



Service Grands Projets de Transports
Direction Tramway / SDODM / Grandes infrastructures

Extension de la ligne D du tramway vers Saint-Médard-en-Jalles

**Déclaration d'intention préalable à la déclaration d'utilité publique
emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de
Bordeaux Métropole prise en application de l'article L121-18 du
code de l'environnement**

1. Préambule

La présente déclaration d'intention réalisée au titre de l'article L121-18 du code de l'environnement porte sur une procédure de déclaration d'intention d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) nécessaire à la réalisation du projet d'extension de la ligne D du tramway vers la commune de Saint-Médard-en-Jalles, en passant par Eysines, le Haillan et le Taillan-Médoc (5 250 ml).

Ce projet a donné lieu à une concertation préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, de février 2017 à janvier 2018, sur la base d'études de faisabilité mises à disposition du public et complétées au fur et à mesure de son déroulement, afin de recueillir les avis et expressions du public sur les partis d'aménagement proposés pour alimenter et enrichir le processus de concertation et d'élaboration du projet.

Après analyse multicritère effectuée sur 4 tracés le Conseil métropolitain a retenu par délibération du 23 mars 2018, le tracé T4A (desserte de Saint-Médard-en-Jalles centre par l'extension de la ligne D au niveau de la station Eysines-Cantinolle, le long de la route de Lacanau puis par l'avenue de la Boétie).

En 2019, le groupement Artelia-Signes-Suez Consulting réalise les études de conception du projet. Ces études sont menées parallèlement aux études réglementaires afin d'intégrer les contraintes environnementales et d'éviter les principaux enjeux environnementaux dans la conception des ouvrages.

Afin de pouvoir mettre en œuvre ce projet, il est nécessaire de faire évoluer le PLU 3.1 de Bordeaux Métropole, actuellement en vigueur, approuvé le 16 décembre 2016. Les évolutions resteront limitées et contenues dans l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU 3.1.

En conséquence, la présente déclaration d'intention décrit dans un premier temps les grandes caractéristiques du projet et dans un second temps les évolutions nécessaires du PLU3.1 ainsi que leurs incidences potentielles sur l'environnement.

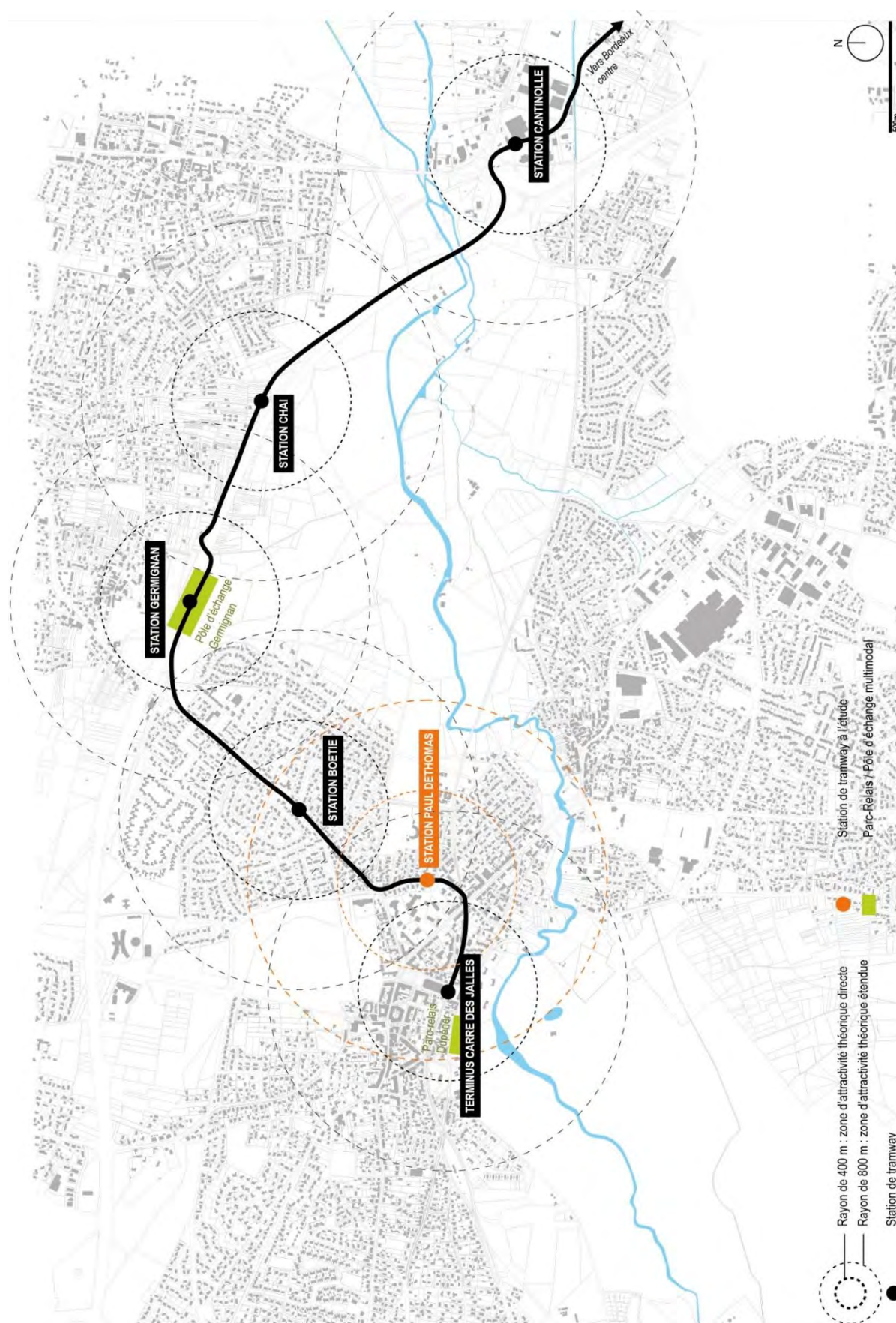
2. Motivations et raisons d'être du projet pour la réalisation duquel le document d'urbanisme doit être mis en compatibilité

