

## 1 – Les projets de l'État à prendre en compte

### Le Grand Projet du Sud-Ouest

Par les deux décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013, le ministre des Transports a arrêté le tracé de référence des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et fixé un schéma de réalisation du GPSO en deux phases :

- la 1<sup>ère</sup> phase constituée par les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que par les aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux (projet AFSB) et au nord de Toulouse (projet AFNT) ;
- la 2<sup>ème</sup> phase constituée par la ligne nouvelle entre Dax et la frontière franco-espagnole.

Par décision du 13 juin 2014, le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche approuvait les dossiers supports des enquêtes d'utilité publique de la 1<sup>ère</sup> phase du GPSO présentant pour les lignes nouvelles une bande de 500 mètres associée au tracé de référence.

L'enquête publique relative au projet des lignes nouvelles du GPSO s'est déroulée du 14 octobre au 8 décembre 2014. Elle a porté à la fois sur l'utilité publique du projet et conjointement sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU).

**Le décret n°2016-738 du 2 juin 2016** a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de ce projet et emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) concernés.

Au sein de la communauté de communes du Sud Gironde, cinq communes sont traversées par le projet des lignes nouvelles : Balizac, Cazalis, Lucmau, Préchac et Saint Léger de Balson.

**La déclaration d'utilité publique (DUP) intervenue le 2 juin 2016 a emporté la mise en compatibilité de trois documents d'urbanisme communaux (PLU de Cazalis, de Lucmau et de Préchac) tandis que les communes de Balizac et de Saint Léger de Balson, soumises au RNU, n'étaient pas concernées.**

**Aujourd'hui, compte tenu de la DUP intervenue le 2 juin 2016, le projet doit être pris en compte dans l'élaboration du PLUi sur le territoire des cinq communes traversées, afin de garantir sa compatibilité avec le projet de nouvelles lignes ferroviaires. A ce titre, le projet de PLUi devrait prévoir :**

