

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 28 janvier 2022	N° 2022-25

Convocation du 21 janvier 2022

Aujourd'hui vendredi 28 janvier 2022 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Alexandre RUBIO, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Amandine BETES, M. Bernard-Louis BLANC, M. Patrick BOBET, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPAR, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Radouane-Cyrille JABER, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaël LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Agnès VERSEPUY.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Céline PAPIN à Mme Brigitte BLOCH
Mme Stephanie ANFRAY à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI
Mme Christine BONNEFOY à Mme Géraldine AMOUROUX
Mme Simone BONORON à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Pascale BRU à M. Bruno FARENIAUX
M. Thomas CAZENAVE à Mme Fabienne HELBIG
M. Gérard CHAUSSET à Mme Amandine BETES
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET
Mme Eve DEMANGE à Mme Camille CHOPLIN
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT
M. Thierry MILLET à Mme Béatrice SABOURET
M. Jérôme PESCINA à M. Patrick BOBET
M. Thierry TRIJOULET à Mme Amandine BETES

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à Mme Claudine BICHET à partir de 18h00
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Josiane ZAMBON à partir de 18h05
M. Bernard-Louis BLANC à M. Stéphane PFEIFFER à partir de 16h40
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH jusqu'à 11h30 et de 14h30 jusqu'à 16h30
Mme Delphine JAMET à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 10h30
Mme Marie Claude NOEL à M. Stéphane PFEIFFER à partir de 14h30
M. Dominique ALCALA à M. Christophe DUPRAT jusqu'à 13h30
Mme Typhaine CORNACCHIARI à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 16h00
Mme Anne FAHMY à Mme Fabienne HELBIG à partir de 13h30
M. Nicolas FLORIAN à Mme Béatrice SABOURET à partir de 14h30
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Camille CHOPLIN à partir de 17h32
M. Jacques MANGON à M. Gwénaël LAMARQUE à partir de 14h30
Mme Eva MILLIER à Mme Fatiha BOZDAG à partir de 14h30
M. Patrick PUJOL à M. Michel POIGNONEC à partir de 11h50 et jusqu'à 17h38
M. Benoit RAUTUREAU à Mme Zineb LOUNICI à partir de 16h27
M. Franck RAYNAL à M. Dominique ALCALA à partir de 17h16
Mme Marie RECALDE à Mme Nathalie LACUEY à partir de 18h00
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 17h00
M. Fabien ROBERT à M. Fabrice MORETTI à partir de 14h30
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Christophe DUPRAT à partir de 14h30
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA à partir de 17h35
Mme Agnès VERSEPUY à M. Christophe DUPRAT à partir de 14h30

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Michel POIGNONEC à partir de 17h38

LA SEANCE EST OUVERTE

 <p>BORDEAUX MÉTROPOLE</p>	<p>Conseil du 28 janvier 2022</p>	<p>Délibération</p>
	<p>Direction générale Valorisation du territoire Direction de la DG Valorisation du territoire</p>	<p>N° 2022-25</p>

Projet partenarial d'aménagement (PPA) Bordeaux Inno Campus - Opération d'aménagement Bordeaux inno campus (BIC) Extra-rocade - Déclaration de projet portant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU - Décision - Autorisation