Le présent projet est inscrit au Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) et au Programme d'orientation et d'actions – mobilités du PLU, afin d'améliorer la desserte en transport en commun des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et le Taillan-Médoc, par l'extension du réseau de tramway.

Le projet comporte :

- L'extension de la ligne D du tramway entre la station Cantinolle et le centre de Saint-Médard-en-Jalles, sur un linéaire de 5 250 ml, empruntant la route de Lacanau, l'avenue de la Boétie et ayant un terminus positionné aux abords de la Place de la République ;
- La création de 4 ou 5 nouvelles stations : Station Chai, Station Germignan, Station Boetie, Terminus Carré des Jalles ;
- La création d'un parking-relais à proximité du terminus du Carré des Jalles et d'un parking relais associé à un pôle d'échange multimodal au niveau de la station Germignan.

La figure suivante illustre le projet d'extension de la ligne D du tramway.



2.1. Contexte du projet

Le secteur ouest de l'Agglomération Bordelaise compte parmi les territoires métropolitains à enjeux de premier ordre, tant par son bassin d'emplois que par les pôles d'habitats qui le composent.

Ce territoire doit nécessairement être doté d'une offre de transports publics structurants facilitant l'accès à ces centralités urbaines et zones économiques et reliées aux grands axes du réseau de transport en commun de l'agglomération.

En termes de géographie urbaine, les communes de Saint-Médard-en-Jalles, du Haillan, d'Eysines et du Taillan-Médoc représentent l'accès à l'Agglomération Bordelaise par le quart nord-ouest. La demande de déplacements vers le centre de l'Agglomération renforce la nécessité de consolider l'offre de transport en commun en irriguant ces territoires par l'extension du réseau de tramway.

La mobilité dans l'ensemble du secteur est considérablement entravée par la situation du réseau routier, et tout particulièrement par celle de la rocade. Le projet proposera ainsi une alternative crédible en développant une offre de transport public massive et attractive.

Selon le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitain (SDODM), validé en janvier 2016, ce projet est l'opportunité de proposer une offre complémentaire à l'opération engagée du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) Saint-Aubin de Médoc – Bordeaux gare Saint-Jean.

2.2. Objectifs du projet

Le projet d'extension de la ligne D du tramway poursuit ainsi plusieurs objectifs :

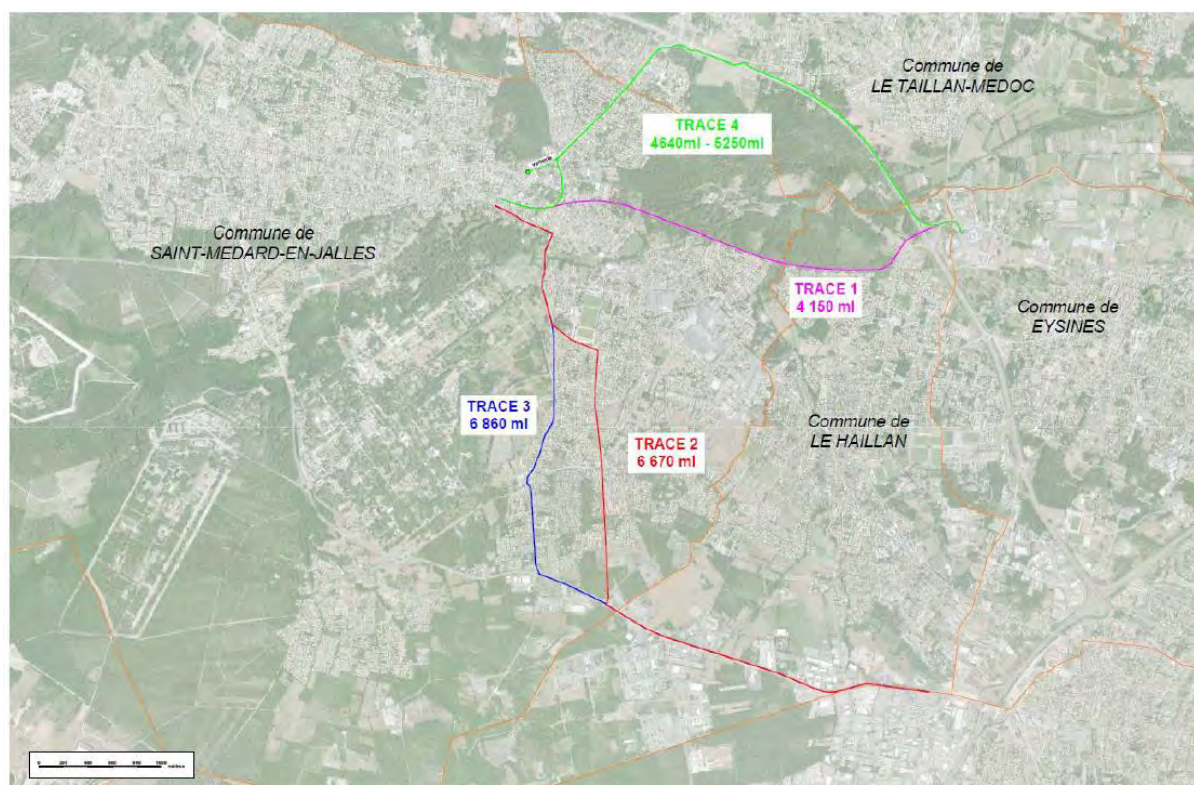
- Améliorer la desserte en transports en commun des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et le Taillan-Médoc, par prolongation de la ligne D du tramway. Cela permettra d'offrir une alternative à la voiture particulière pour se rendre dans le centre de Bordeaux et désengorger ainsi les voies de circulation routière (RD215, rocade) ;
- Créer une infrastructure respectueuse de son environnement urbain ou naturel en privilégiant une conception à faible empreinte écologique et à moindre impact foncier tant en phase travaux qu'à terme ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires mode doux, marche et bicyclette, le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les entreprises, les équipements commerciaux ou publics, concentrant de très nombreux emplois ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation ultérieure en appliquant un objectif et une méthode d'optimisation imposés dès les premières études opérationnelles.