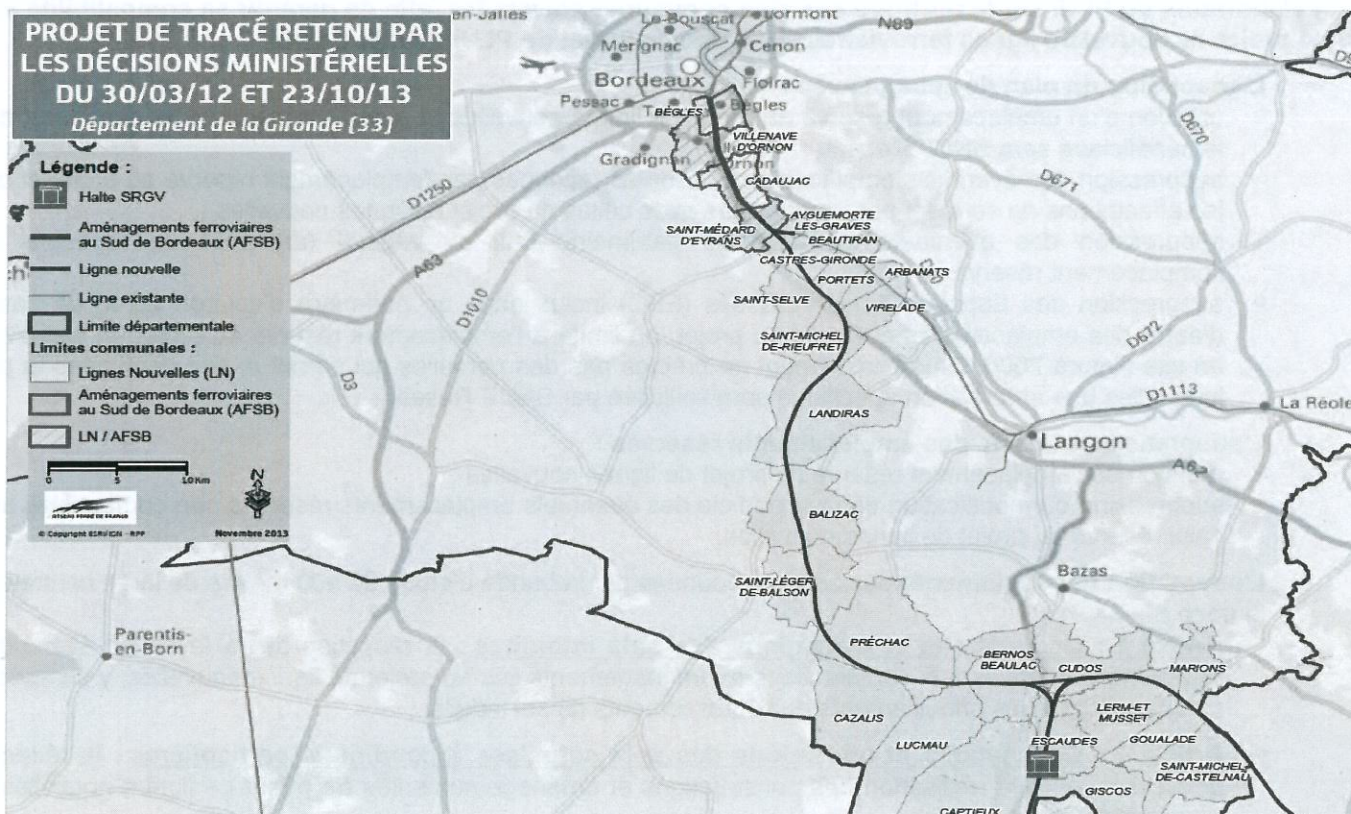
- **L'adaptation du plan de zonage avec :**
  - création d'un emplacement réservé au projet de lignes nouvelles et à ses aménagements connexes, dont le bénéficiaire sera SNCF Réseau ;
  - suppression des éventuels emplacements réservés recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet de lignes nouvelles ;
  - suppression des éventuels éléments de patrimoine bâti ou végétal (art L151-19) recoupés par l'emplacement réservé au projet ;
  - suppression des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans un périmètre d'environ 25 m de part et d'autre des emplacements réservés au projet, ou limité à l'emplacement réservé au projet en cas d'EBC en site Natura 2000. Ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront *in fine* défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée par SNCF Réseau.
- **L'adaptation de la liste des emplacements réservés :**
  - mention de l'emplacement réservé au projet de lignes nouvelles ;
  - suppression ou modification de la superficie des éventuels emplacements réservés non compatibles avec celui réservé au projet de lignes nouvelles.
- **L'adaptation des règlements des zones recoupées par la bande d'étude de 500 mètres de large centrée sur le tracé :**
  - **Article 1 : Occupations et utilisations des sols interdites :** la rédaction devra lever les éventuelles interdictions relatives aux constructions et aménagements liés au projet de lignes nouvelles, y compris en ce qui concerne les affouillements et exhaussements du sol induits.
  - **Article 2 : Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières :** la rédaction devra dispenser la réalisation des constructions et aménagements liés au projet de lignes nouvelles de toute condition particulière.



- **Article 3 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et voies ouvertes au public** : la rédaction devra prévoir des dérogations sur les voies publiques pour les accès liés à la réalisation ou à l'exploitation du projet de lignes nouvelles.
- **Article 4 : Desserte des terrains par les réseaux** : la rédaction devra dispenser les réseaux d'alimentation (notamment électrique) liés au projet de lignes nouvelles des éventuelles règles d'enterrement.
- **Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et voies** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser les constructions liées au projet de lignes nouvelles des marges de recul imposées.
- **Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser les constructions liées au projet de lignes nouvelles des règles d'implantation par rapport aux limites séparatives.
- **Article 9 : Emprise au sol des constructions** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser les constructions liées au projet de lignes nouvelles des taux maximums d'emprise au sol.
- **Article 10 : Hauteur maximale des constructions** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser les constructions liées au projet de lignes nouvelles des règles de hauteur maximale.
- **Article 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser les constructions et les clôtures liées au projet de lignes nouvelles des règles de hauteur et de matériaux requis.
- **Article 13 : Espaces libres, plantations, espaces boisés classés** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser le projet de lignes nouvelles des règles en matière de végétaux et de dépôts.
- **Article 14 : Coefficient d'occupation des sols** : la rédaction devra être adaptée pour dispenser les constructions liées au projet de lignes nouvelles des coefficients d'occupation du sol.