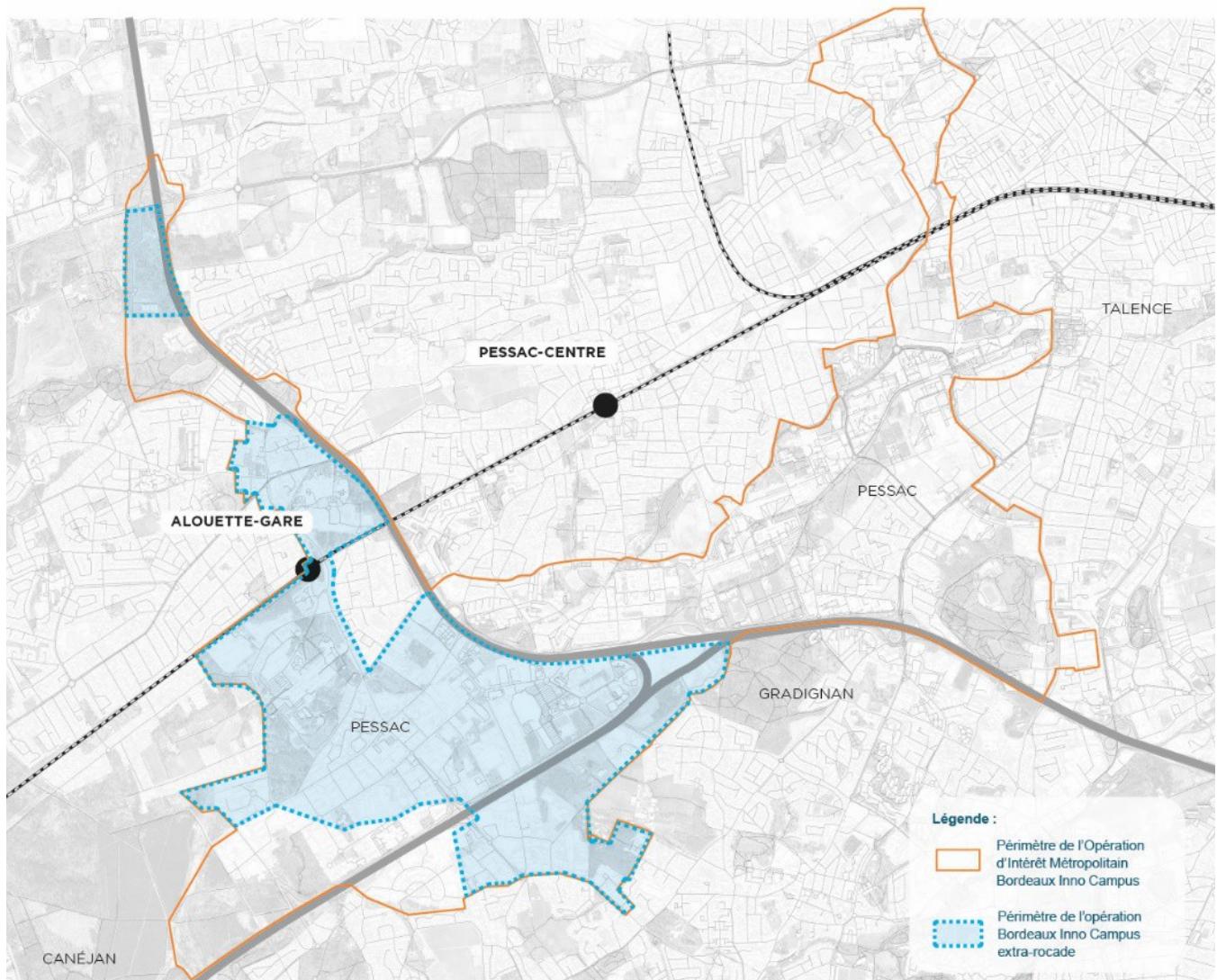
Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1° RAPPEL DU CONTEXTE DE L'OPERATION

Le contexte du projet : un territoire aux infrastructures vieillissantes confronté à une crise de croissance

L'opération BIC extra-rocade s'étend sur 553 ha environ sur les communes de Gradignan, Mérignac, et Pessac, à l'extérieur de la rocade bordelaise A630.



Face à une dynamique résidentielle et économique que la récente crise sanitaire n'a pas enrayé, ce territoire est confronté à une crise de croissance, qui se traduit dans les enjeux suivants :

- d'un point de vue écologique, une importante artificialisation des sols – notamment dans la zone d'activités de Bersol – qui a dégradé l'écosystème, isolé les massifs boisés, et produit des îlots de chaleur aggravant localement la hausse générale des températures,
- en termes de déplacements, la dispersion des logements et des activités sans articulation avec le réseau de transports en commun a conduit à un usage massif de l'automobile, au détriment de tout autre mode. Le défaut de planification concerne également les infrastructures routières, dont la conception n'est plus à même d'assurer l'absorption de la croissance du trafic. Il en résulte une saturation structurelle aux heures de pointe, et une desserte en transports en commun (tramway B, TER, bus) dont le potentiel apparaît sous-exploité,
- d'un point de vue foncier et immobilier, l'étalement des constructions a consommé beaucoup de foncier, si bien que le territoire est aujourd'hui confronté à une pénurie de terrains constructibles sans dommage écologique. La mutation des emprises artificialisées, processus toujours complexe d'un point de vue opérationnel et économique, est par conséquent une nécessité pour accueillir habitants et activités, et renouveler le tissu urbain,
- au niveau énergétique, le parc immobilier compte de nombreuses passoires thermiques, ce qui plaide pour un effort de renouvellement urbain et la recherche de solutions énergétiques adaptées,