2.3. Présentation des démarches de concertation faites au titre du projet

En application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, une concertation publique s'est déroulée de février 2017 à janvier 2018 afin de donner l'opportunité au public de se prononcer sur le projet et notamment le choix du tracé. Les 4 tracés suivants ont été étudiés :

- Tracé T1 : Desserte de Saint-Médard-en-Jalles centre par l'extension de la ligne D depuis Eysines-Cantinolle, en passant le long de l'ancienne voie ferroviaire de Lacanau, aujourd'hui devenue une piste cyclable ;

- Tracé T2 : Desserte de Saint-Médard-en-Jalles centre par l'extension de la ligne A depuis Le Haillan Rostand en passant par le sud de la commune du Haillan (avenue de Magudas) puis en remontant vers le nord de la commune de Saint-Médard-en-Jalles par la route de Feydit ;
- Tracé T3 : Desserte de Saint-Médard-en-Jalles centre par l'extension de la ligne A depuis Le Haillan Rostand et passant par le sud de la commune du Haillan (avenue de Magudas) puis en remontant vers le nord de la commune de Saint-Médard-en-Jalles par l'avenue de Mazeau et la route de Corbiac ;
- Tracé T4 : Desserte de Saint-Médard-en-Jalles centre par l'extension de la ligne D depuis Eysines-Cantinolle, en passant le long de la RD1215 puis par l'avenue de la Boétie.



Le tracé retenu, le T4, est celui présentant les meilleurs avantages comparatifs au regard des attentes exprimées par le public lors de la concertation (cf. bilan de la concertation approuvé par délibération du 23 mars 2018, consultable sur le site de la participation de Bordeaux-métropole : <https://participation.bordeaux-metropole.fr>).

- Il permet de préserver la richesse écologique et l'environnement apaisé de l'itinéraire cyclable Bordeaux-Lacanau, et privilégie un projet de transports en commun attractif pour le plus grand nombre de communes ;
- Il minimise l'empreinte écologique du projet notamment sur le milieu naturel (zone Natura 2000, Espace boisé classé, zone de captage) et sur la faune et la flore (espèces protégées, bois etc.) en s'insérant le long de réseaux viaires existants, et du fait du profil en travers optimisé en voie unique ;
- Il permet d'améliorer la desserte en transport en commun du plus grand nombre de communes ;
- Il représente le plus fort report modal des usagers de la route vers les transports en commun et permet d'y capter le plus grand nombre de nouveaux usagers ;

- Il dessert à la fois des secteurs en développement sur le Taillan-Médoc ainsi que le centre de Saint-Médard-en-Jalles qui concentre emplois et zones d'habitat ;
- Il permet d'implanter des parcs-relais tant le long d'axes fortement circulés et congestionnés qu'en centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles ;
- Il ouvre la voie à la poursuite ultérieure d'une liaison tramway vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles, avec en particulier la desserte de la zone de Picot. Il présente un bon temps de parcours et un bon niveau de fréquentation ; Selon les études pré-opérationnelles, le projet permettrait en effet d'accueillir une fréquentation d'environ 5 000 à 6 000 voyageurs/jour pour un temps de parcours d'environ 45 minutes jusqu'à la place des Quinconces et de 60 minutes jusqu'à la gare Saint-Jean dans un cadre socio-économique équilibré.
(Ces premières projections de fréquentation ont été obtenues en maintenant la fréquence de la ligne D envisagée à la station Cantinolle et en considérant l'infrastructure BHNS exploitée en situation de référence).
- Son coût kilométrique est optimisé du fait des choix techniques retenus (voie unique, distance interstation élevée, matériaux) ;
- L'impact foncier reste limité puisqu'il s'insère en grande partie le long d'un itinéraire routier sans parcelles bâties adjacentes ;
- Il permet de créer le plus important linéaire de pistes cyclables le long de l'itinéraire.