Ces recommandations ne sont pas exhaustives, c'est pourquoi le projet de PLUi devra faire l'objet d'une analyse approfondie et au cas par cas des services de l'État en lien avec le maître d'ouvrage du projet de lignes nouvelles.

Conformément à l'arrêté préfectoral modificatif du 3 mars 2014 portant prise en considération pour la Gironde des études d'élaboration des lignes nouvelles du GPSO et aménagement de la ligne ferroviaire existante Bordeaux-Sète, un sursis à statuer pourra être opposé par les services de l'État aux demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans les formes prévues aux articles L102-13 et L424-1 du code de l'urbanisme. **Cet arrêté doit être annexé au PLUi.**





## 2 – Éléments de connaissance sur la demande de déplacements

### 2.1 – La demande de déplacements

La communauté de communes du Sud Gironde, avec une population totale de 37 757 habitants en 2014 (source INSEE) est un territoire à dominante rurale.

Le nombre moyen de déplacements par jour et par habitant est de 3,5 en moyenne nationale. Sur le territoire du PLUi, cela représente un total de plus de 130 000 déplacements quotidiens, majoritairement réalisés en voiture individuelle.

### 2.2 – Les prévisions de déplacements

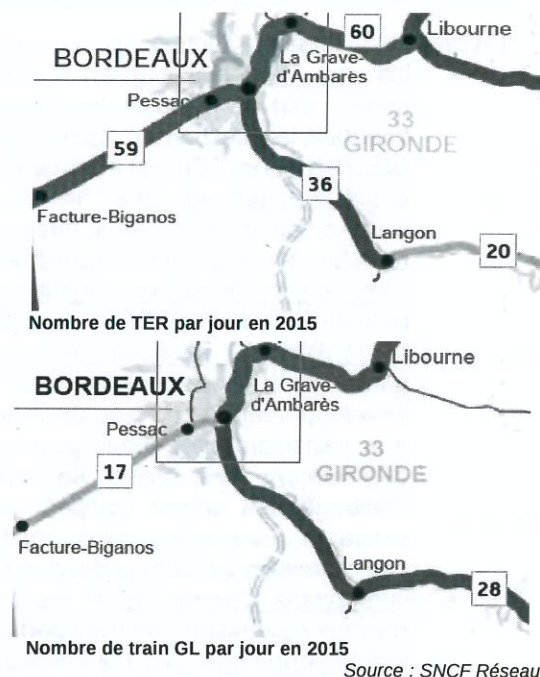
Les prévisions de la demande de déplacements à l'horizon du projet de PLUi peuvent être estimées en appliquant le nombre moyen de déplacement quotidien, soit environ 3,5 par jour et par personne, à la population supplémentaire attendue à l'horizon du projet. Cette méthode ne permet pas de connaître la répartition modale de ces déplacements, mais elle permet d'avoir une tendance quant au volume de déplacements induits quotidiennement par cette population supplémentaire.

## 3 – Éléments relatifs à l'offre de transports

Sur le plan routier, la communauté de communes du Sud Gironde est accessible :

- depuis l'A62 via l'échangeur 3 de Langon,
- depuis l'A65 à quelques km à l'Est, via les échangeurs 1 de Bazas et 2 de Captieux,
- depuis l'A63 à quelques km à l'Ouest d'Hostens, via les échangeurs 20 de Belin-Béliet et 21 de Salles.

Sur le plan ferroviaire, la communauté de communes du Sud Gironde bénéficie d'une accessibilité via les gares TER de Langon, de Saint Macaire, et à quelques km, de Preignac, de Saint Pierre d'Aurillac et de Coudrot, sur la ligne Bordeaux – Toulouse.



L'offre détaillée de transports collectifs, y compris le covoiturage, le transport à la demande, et de mobilité douce proposée à l'échelle du département est disponible sur les sites suivants :

<http://transgironde.gironde.fr/index.asp> et [http://www.gironde.fr/jcms/c\\_5073/mobilites](http://www.gironde.fr/jcms/c_5073/mobilites)

Pour autant, suite aux évolutions des compétences en matière de mobilité, il conviendra de se rapprocher de la Région qui a en charge l'organisation des services non urbains, réguliers ou à la demande et l'organisation des transports scolaires depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Cela est nécessaire pour avoir connaissance des perspectives d'évolution du niveau de desserte afin de vérifier l'adéquation de celles-ci avec le projet de territoire (y compris en termes de capacité d'accueil des populations et de localisation des zones à urbaniser).