- il faut ajouter à cela un découpage administratif qui ne correspond pas aux réalités du bassin de vie, ce territoire se trouvant d'une part à cheval sur Bordeaux métropole et la communauté de communes Jalle-Eau-Bourde, et d'autre part à la lisière de plusieurs communes dont il est séparé du centre-ville par les infrastructures autoroutières.

Afin de répondre à ces enjeux de manière cohérente, Bordeaux Métropole a défini les objectifs suivants :

- promouvoir une mobilité durable des habitants, des étudiants et des employés en améliorant l'offre de transports alternatifs à la voiture sans pour autant négliger les infrastructures nécessaires à l'accessibilité automobile,
- proposer un cadre de vie et de travail attractif pour les habitants et les employés, passant par la requalification des espaces publics, l'amélioration de l'offre de services et un paysage urbain de qualité,
- mieux articuler développement économique, grands équipements et projet urbain, en veillant à la cohérence et à la pertinence de l'offre foncière et immobilière,
- améliorer le bilan écologique du territoire en proposant un habitat et un immobilier d'entreprises plus vertueux, des solutions énergétiques alternatives et une gestion plus cohérente de la faune et de la flore protégées.

Un projet de renouvellement urbain sur un territoire confronté à une crise de croissance

Le projet Bordeaux inno campus Extra-rocade (BIC-ER) est une opération de renouvellement urbain visant à densifier un territoire dominé par des zones d'activités vieillissantes. La dégradation des espaces publics, les problèmes de congestion chronique liés à une dépendance à la voiture et la pénurie d'offre foncière ont dégradé l'attractivité de ce secteur pourtant stratégique pour l'emploi métropolitain. Au-delà des enjeux économiques liés au risque de perte d'emplois et de compétences¹, cette situation s'avère problématique sur le plan environnemental. Le territoire, aménagé dans les années 1970 et 1980, est très artificialisé, ce qui en fait une des principales plaques de chaleur de la métropole.

Le pari de l'opération BIC extra-rocade est donc de concilier développement économique (avec le maintien et l'augmentation du nombre d'emplois pour accompagner la croissance démographique de la métropole bordelaise : +8 800 emplois, soit 8,8% de l'objectif métropolitain d'ici 2030, et +850 logements), la promotion de mobilités plus vertueuses et la reconquête écologique d'un territoire. Réinvestir ce territoire en grande partie urbanisé est en effet une alternative au desserrement des emplois et de l'habitat hors métropole, dans la couronne périurbaine, dont on sait qu'elle se traduira par une accélération du mitage des espaces naturels et un allongement des déplacements pendulaires en voiture.

Cette approche résolument vertueuse à l'échelle métropolitaine ne va pas sans générer des impacts sur l'environnement local. En effet, investir dans les transports alternatifs à la voiture implique de réaliser de nouvelles infrastructures. Requalifier du foncier aujourd'hui en grande partie occupé (même s'il est parfois sous-occupé) nécessite de pouvoir proposer des solutions de relocalisation aux entreprises sur des terrains aménagés. Au terme de la démarche Eviter-réduire-compenser-accompagner (ERCA), le projet BIC Extra-rocade propose d'aménager 12,1 ha d'habitats d'espèces protégées à enjeux écologiques faibles à modérés (soit 7,8 ha de moins qu'initialement prévu, afin de tenir compte du dernier avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPn). Cette superficie est indispensable à la relocalisation des activités qu'il est nécessaire de déplacer pour engager la dynamique de renouvellement urbain sur le territoire du projet, aujourd'hui occupé en grande majorité, ce qui fait qu'il n'existe pas d'alternative à l'artificialisation limitée de ces sites de projet. Ces chiffres sont à mettre en regard de la superficie totale du projet (553 ha du projet, ce qui