Le projet consiste donc en l'extension de la ligne D du tramway, en voie unique sauf zone de croisement positionnée préférentiellement en station, entre la station Cantinolle et le centre de Saint-Médard-en-Jalles sur un linéaire d'environ 5 km, empruntant la route de Lacanau, l'avenue de la Boétie et ayant un terminus positionné aux abords de la Place de la République.

2.4. Enjeux d'aménagements

Quatre grands enjeux d'aménagements de l'infrastructure sont identifiés :

- **Proposer un tracé attractif pour les futurs usagers de la ligne, assurant une desserte en transports en commun et modes doux optimale sur un territoire étendu :**
Analyse fine du positionnement et du nombre de stations de tramway en concertation avec les habitants et acteurs locaux.
Poursuite des continuités piétonnes et cyclables, définition d'itinéraires à la fois économes en temps de parcours, confortables et sécurisés.
Connexion entre tous les modes de déplacements.
- **Créer des aménagements qualitatifs, confortables et accessibles à tous :**
Choix de matériaux sobres et pérennes qui participent à l'unité d'aménagement de l'ensemble des lignes de tramway de l'agglomération, de végétaux qui font écho au paysage dans lequel s'inscrit l'extension.
Aménagement des accroches urbaines du tracé avec les pôles de vie majeurs attenants et création de nouveaux lieux de vie et d'échanges à proximité du PAE du Chai, du pôle d'échanges Germignan, des commerces du carrefour Dethomas-Montaigne ou encore du Carré des Jalles.
Dimensionnement et conception du projet qui favorise le confort de marche et permet l'accès et le déplacement des personnes à mobilité réduite.

- **Limiter les impacts environnementaux et intégrer le projet au paysage naturel et urbain environnant :**

Définition d'un tracé qui évite au maximum les emprises des espaces naturels.

Requalification des franges boisées, compensation des arbres abattus, installation de dispositifs favorisant les déplacements de faune.

Restauration des berges des cours d'eau situés à proximité immédiate du projet par le biais de techniques issues du génie écologique.

Choix d'une palette végétale en accord avec les essences rencontrées aux abords du tracé et qui participe au développement de la biodiversité.

Création de fosses de plantation de dimensions adaptées aux végétaux choisis, assurant leur bon développement racinaire et mutualisées dans la mesure du possible pour offrir d'avantage d'espace à chaque sujet, lui permettre d'avantage d'échanges et d'interconnexions végétales contribuant à renforcer son système immunitaire.

Encouragement du réemploi des terres végétales existantes sur place et remaniées dans le cadre du projet.

Amendement si nécessaire à l'aide de substrats végétaux qui offrent un bon équilibre nutrition-respiration pour chaque essence végétale. Ajout de mulch en surface des espaces plantés pour conserver l'humidité des sols et enrichir leur teneur en matière organique.

- **Minimiser les impacts sur les propriétés riveraines :**

Implantation des aménagements de façon à garantir au maximum la conservation des clôtures, jardins privés et habitations, optimisation des largeurs de trottoirs et voies cyclables pour supprimer les impacts « évitables », étude des circulations et des restructurations utiles pour proposer des profils de rue optimaux.

3. Porteurs du projet

Le maître d'ouvrage du projet est Bordeaux Métropole, Etablissement public de coopération intercommunale ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle, 33045 Bordeaux cedex.

L'autorité responsable de l'élaboration du plan-programme (PLU 3.1) est également Bordeaux Métropole.

4. Territoire concerné

La zone d'implantation du projet se situe sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc, au nord-ouest de l'agglomération bordelaise, dans le département de la Gironde (33), en région Nouvelle-Aquitaine.