Les modes actifs constituent une composante essentielle de la mobilité, notamment lorsque l'on s'intéresse aux liaisons infra-communales et le PLUi devra intégrer cette dimension.

Par ailleurs, le Conseil Départemental de Gironde met à disposition des collectivités des "cahiers territoriaux de la mobilité", pour une meilleure prise en compte de ces problématiques sur les territoires girondins en dressant un panorama le plus exhaustif possible de la mobilité sur les territoires peu denses du département. Sur la communauté de communes du Sud Gironde, la description de la mobilité est disponible à l'adresse suivante :

[http://www.gironde.fr/upload/docs/application/pdf/2015-04/cahiers\\_territoriaux\\_de\\_la\\_mobilite\\_-\\_sud\\_gironde.pdf](http://www.gironde.fr/upload/docs/application/pdf/2015-04/cahiers_territoriaux_de_la_mobilite_-_sud_gironde.pdf)



Enfin, dans un contexte où les déplacements en voiture sont majoritaires, le télétravail à domicile ou par la création de télécentres ou d'espaces de coworking et la dématérialisation des échanges constitue un levier non négligeable pour réduire les obligations de déplacements.

Le Conseil départemental de la Gironde s'est d'ailleurs doté d'un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique et le PLUi devra en tenir compte pour construire son projet de territoire : [http://telechargement.girondenumerique.fr/data/documents/2012\\_sdtan\\_300\\_DPI.pdf](http://telechargement.girondenumerique.fr/data/documents/2012_sdtan_300_DPI.pdf)

#### 4 – Les enjeux de déplacements

En matière de politique des transports et déplacements, la collectivité doit mobiliser les outils permettant de :

- maîtriser les besoins de déplacement, en particulier les déplacements motorisés individuels ;
- garantir une meilleure articulation urbanisme et déplacements ;
- réfléchir au meilleur partage de la voirie en faveur de toutes les catégories d'usagers et tous les modes, y compris la mobilité active, en travaillant notamment sur les entrées de bourgs, sur les aménagements en centre-ville et les liaisons entre les secteurs urbanisés ;
- réduire les nuisances en favorisant les modes actifs (notamment par le confort, la cohérence, la continuité et la sécurité des itinéraires.) et leur interconnexion avec les axes de transport collectif ;
- sécuriser les déplacements des personnes et l'acheminement des marchandises.

La question de la mobilité ne peut être abordée de manière isolée ; elle s'intègre dans une approche systémique pour arriver à répondre à la fois aux besoins de déplacements de proximité (à l'échelle du quartier ou de la commune) et de moyenne distance (par rapport aux accès aux emplois, services, commerces...).

En termes de leviers à l'échelle de la communauté de communes du Sud Gironde, il convient de travailler sur :

- les choix d'urbanisation en localisant les nouveaux secteurs à urbaniser à proximité des équipements publics afin de favoriser les déplacements doux, en remplissant les dents creuses, en densifiant et en intégrant la question du stationnement ; si les emprises foncières sont disponibles, l'urbanisation au plus près des gares TER est à privilégier ;
- la forme du réseau viaire : hiérarchiser et sécuriser les voies en fonction de leurs usages (desserte locale, route à fort trafic...), en y intégrant les possibilités de créer des itinéraires de mobilité active (vélo et marche), en réduisant l'urbanisme linéaire et en retravaillant les entrées de communes qui le nécessitent ;
- l'organisation du stationnement et la fixation de normes de stationnements en fonction des vocations des bâtiments et des conditions de desserte en transports collectifs ;
- le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques avec un maillage territorial garantissant la disponibilité d'un point de charge proche et bien dimensionné, afin d'encourager le développement de ce type de véhicules, décarbonés ou faiblement émetteurs de polluants. La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 indique que pour accompagner le déploiement des points de recharge pour les véhicules électriques, les nouveaux espaces de stationnement seront équipés de points de recharge ; les travaux dans les parkings des bâtiments existants devront être mis à profit pour installer des bornes et les espaces de stationnement des zones commerciales existantes devront également être équipés (article 41) ;
- l'urbanisme commercial et les conditions d'implantation d'équipements commerciaux en fonction des niveaux de desserte en transports collectifs ;
- le développement des communications électroniques avec la prise en compte de la couverture très haut débit, levier qui permet d'éviter certains déplacements (e-administration, travail à distance...).

