

Bus Express Pellegrin – Thouars - Malartic

**DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU**

Pièce H : Etude d'impact

Chapitre 1 : Préambule

Chapitre 1 : Préambule..... 3

1. Le projet en synthèse..... 4

1.1. Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic..... 4

1.2. Dépôt Lescure..... 6

1.3. Parc-relais de Thouars..... 6

2. Le sommaire de l’étude d’impact 7

3. Cadre réglementaire de l’étude d’impact 8

4. Les objectifs de l’étude d’impact 9

5. Contenu de l’étude d’impact..... 10

CHAPITRE 1 : PREAMBULE

1. Le projet en synthèse

1.1. Le projet de bus express Pellegrin - Thouars - Malartic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le projet propose plusieurs types d'aménagement :

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

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

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

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

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

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

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

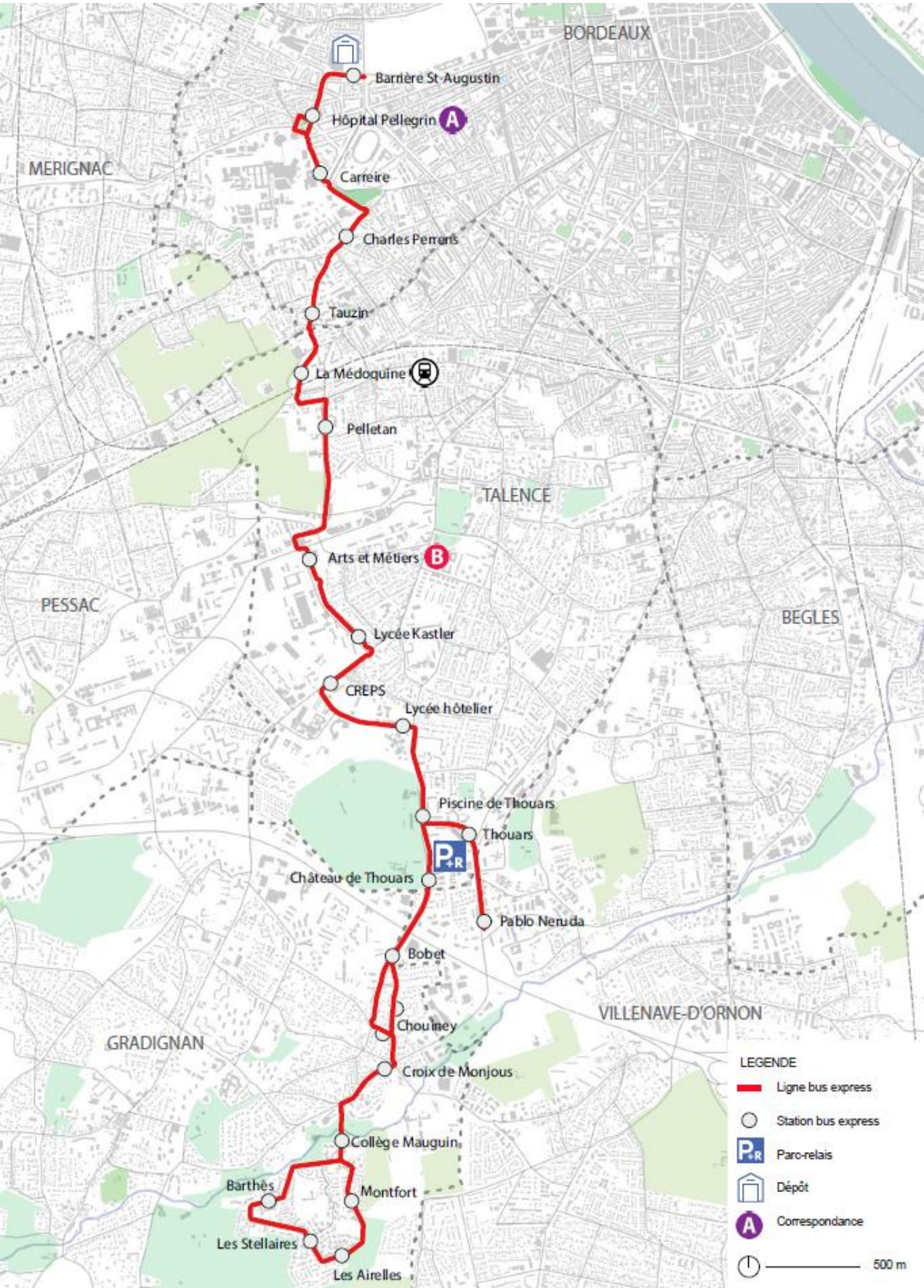


Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

Caractéristiques principales du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic

	Longueur	11,5 km dont : ♦ 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 ⇄ Piscine de Thouars : 17 min 45 → 21,5 km/h (HP) ♦ Barrière Saint-Augustin ⇄ Thouars : 20 min 45 → 20,9 km/h (HP) ♦ Barrière Saint-Augustin ⇄ Malartic : 29 min 20 → 21,6 km/h (HP)
	Dépôt	♦ Adaptation du dépôt Lescure
	Parc-relais	♦ 1 P+R d'environ 150 places
	Mise en service	♦ Fin 2027

1.2. Dépôt Lescure

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

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

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

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



Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure

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

1.3. Parc-relais de Thouars

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

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

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



Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars

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

2. Le sommaire de l'étude d'impact

Le projet de développement de transports en commun de l'agglomération bordelaise présenté à l'enquête publique est l'aboutissement d'une réflexion menée depuis de nombreuses années sur l'amélioration des conditions de circulation au sein de la métropole.

La présente pièce constitue l'étude d'impact sur l'environnement du projet. Elle est composée d'un préambule et de 9 chapitres, comme indiqué ci-après :

- ♦ Chapitre 1 : Préambule
- ♦ Chapitre 2 : Résumé non technique
- ♦ Chapitre 3 : Description de projet et des solutions de substitution étudiées
- ♦ Chapitre 4 : Etat initial de l'environnement
- ♦ Chapitre 5 : Impacts et Mesures
- ♦ Chapitre 6 : Infrastructures de transport
- ♦ Chapitre 7 : Evaluation des incidences Natura 2000
- ♦ Chapitre 8 : Auteurs et méthodes
- ♦ Chapitre 9 : Annexes

3. Cadre réglementaire de l'étude d'impact

L'article L.122-1 du code de l'environnement précise que les « projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale ». L'« évaluation environnementale » est définie comme un processus comprenant la réalisation de l'étude d'impact ainsi que les différents avis et consultations à mener autour du projet.

L'article R.122-2 du code de l'environnement et son annexe présentent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact ou suite à avis de l'Autorité environnementale compétente après dépose d'un formulaire « d'examen au cas par cas ».

Le présent projet est concerné par la rubrique 6 « Infrastructures routières » : c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact (article L. 122-1 du code de l'environnement), une enquête publique est requise conformément aux articles L. 123-2 et R. 123-1 du code de l'environnement. Elle est régie par les articles R. 123-2 à R. 123-27 du code de l'environnement.

« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (Article L. 123-1 du code de l'environnement).

Le projet nécessite par ailleurs la mise en compatibilité avec le PLU de Bordeaux Métropole. Cette mise en compatibilité est également soumise à évaluation environnementale au titre de l'article R104-13 du code de l'urbanisme.

Comme prévu par l'article R104-38 du code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale de la Mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) peut faire l'objet d'une évaluation commune avec celle du projet.

Le projet du Bus Express Pellegrin-Talence-Malartic étant soumis à étude d'impact, celle-ci portera également l'évaluation environnementale de la MECDU.

4. Les objectifs de l'étude d'impact

L'objectif de l'étude d'impact est de retracer la démarche de prise en compte des enjeux environnementaux ayant eu lieu pendant l'intégralité du processus d'élaboration et de décision du projet sous la responsabilité du maître d'ouvrage, afin d'informer le public et d'éclairer l'autorité compétente pour autoriser le projet sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

L'étude d'impact doit donc appréhender l'environnement dans sa globalité, être proportionnée aux enjeux environnementaux du projet et du territoire, justifier le projet, ses choix, son implantation, au regard de critères environnementaux, rendre compte des effets prévisibles du projet en phase chantier ainsi qu'en phase exploitation et proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels et indiquer de quelle manière ces mesures et leurs effets seront suivis après réalisation du projet.