¹ Citons entre autres exemples le départ d'entreprises emblématiques comme Thales (1 000 emplois) fin 2016, leader français de produits pour cigarettes électroniques VDLV (70 emplois) en 2018 en raison de l'absence de terrain constructible disponible, SQLI (20 emplois) en 2020 à cause de la qualité de la desserte de leur site, le groupe OnePoint (150 emplois). D'autres ont menacé de quitter le périmètre en raison de la dégradation des conditions d'accessibilité et de manque d'offre immobilière adaptée : exemples de Sogeti-Cap Gemini (500 emplois), la Banque Postale (700 emplois), Orange (150 emplois à Pessac).

implique que les habitats protégés détruits ne représentent que 2,2% du périmètre d'assiette) et du ratio emplois et habitant accueillis (530 emplois ou habitants par ha détruit) à mettre en regard de l'impact qu'aurait une implantation de ces emplois et de ces habitants sur des terrains naturels en grande périphérie (la densité communément constatée dans les zones d'activités et les lotissements pavillonnaires dépasse exceptionnellement 20 emplois/ha et 40 habitants/ha).

Pour des raisons tenant notamment à la parfaite information du public sur les différents volets du projet et au calendrier opérationnel, a été retenu le principe d'une enquête publique unique portant sur trois demandes d'autorisation, et ayant pour pivot une évaluation environnementale commune portant à la fois sur le projet et le plan. Cette architecture considère que l'ensemble des projets portés par une multitude de maîtres d'ouvrages est constitutif d'un seul projet global et d'une seule et même opération d'aménagement d'intérêt métropolitain.

Garantir les objectifs environnementaux sans figer les futures constructions

L'évaluation environnementale et la mise au point de ces trois dossiers d'autorisation ont nécessité un important travail de recollement des projets en gestation sur le territoire, tributaire de la coopération des porteurs de projet. Seule une minorité de grands acteurs a pu être associée (dont le CHU de Bordeaux, l'Université de Bordeaux, les communes de Gradignan et Pessac, l'Immobilière Casino, la foncière propriétaire du site Metro, ou encore l'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA), mais ils représentaient les principaux propriétaires et affectataires des terrains concernés par des enjeux d'espèces protégées.

Pour le reste du territoire, il convenait de définir des orientations d'aménagement alors même que la conjoncture économique, les besoins spécifiques des entreprises et les stratégies d'acteurs pour les dix années à venir ne sont pas connus. L'incertitude propre aux projets d'immobilier d'entreprise ne permettait pas de dessiner les futures constructions au risque de figer des volumes inadaptés aux besoins. De même, l'étendue de l'opération excluait de mener des études de maîtrise d'œuvre détaillées sur l'ensemble des équipements. Afin de satisfaire les exigences des services instructeurs, variables selon les thématiques considérées, il a été décidé de procéder comme suit :

- pour les équipements publics, l'établissement d'un plan général des travaux à l'échelle 1 : 1000, de niveau étude préliminaire,
- pour les constructions, la définition d'une enveloppe globale de surfaces de plancher (pour les impacts liés à la mobilité et à l'énergie), d'emprises au sol maximales (pour les impacts liés aux eaux de ruissellement et aux îlots de chaleur), le dessin précis étant réservé aux sites revêtant des enjeux faune-flore.

Il en résulte un projet dont le dessin des implantations de constructions sur les sites de projet est illustratif des incidences environnementales maximales mais dont la stratégie environnementale et les principes (y compris en-dehors des sites de projet, sur le tissu constitué) sont clairement exposés, ce qui offre une grande souplesse dans leur déclinaison à l'échelle de chaque construction tout en garantissant l'atteinte du niveau d'ambition globale.

Garantir l'évitement, la réduction et les compensations écologiques y compris sur le foncier privé

Afin d'apporter à l'Etat les garanties nécessaires en matière d'évitement, de réduction et de compensation des impacts dans un contexte de très grand morcellement de la propriété, il n'était pas possible d'obtenir l'accord écrit de l'ensemble des propriétaires. C'est donc via la Mise en compatibilité du Document d'urbanisme (MECDU) – qui sanctuarise des espaces boisés classés, des arbres remarquables, et des corridors paysagers tout en imposant des mesures en faveur des énergies nouvelles et renouvelables et de la mobilité alternative) – que l'évitement et la réduction des impacts sont assurés ; et via la Déclaration d'utilité publique (DUP) – qui permettra à Bordeaux Métropole de maîtriser à terme les sites de compensation – complétée des accords amiables joints au dossier CNPN que la faisabilité

de la compensation sera assurée.

