissement technique et stratégique afin de disposer de tous les éléments nécessaires à une décision éclairée sur l'opportunité de créer une ligne de métro à Bordeaux Métropole. Aucune décision politique n'a été prise sur ce sujet.

Ainsi, au-delà de l'absence d'une décision de faire, il n'y a pas de tracé ou de calendrier de mise en œuvre. Si un tel projet devait voir le jour, il faudrait une première décision politique de poursuivre cette étude, puis la mise en place d'un dispositif pour concerter avec le public (de type débat public très certainement). En tout état de cause, aucune ligne ne pourrait être mise en service avant 2040.

Il n'y a donc pas lieu, à ce jour, de considérer un futur projet de métro.

Concernant le tram, la commission d'enquête note la réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la desserte en tramway de la ville de Gradignan, les études versées à la concertation, qui s'est tenue en 2019, concluaient à une complémentarité des dessertes des territoires par les deux lignes. Les études menées dans ce cadre, présenteront bien les effets cumulés de ces deux projets.

Sur la maîtrise foncière, la commission d'enquête constate que les acquisitions foncières sont limitées à l'essentiel, grâce à une emprise majoritairement publique. Le respect de la propriété privée est ainsi reconnu.

Intégration du projet dans l'environnement	
Critères/objectifs	Avantages
Synthèse/commentaire de la commission d'enquête Au-delà du respect de la procédure d'évaluation environnementale, Bordeaux Métropole a répondu favorablement aux recommandations de l'AE dans son mémoire. La commission d'enquête remarque que l'un des enjeux du projet est notamment d'améliorer la qualité de vie des quartiers grâce à un apport végétal source d'aménité et de fraîcheur, permettant un impact environnemental positif à long terme. Aucune végétalisation n'est proposée au détriment de l'efficacité des transports en commun. Salué globalement (bus électrique, désimperméabilisation, plantation), l'engagement écologique est parfois nuancé par la transplantation d'arbres, perçue comme une atteinte au patrimoine végétal, avec un doute sur leur survie. Les éléments étudiés démontrent que le projet répond à des objectifs de mobilité durable, d'efficacité territoriale, de sobriété foncière et de bien-être environnemental. La conception équilibrée et son insertion urbaine étudiée du projet permettent d'assurer une cohérence avec la stratégie métropolitaine et le Schéma des Mobilités.	

L'analyse bilancielle environnementale montre une balance favorable à la réalisation du projet.

L'accord de Bordeaux Métropole pour préciser et discuter le plan de circulation avec les riverains et autres usagers du secteur ainsi qu'avec les Elus est à souligner.

CONCLUSION

Le projet de Bus Express Pellegrin-Thouars-Malartic de Bordeaux Métropole s'inscrit dans une logique affirmée de transformation du système de mobilité urbaine en faveur des modes de déplacement durables, efficaces et intégrés. Sa vocation est double : répondre aux enjeux de desserte des pôles structurants du sud-ouest de l'agglomération tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie et à la transition écologique. Le projet figure parmi les sept lignes de bus express inscrites au Schéma des Mobilités 2020–2030.

Il répond à des objectifs d'intérêt général en cohérence avec les enjeux urbains actuels :

- réduction de l'usage de la voiture individuelle,
- amélioration de l'offre de transport en commun sur un axe stratégique,

- connexion transversale entre les pôles d'habitat, d'emploi, de formation et de soins (CHU, universités, quartiers résidentiels),
- complémentarité avec le réseau tram/RER et développement d'une intermodalité urbaine durable.

La commission d'enquête a relevé les principaux éléments faisant ressortir l'utilité publique du projet.

- ✓ Sur la volonté de requalification urbaine et d'intégration des enjeux environnementaux (désimperméabilisation, végétalisation, création d'espaces verts, pistes cyclables, etc.) → Sur ce point, **l'utilité publique du projet réside dans la nécessité d'amplifier et d'améliorer la qualité des espaces publics partagés tout en intégrant les engagements de la transition écologique. Elle est également reconnue si elle est consolidée par une prise en compte des publics localement et des lieux vulnérables.**
La commission reconnaît que le projet répond à cette disposition tout en insistant sur l'importance d'une poursuite du dialogue avec les usagers et les riverains, localement.
- ✓ Sur l'accessibilité aux services publics et aux pôles générateurs de déplacement → **L'utilité publique du projet dans son caractère social réside dans la nécessité de mettre à disposition des infrastructures de transport performantes permettant de faciliter l'accès aux services publics et aux centres économiques du territoire. La commission reconnaît que le projet répond à cette disposition de par le tracé proposé.**
- ✓ Sur l'amélioration de l'offre de transport et le succès du report modal → **L'utilité publique du projet repose sur le niveau de performance visé par le Maître d'Ouvrage et la performance réelle qui sera évaluée dans le futur. Pour y répondre, la commission reconnaît le bilan positif de l'évaluation socio-économique présentée qui, à ce stade, confirme l'utilité publique du projet.**
- ✓ Sur la sobriété foncière → **L'utilité publique du projet repose sur le souci de préserver au mieux la propriété privée avec des acquisitions foncières les moins impactantes possibles. La commission reconnaît que le projet répond à cette disposition dans la volonté du maître d'ouvrage de proposer un projet limitant fortement les impacts sur le foncier privé.**

AVIS

La commission d'enquête :

- après avoir analysé les différentes pièces du dossier d'enquête et échangé, lors de plusieurs réunions, avec le maître d'ouvrage,
- après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique,
- après avoir emprunté à plusieurs reprises la ligne 8 actuelle pour mesurer l'impact de la suppression de certaines stations pour les usagers,
- après avoir vérifié sur site les possibles effets de l'implantation du parc relais projeté sur le voisinage et sur la circulation pour éclairer son appréciation personnelle,
- avoir accueilli et informé le public venu aux permanences ;

Et considérant :

- les éléments d'appréciations qu'elle a pu relever dans le dossier,
- l'avis de l'autorité environnementale,
- les avis des collectivités concernées par le projet,
- la forte mobilisation du public sur des secteurs bien définis et sur des sujets bien ciblés,
- les avis et argumentations de nombreuses associations;

Tout en tenant compte des remarques examinées attentivement, des réponses étayées du maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse aux questions du public et de celles de la commission d'enquête, qui valent engagement de sa part, **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.**

C'est pourquoi, la commission d'enquête formule les recommandations fortes suivantes :

- **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 Tauzin) avec l'appui des élus locaux.
- **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.
- **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.
- **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.

Sous réserve de la prise en compte de ces recommandations par le Maître d'Ouvrage, la commission d'enquête émet **un avis favorable** au projet de ligne bus express Pellegrin-Thouars-Malartic sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon.

La commission d'enquête, le 5 juin 2025

Georgette PEJOUX
Présidente



Hugues MORIZOT
membre titulaire



Inès PRIAT
membre titulaire