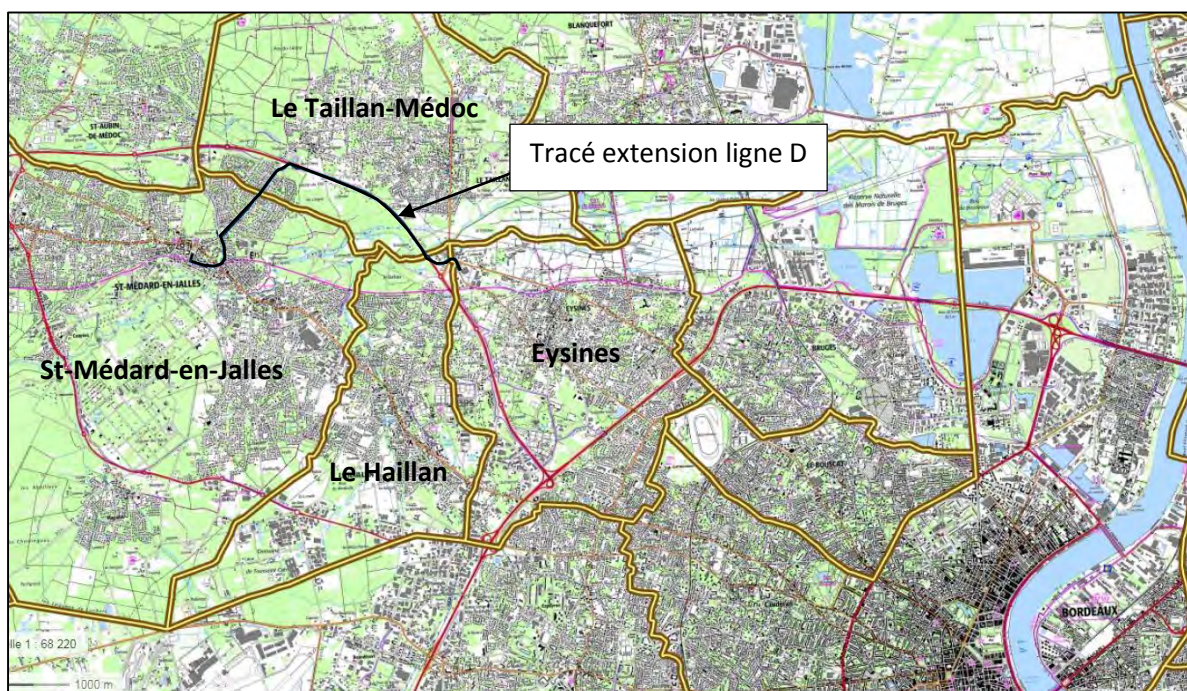


Figure 1 : Localisation de l'extension de la ligne D du tramway

5. Mise en compatibilité du PLU

Le PLU 3.1 en vigueur de Bordeaux Métropole a été approuvé le 16 décembre 2016.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU est organisé selon 5 grandes orientations :

- 1/ Agir sur la qualité urbaine, en s'appuyant sur le patrimoine et les identités locales ;
- 2/ Respecter et consolider l'armature naturelle de la Métropole, tout en anticipant les risques et préservant les ressources ;
- 3/ Mieux intégrer l'activité économique dans la construction de la ville ;
- 4/ Poursuivre le développement d'une offre en déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine ;**
- 5/ Concevoir un habitat de qualité dans une agglomération en croissance.

Le projet d'extension de la ligne D du tramway correspond à l'orientation 4 du PLU.

Le projet s'inscrit dans les zones suivantes du PLU :

- UM10 : Centralités anciennes et cœurs historiques
- UM14 : Tissus à dominante des grands ensembles et tissus mixtes
- UM17 : Tissus à dominante de maisons individuelles récentes
- UP46 : Zones d'intérêt patrimonial bâti et/ou paysager
- US6 : Zones urbaines spécifiques liées à l'économie
- AU3 : Zones AU multifonctionnelles
- AU8 : Zones AU spécifiques liées à l'économie
- Nb : Zones naturelles réservoirs de biodiversité
- Ag : Zones agricoles génériques
- Ab : Zones agricoles réservoirs de biodiversité
- EBC (Espace Boisé Classé)

En introduction de chacune de ces zones, le règlement du PLU donne quelques définitions :

« Le présent chapitre permet de connaître les occupations et utilisations autorisées dans la zone et les conditions qui s'y rattachent.

Pour connaître les destinations autorisées sur la zone, il faut se référer aux deux chapitres du règlement :

- 1.2 "occupations et utilisations du sol interdites",
- 1.3 "occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières".

Important : Les destinations qui ne sont ni interdites, ni soumises à conditions particulières, sont autorisées.

Définitions

Services publics ou d'intérêt collectif :

Cette destination comprend les constructions, aménagements et installations, publics ou privés, destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général et à répondre à un besoin collectif, notamment dans la gestion et l'entretien des milieux naturels, dans les domaines administratifs, hospitaliers, sanitaires (cabinets médicaux, maisons médicales et regroupements de professionnels de la santé...), sociaux, culturels (salles de spectacles, cinémas hors complexes cinématographiques...), sportifs, récréatifs et de loisirs, culturels, judiciaires et pénitenciers, de la défense, des secours et de la sécurité, de l'enseignement et de la recherche, de l'accueil de l'enfance et de la petite enfance.

Elle concerne également :

- *les locaux destinés à héberger des entreprises dans le cadre d'une politique de soutien à l'emploi (pépinières, incubateurs) ;*
- *les locaux d'hébergement relevant du code de la construction et de l'habitation (hébergements et logements temporaires pour les personnes et ménages en difficultés : maisons relais, hébergements d'urgence...);*
- *les dispositifs prévus dans le cadre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage ;*
- *les constructions et installations destinées au bon fonctionnement des services urbains (transport, eau, assainissement, déchets, énergies, communication, dispositifs de production d'énergies renouvelables...).* »

Au vu de ce dernier alinéa, **le projet d'amélioration de la desserte en transport en commun vers Saint-Médard-en-Jalles est considéré comme un service public d'intérêt collectif.**

Compatibilité du projet avec le PLU :

- Les règlements des zones UM10, UM14, UM17, UP46, US6, AU3 et AU8 sont identiques.

Le projet est compatible avec le règlement de ces zones.