Ainsi, de manière atypique, la MECDU a pour principal objectif de réduire la constructibilité afin de sanctuariser les habitats et espèces remarquables, et non pas comme habituellement d'augmenter la constructibilité. Ce sont ainsi 34,3 ha de zones aujourd'hui constructibles (dont 7,8 ha ajoutés en réponse au dernier avis du CNPN), 57 arbres remarquables en-dehors de ces emprises et de nouveaux corridors de biodiversité qui sont ainsi protégés, sans qu'aucune zone ne soit ouverte à l'urbanisation.

Associer les porteurs de projets tiers à l'ambition environnementale

Du fait du périmètre d'ensemble, les futurs projets de construction inscrits dans le champ de l'opération d'aménagement BIC Extra-rocade seront considérés comme des composantes de l'opération et donc mécaniquement soumis à étude d'impact. L'étude d'impact de l'opération BIC Extra-rocade pourra faire office d'étude d'impact des projets de construction sans formalité supplémentaire dès lors que les maîtres d'ouvrage de ces projets précisent leur articulation avec le projet global et que leurs impacts locaux ne modifient pas notablement les incidences sur l'environnement telles que décrites dans l'étude d'impact globale. Si des incidences notables sont détectées, le porteur de projet devra mettre en œuvre la procédure d'actualisation de l'étude d'impact globale. La procédure de participation du public par voie électronique, moins lourde, se substituera toutefois à l'enquête publique environnementale. Un guide pratique (cahier de préconisations) a été mis au point à cet effet.

Ainsi, le dispositif d'autorisations BIC Extra-rocade incite-t'il les porteurs de projet à respecter les orientations définies dans l'étude d'impact, notamment sur des aspects qu'il n'est pas possible de traduire dans le PLU (gestion des travaux en phase chantier ou efforts en faveur du covoiturage et des modes alternatifs à la voiture par exemple). Il ne pénalise pas pour autant les autres porteurs de projet, mais les place devant leur propre responsabilité environnementale en leur imposant à minima une actualisation des impacts pour l'environnement de leur propre projet.

2° PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET

Par délibération du 29 avril 2016, Bordeaux Métropole décidait de soumettre ces objectifs à une concertation préalable au sens de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme sur l'opération Bordeaux inno campus Extra-rocade. Cette concertation s'est déroulée du 15 mai au 30 novembre 2016, avec notamment six réunions publiques (les 25 mai, 7 juin, 21 juin, 28 juin, 7 juillet et 10 novembre 2016) réparties sur les communes de Gradignan, Mérignac et Pessac. Le Conseil de Bordeaux Métropole a adopté le bilan de cette concertation le 19 mai 2017 et « décidé d'engager les études et démarches nécessaires au dépôt de l'ensemble des dossiers d'autorisations [...] ainsi qu'un processus de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme » permettant d'atteindre les objectifs (1) de mobilité durable, (2) de cadre de vie et de travail attractif, (3) de meilleure articulation entre développement économique, grands équipements et projet urbain, et (4) d'aménagement plus durable sur le plan énergétique et écologique.

Du 24 août au 27 décembre 2018, une déclaration d'intention portant sur la mise en compatibilité du PLU relative à l'opération a été publiée sur le site Internet de la Préfecture. Elle n'a donné lieu à aucune demande d'organisation d'une nouvelle concertation préalable.