Elle permet aussi de présenter les différentes variantes étudiées, de comparer leurs effets sur l'environnement et la santé humaine, afin de justifier que le projet retenu et présenté en enquête publique est celui présentant la meilleure adéquation entre les enjeux environnementaux et les objectifs portés par le projet. L'ensemble de cette réflexion est issu d'un processus itératif entre la maîtrise d'ouvrage, les concepteurs du projet et les rédacteurs de l'étude. En ce sens, l'étude d'impact ne doit pas justifier *a posteriori* des choix déjà réalisés sans avoir véritablement contribué à l'élaboration du projet.

L'étude d'impact sur l'environnement appliquée à ce projet remplit donc une triple fonction. Elle est à la fois :

- ♦ **un instrument de protection de l'environnement** : l'élaboration de l'étude d'impact permet d'intégrer la dimension environnementale dans la conception et les choix d'aménagement du projet, afin que celui-ci soit respectueux de la santé humaine, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et évite ou limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols ;
- ♦ **un outil d'information pour les institutions et le public** : pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l'État et des collectivités. Elle est également un outil d'information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de l'enquête publique ;
- ♦ **un outil d'aide à la décision** : l'étude d'impact constitue une synthèse des diverses études environnementales scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d'élaboration du projet. Présentant les contraintes environnementales, l'étude d'impact analyse les enjeux du projet vis-à-vis de son environnement et envisage les réponses, en termes de mesures, aux impacts éventuels.

Elle permet de prononcer la déclaration d'utilité publique en toute connaissance de cause concernant les enjeux environnementaux.

5. Contenu de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini réglementairement dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

En préambule, il rappelle que son contenu est « **proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine** ».

Dans le II de l'article, en application de l'article L. 122-3 du même code, sont mentionnées les attentes quant au contenu du document (description ici simplifiée de l'article) :

- ♦ 1° un résumé non technique ;
- ♦ 2° une description du projet, y compris, en particulier : une description de la localisation du projet, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus ;
- ♦ 3° une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;
- ♦ 4° une description des facteurs (mentionnés au III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement) susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques et le paysage ;
- ♦ 5° une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : de la construction et de l'existence du projet (y compris les démolitions), de l'utilisation des ressources naturelles, de l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets, des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement, du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique et des technologies et des substances utilisées ;
- ♦ 6° une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;
- ♦ 7° une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
- ♦ 8° les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine. La description est accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes et de l'exposé des effets attendus ;
- ♦ 9° le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;
- ♦ 10° une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;
- ♦ 11° les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

Des éléments supplémentaires spécifiques sont à traiter dans le cadre de projets d'infrastructures de transport :

- ♦ une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- ♦ une analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- ♦ une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise ;
- ♦ une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- ♦ une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement.

Enfin, pour les projets soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

L'ensemble de ces éléments sont présentés dans les différents chapitres de l'étude d'impact environnementale.

Concernant l'évaluation environnementale de la MECDU, son contenu est fixé par l'article R104-18 du code de l'urbanisme (description ici simplifiée de l'article) :

- 1° Une présentation résumée des objectifs du document ;
- 2° Une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- 3° Une analyse exposant :
 - a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement,
 - b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables ;
- 5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- 6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement ;
- 7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Principaux acronymes et abréviations

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

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

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

ZNIEFF : Zone Naturelle d’Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZP : Zone de Protection
ZPPAUP : Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZPS : Zone de Protection Spéciale
ZRE : Zones de répartition des eaux
ZSC : Zone Spéciale de Conservation

Table des illustrations

Figure 1 : Tracé du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic..... 5

Figure 2 : Schéma de principe du dépôt Lescure..... 6

Figure 3 : Schéma de principe du parc-relais Thouars..... 6