Le projet de territoire qui sera traduit dans le PLUi devra s'accompagner de mesures de mutualisation de services pour répondre aux besoins de déplacements des populations captives de la voiture, notamment par une adaptation de l'offre de transports collectifs (transports collectifs interurbains, transport à la demande) voire de services de mobilité partagés (covoiturage notamment) adaptés aux besoins du territoire. Il convient de voir l'opportunité de mettre en place un service de transport à la demande au droit de la communauté de communes du Sud Gironde.

Enfin, dans le cadre de la démarche inter-SCOT en Gironde, la DDTM33 a piloté une étude sur l'approche territoriale de la logistique. Dans ce domaine, les documents d'urbanisme doivent permettre d'harmoniser les implantations à vocation logistique sur le territoire en tenant compte des besoins actuels et futurs dûment identifiés et des politiques en matière d'infrastructures.

21 MARS 2017

L'adjoint au chef du service  
déplacements infrastructures transports

Laurent SERRUS



PREFECTURE DE LA GIRONDE

DIRECTION DEPARTEMENTALE  
DES TERRITOIRES ET DE LA MER

Arrêté modificatif du **3 - MARS 2014**

**Portant prise en considération des études d'élaboration des lignes nouvelles Bordeaux-Espagne  
et Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et d'aménagement de la ligne  
ferroviaire existante Bordeaux-Sète**

Sur les communes

**d'ARBANATS, AYGUEMORTE-LES-GRAVES, BALIZAC, BEAUTIRAN, BEGLES,  
BERNOS BEAULAC, CADAUJAC, CAPTIEUX, CASTRES-GIRONDE, CAZALIS, CUDOS,  
ESCAUDES, GISCOS, GOUALADE, LANDIRAS, LERM-ET-MUSSET, LUCMAU,  
MARIONS, PORTETS, PRECHAC, SAINT-LEGER-DE-BALSON, SAINT-MEDARD-  
D'EYRANS, SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU, SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET,  
SAINT-SELVE, VILLENAVE D'ORNON, et VIRELADE**

LE PREFET DE LA REGION AQUITAINE  
PREFET DE LA GIRONDE  
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR  
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

**VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L.111-7, L.111-8, L.111-10, L.111-11, L.422-5, R.111-1 à R.111-27, R.111-47 et R.123-13 ;

**VU** la loi n°2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et notamment ses articles 11 et 12 portant sur les priorités des lignes nouvelles, dont le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ;

**VU** la décision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 d'inscrire les lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne sur la carte des infrastructures à long terme ;

**VU** les décisions du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France des 13 avril 2006 et 8 mars 2007 actant la poursuite des études menées par RFF relatives aux lignes à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne ;

**VU** la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 entre le Ministre Chargé des Transports, les Présidents des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, de Poitou-Charentes et le Président de RFF, d'étudier les deux projets de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne selon une procédure accélérée ;

**VU** la décision du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer en date du 27 septembre 2010 arrêtant le fuseau d'études de 1000 m et les fonctionnalités des futures lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne ;

**VU** l'arrêté préfectoral en date du 26 octobre 2010 portant prise en considération pour le département de Gironde, des études d'élaboration des lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes ;

**VU** les approbations complémentaires du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer en dates 6 juin 2011 et du 29 juillet 2011 sur les fonctionnalités retenues pour la nouvelle infrastructure ;

**VU** la décision ministérielle du 30 mars 2012 fixant la consistance du programme du GPSO (lignes nouvelles, aménagements de la ligne existante au sud de Bordeaux et aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse), les principales fonctionnalités et le tracé des lignes nouvelles pour la quasi-totalité du linéaire ;

**VU** la décision ministérielle du 23 octobre 2013 arrêtant le tracé pour les derniers secteurs en suspens, retenant pour la phase d'enquête publique de 2014 les opérations les plus prioritaires (à savoir les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse



et Bordeaux-Dax, ainsi que la réalisation des aménagements de la ligne existante au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux) et prévoyant de soumettre ultérieurement à une enquête publique la section de ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole ;