- Le règlement des zones Nb, Ag et Ab indique :

« [...] »

Sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère naturel et paysager des lieux, sont autorisés :

Les services publics ou d'intérêts collectifs suivants :

- *les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés à la gestion et à l'entretien des milieux naturels, à leur valorisation écologique et/ou pédagogique (accueil et information du public, postes d'observation de la faune, haltes nautiques et pontons, aires de stationnement nécessaires à ces activités...) et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination. Dans ce cadre, les abris pour animaux participant à l'entretien et à la mise en valeur de ces milieux naturels sont autorisés,*
- *les aménagements et installations liés aux activités sportives et de loisirs sans artificialisation du sol,*

- *les constructions et installations techniques dès lors qu'elles sont nécessaires et directement liées au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (châteaux d'eau, équipements ferroviaires ou portuaires, antennes de téléphonie mobile, éoliennes, panneaux solaires, poteaux, pylônes, transformateurs, mobiliers enterrés et semi-enterrés de collecte des déchets ménagers, installations techniques nécessaires aux réseaux de distribution d'énergie et de télécommunications, ouvrages hydrauliques...),*
- la réhabilitation, l'extension, la surélévation des constructions à destination de services publics ou d'intérêt collectif existants,
- **les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dès lorsqu'elles sont prévues dans le cadre d'un emplacement réservé ou d'une servitude de localisation. »**

Les travaux envisagés au sein de ces zones sont en partie réalisés sur le domaine public et ne porteront pas atteinte au caractère naturel et paysager des lieux.

Néanmoins, certaines portions du tracé et le pôle d'échange multimodal de Germignan sont situés au-delà du domaine public et nécessitent une mise en compatibilité du PLU sur ces secteurs. Des emplacements réservés de voirie et de superstructure devront donc être créés.

- Les Espaces Boisés Classés (EBC) :

Le règlement du PLU indique pour chaque zone :

« Les espaces boisés classés existants ou à créer et les arbres isolés sont repérés au plan de zonage au 1/5000°. Ce classement interdit notamment tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

Le tracé de l'extension du tramway va empiéter sur deux zonages EBC. Par conséquent, une mise en compatibilité du PLU sera nécessaire sur ces secteurs.

- Emplacements réservés :

L'emprise du projet intercepte 2 emplacements réservés. Ces derniers devront être modifiés.

Par conséquent, malgré une insertion du projet le long des réseaux viaires existants et un dispositif en voie unique, le projet **n'est pas, en l'état, conforme** au PLU de Bordeaux-métropole et va nécessiter les modifications suivantes pour sa mise en compatibilité :

- Modification du contour de 2 Espaces Boisés Classés (EBC) (environ 1 800 m² d'EBC concernés) ;
- Création de 2 emplacements réservés (ER) de voirie en zone Nb (environ 600 ml) ;
- **Création d'1 emplacement réservé de superstructure pour le pôle d'échange multimodal de Germignan** en zone Ag (environ 2 ha) ;
- Modification de 2 emplacements réservés de superstructure destinés à des ouvrages hydrauliques paysagers (2.46 et 2.47).