**VU** les documents d'urbanisme approuvés à la date du présent arrêté ;

**CONSIDERANT** le règlement national d'urbanisme applicable sur les territoires des communes non dotées d'un document d'urbanisme ;

**CONSIDERANT** qu'il convient de ne pas compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet de travaux publics par la réalisation de travaux, constructions, installations ou occupations du sol sur la future emprise ;

**CONSIDERANT** qu'il convient, dans ces conditions, de contrôler l'utilisation des sols dans le fuseau d'études ;

**SUR PROPOSITION** du Secrétaire Général de la Préfecture de Gironde ;

## ARRETE

**Article 1er** - Est prise en considération la mise à l'étude du projet de travaux publics des lignes nouvelles du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et d'aménagement de la ligne ferroviaire existante Bordeaux-Sète sur le territoire des communes d'ARBANATS, AYGUEMORTE-LES-GRAVES, BALIZAC, BEAUTIRAN, BEGLES, BERNOS BEULAC, CADAUJAC, CAPTIEUX, CASTRES-GIRONDE, CAZALIS, CUDOS, ESCAUDES, GISCOS, GOUALADE, LANDIRAS, LERM-ET-MUSSET, LUGMAU, MARIONS, PORTETS, PRECHAC, SAINT LEGER DE BALSON, SAINT MEDARD D'EYRANS, SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU, SAINT MICHEL DE RIEUFRET, SAINT-SELVE, VILLENAVE D'ORNON et VIRELADE.

La décision de prise en considération cesse de produire effet si, dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté en date du 26 octobre 2010 portant prise en considération pour le département de Gironde, des études d'élaboration des lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes, l'exécution des travaux publics ou la réalisation de l'opération d'aménagement n'a pas été engagée.

**Article 2** - Le fuseau de prise en considération sur le département de la Gironde est représenté sur des cartes issues de planches au 1/25000<sup>ème</sup> pour ce qui concerne chacune des communes de l'article 1er ci-dessus. Ces cartes sont annexées au présent arrêté. Elles peuvent être consultées en préfecture de Gironde, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer et dans les communes concernées.

**Article 3** - A l'intérieur de ces zones ainsi délimitées et à compter de la publication du présent arrêté, un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans les formes prévues aux articles L.111.7, L.111.8 et L.111.10 du code de l'urbanisme.

**Article 4** - Les autorités compétentes pour la délivrance des autorisations applicables aux constructions, aménagements, installations et travaux faisant l'objet d'une autorisation ou d'une déclaration préalable devront recueillir, conformément aux dispositions de l'article L.422-5 du code de l'urbanisme, l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département sur tout projet situé dans le fuseau de prise en considération.

**Article 5** - Une copie du présent arrêté sera notifiée aux maires des communes mentionnées à l'article 1er du présent arrêté et aux présidents des établissements publics compétents en matière de plan local d'urbanisme concernés, qui procéderont à la mise à jour des annexes des plans d'occupation des sols ou des plans locaux d'urbanisme en vigueur

**Article 6** - Le présent arrêté sera affiché pendant un mois dans les mairies des communes concernées ou au siège des établissements publics compétents en matière de plan local d'urbanisme et, dans ce cas, dans les mairies des communes membres concernées. L'accomplissement de cette formalité sera constaté par certificat d'affichage dressé par les maires des communes ou les présidents des établissements publics. Le maître d'ouvrage procédera de même à la publication de sa mention dans un journal diffusé dans le département précisant les lieux où il pourra être consulté.

**Article 7** - Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification.

**Article 8** - Le présent arrêté modifie le précédent arrêté portant prise en considération, pour la Gironde, des études d'élaboration des lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest et aménagement des lignes ferroviaires existantes, en date du 26 octobre 2010.

**Article 9** - Le Secrétaire Général de la préfecture de Gironde, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, les présidents des établissements publics compétents, les maires des communes mentionnées à l'article 1er du présent arrêté et le Président de Réseau Ferré de France sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Recueil des Actes Administratifs des services de l'Etat dans le département de Gironde, consultable à la préfecture de Gironde et dans les communes concernées.

Fait à Bordeaux, le

3 - MARS 2014

le Préfet



Michel DELPUECH

Envoyé en préfecture le 07/07/2021

Reçu en préfecture le 07/07/2021

Affiché le

**SLO**

ID : 033-200043974-20210705-DEL21JUL2T3L5D-AU