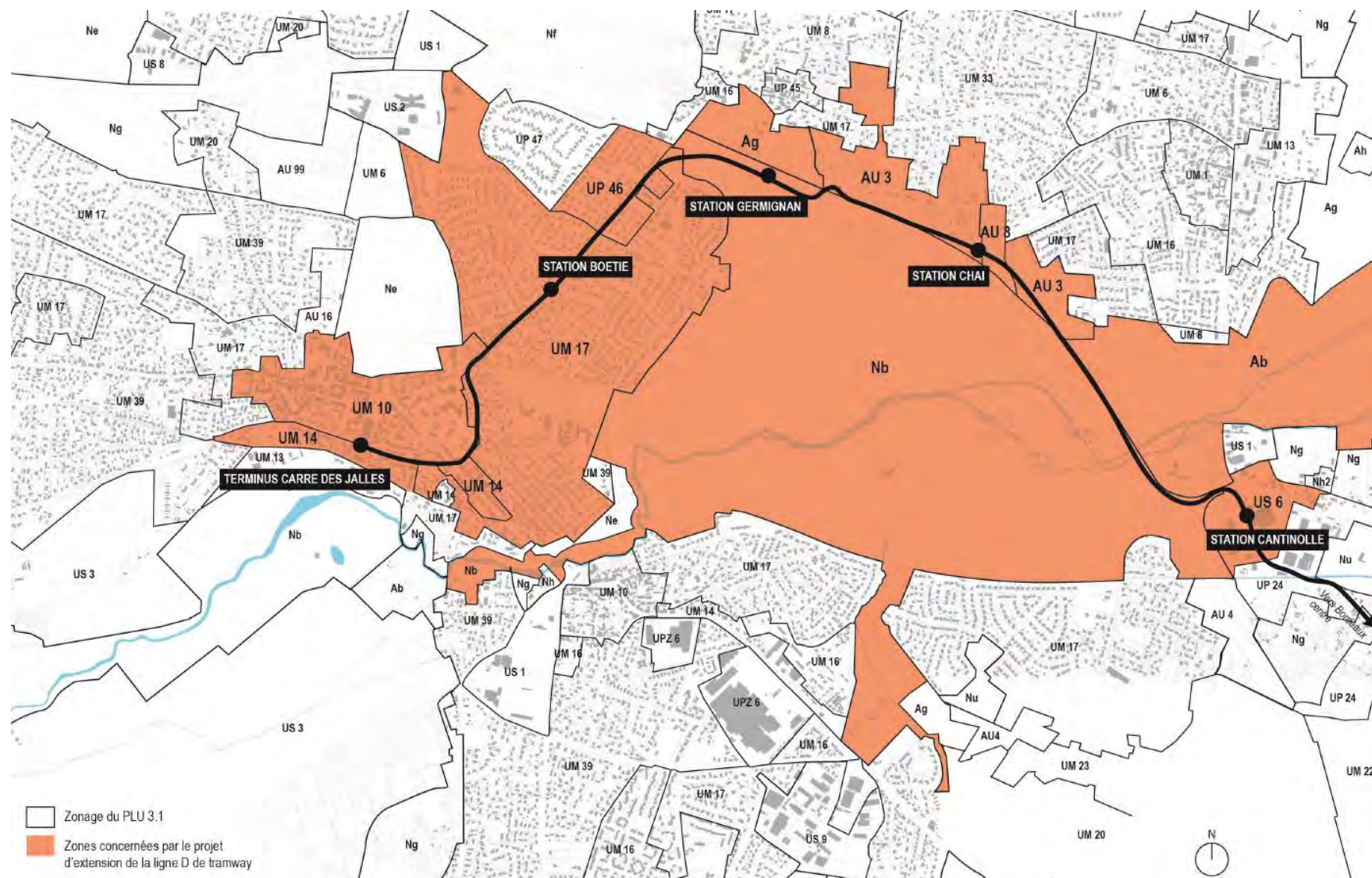


Figure 2 : Zones du PLU concernées par le projet

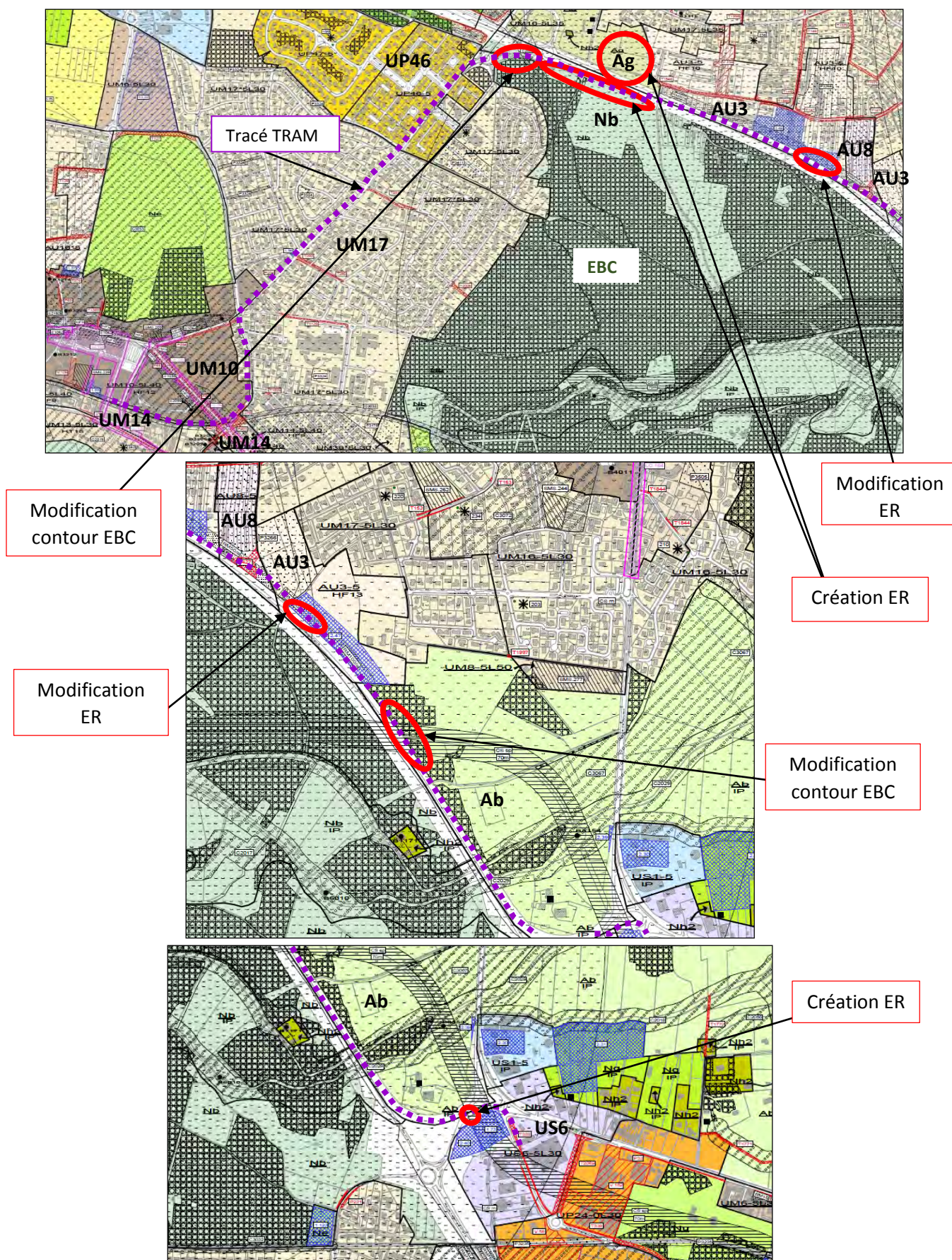


Figure 3 : Extrait du PLU au niveau du site d'étude

6. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

Des études sont en cours afin de définir finement les incidences d'une évolution du PLU sur l'environnement pour permettre la réalisation du projet et les prévenir le plus possible. Toutefois compte tenu du retour d'expérience sur des projets similaires déjà réalisés il est possible de donner un aperçu de ces incidences et les points de vigilance dans la mise au point du projet.

Les incidences potentielles sur l'environnement résultant strictement de la mise en compatibilité du PLU seront limitées. Celles identifiées à ce jour sont présentées dans le tableau suivant :

Thème	Incidences	Mesures envisagées d'évitement, de réduction et de compensation
Environnement physique	<p>La mise en compatibilité du PLU sur les zonages EBC, agricoles, et naturels conduira à une artificialisation des sols sur les secteurs concernés.</p> <p>Les évolutions apportées aux PLU se situent en partie dans les périmètres de protection éloignés et rapprochés de sources destinées à l'alimentation en eau potable.</p>	<p>Le tracé de la ligne de tramway a été optimisé et placé le long de réseaux viaires existants (position axiale ou latérale) afin de réduire l'impact sur les milieux non urbanisés. La majorité du tracé de la ligne de tramway est implantée sur le domaine public routier et/ou sur des secteurs déjà urbanisés.</p> <p>L'artificialisation des sols donnera lieu à des mesures de gestion hydraulique des eaux pluviales (rétentions), spécifiées dans la partie loi sur l'eau du dossier d'autorisation environnementale.</p> <p>Les prescriptions des arrêtés de périmètres de protection seront rigoureusement respectées ainsi que celles de l'avis de l'hydrogéologue agréé.</p>
Environnement économique et humain	<p>Les modifications apportées au PLU (création des emplacements réservés sur des zones Ag et Nb et modification du contour de 2 EBC) permettront d'améliorer la desserte en transport en commun des villes suivantes : Le Haillan, Eysines, Le Taillan-Médoc et Saint-Médard-en-Jalles.</p> <p>Ceci permettra de faciliter les déplacements de proximité vers les entreprises, les équipements commerciaux ou publics, concentrant de très nombreux emplois.</p>	
Environnement naturel	<p>La mise en compatibilité du PLU va modifier le contour de 2 EBC et entraîner la création d'emplacements</p>	<p>Le tracé de la ligne de tramway a été optimisé et placé le long de réseaux viaires, principalement sur le domaine public routier et/ou sur des secteurs déjà urbanisés afin de limiter les</p>

	<p>réservés sur des zones Ag et Nb situées le long de la route de Lacanau.</p> <p>Elle va donc entraîner une légère diminution de la surface des espaces naturels concernés (environ 1 800 m² d'EBC et 2 ha d'espaces naturels ou agricoles).</p>	<p>besoins fonciers sur des zones naturelles, agricoles ou EBC.</p> <p>Le tracé a notamment été positionné côté nord de la route de Lacanau, en voie unique, afin de réduire l'impact sur les milieux naturels présentant de forts enjeux situés au sud de cette voie.</p> <p>Le pôle d'échange multimodal et le tracé ont été déplacés afin d'être compatibles avec le périmètre du PEANP (Protection et mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains). Le pôle d'échange a notamment été positionné en dehors de ce périmètre.</p> <p>Concernant les espaces boisés classés (EBC), une demande d'autorisation de défrichement sera réalisée conformément aux articles L.341-1 et suivant du code forestier. Des mesures de réduction et/ou de compensation (reboisements) seront réalisées afin de minimiser l'impact au maximum.</p> <p>Les surfaces modifiées du zonage PLU seront réduites au maximum afin de minimiser l'impact.</p> <p>Un inventaire écologique a été réalisé de façon à identifier les enjeux environnementaux du secteur et d'en tenir compte dans la conception du projet. Par conséquent, l'impact des modifications du PLU sur le milieu naturel sera étudié avec précision dans le cadre des dossiers réglementaires nécessaires à la réalisation du projet.</p>
Patrimoine	<p>Le patrimoine paysager ne sera pas significativement modifié par la mise en compatibilité du PLU.</p> <p>Au niveau du terminus, le tracé se situe en bordure de deux périmètres de protection de monuments historiques et d'un site inscrit. Néanmoins le projet n'aura pas d'impact majeur sur ces sites.</p>	
Risques naturels et technologiques	<p>L'évolution du zonage n'aura pas d'impact sur les risques naturels et technologiques.</p>	

7. Modalités envisagées de concertation préalable du public

Il n'est pas envisagé de concertation au sens des articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement. En effet, les objectifs et la définition du projet ont d'ores-et-déjà fait l'objet d'une large concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme (entre les mois de février 2017 et janvier 2018), dont Bordeaux Métropole a adopté le bilan par délibération du 23 mars 2018.

Le droit d'initiative prévu par le Code de l'environnement (article L121-17-1 et suivants) peut être exercé durant 4 mois à partir de la publication de la déclaration d'intention.

Quant à l'évaluation environnementale décrivant les incidences du projet d'une part, et de la mise en compatibilité du PLU (avec évaluation environnementale) d'autre part, elle donnera lieu à enquête publique après avis de l'Autorité environnementale dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

8. Modalités de publicité

La publicité de la présente déclaration d'intention sera assurée sur le site Internet de Bordeaux Métropole, à l'adresse suivante : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/>.

La déclaration d'intention sera également mise en ligne sur le site de la Préfecture de Gironde, à l'adresse suivante : <http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales>.

Elle sera également affichée dans les locaux de Bordeaux métropole sis Esplanade Charles de Gaulle à Bordeaux.