Par délibération du 21 décembre 2018, le Conseil de Bordeaux Métropole a approuvé le dossier d'enquête publique unique portant sur une Déclaration de projet (DPRO) portant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU 3.1), une demande d'Autorisation environnementale (AE) portant autorisation de défrichement, autorisation Loi sur l'eau et dérogation à la réglementation sur les espèces protégées et une déclaration d'utilité publique visant à acquérir les emprises foncières nécessaires au projet, autorisations fondées sur une

évaluation environnementale qui en met œuvre les mesures Eviter réduire compenser accompagner (ERCA),

Le dossier a été déposé en Préfecture le 29 janvier 2019, et jugé complet par les services instructeurs de l'Etat le 28 novembre 2019. Il a reçu un avis de la Commission locale de l'eau du SAGE Estuaire de la Gironde et milieux

Associés le 15 janvier 2020, de la Commission locale de l'eau du SAGE Nappes profondes de Gironde le 16 janvier 2020, des communes de Canéjan et de Pessac les 13 et 16 février 2020, de la DDTM les 5 et 18 février 2020, de l'Autorité environnementale (Conseil général de l'environnement et du développement durable, CGEDD) le 19 février et du Conseil national de protection de la nature (CNPN) les 30 mars et 24 septembre 2020. Pour tenir compte de ces avis, des modifications ont été proposées d'un commun accord avec les communes du périmètre et les services de l'Etat dans le mémoire en réponse transmis à Mme la Préfète de Gironde et de Nouvelle Aquitaine par arrêté du Président du 30 mars 2021.

Les communes de Canéjan, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon sur l'opération BIC Extra-rocade et ses incidences sur l'environnement émis respectivement les 12 juillet 2021, 28 juin 2021, 5 juillet 2021, 5 juillet 2021 et 29 juin 2021.

En conséquence, Mme la Préfète a saisi le tribunal administratif pour organiser une enquête publique qui s'est déroulée du au sous l'égide d'une commission d'enquête présidée par M. Gérard Charles.

En parallèle, une Etude de sécurité publique (ESP) a été menée conformément aux dispositions des articles R.114-1 à 3 du code de l'urbanisme. Elle a bénéficié d'un avis favorable de la sous-commission départementale pour la sûreté et la sécurité publique le 2 juin 2021.

3- DEROULEMENT ET CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Déroulement de l'enquête publique

Par arrêté préfectoral du 4 mai 2021, la Préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfète de la Gironde, a prescrit une enquête publique unique, au sens des articles L 123-6 et L 1 81-10 du code de l'environnement afin de recueillir l'avis du public sur la déclaration d'utilité publique du projet, sur l'autorisation environnementale et sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole. Par décision de la Présidente du tribunal administratif de Bordeaux du 20 avril 2021, une Commission d'Enquête a été désignée pour conduire cette consultation, présidée par M. Gérard Charles assisté de Mme Eva Mondini et de M. Olivier Bertrand.

L'enquête publique s'est déroulée du 31 mai au 6 juillet 2021 inclus. 14 permanences ont été assurées par les membres de la commission d'enquête à Bordeaux Métropole et dans les mairies de Gradignan, Mérignac et Pessac. Une dématérialisation de la procédure d'enquête publique a également été mise en place pendant toute la durée de l'enquête avec la mise à disposition d'un registre électronique vers lequel renvoient le site de la participation de Bordeaux Métropole et le site de la Préfecture de Gironde.

Le dossier d'enquête porté à la connaissance du public se composait des pièces suivantes :

- l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique,
- une présentation synthétique du projet,
- les trois dossiers complets de demandes d'autorisations incluant les avis des différentes autorités consultées et le mémoire en réponse de Bordeaux-Métropole.

L'affichage de l'avis d'enquête (sur 3 des sites de Bordeaux-Métropole, à l'hôtel de ville de chacune des 3 communes de Gradignan, Mérignac et Pessac et des communes du rayon

d'influence du projet a été certifié ; l'affichage en 12 points stratégiques du périmètre, choisis de concert avec la commission d'enquête, a été constaté par huissier au début et en cours d'enquête ; les annonces légales ont été publiées conformément à la réglementation.

La commission d'enquête a souligné que l'enquête publique s'était déroulée « sans aucune difficulté » (cf. p.166 du rapport).

Avis du public et conclusions de la commission d'enquête

Le registre numérique a été consulté 737 fois. 51 contributions ont été versées par les différents canaux possibles. 51% ont été jugées par la commission d'enquête favorables au projet, 35% favorables avec réserves, 2% défavorables et 2% inquiètes (les 10% restant correspondant à des observations neutres, sans prise de position pour ou contre le projet). 39% des observations ont eu pour objet la mobilité, 27% le cadre de vie et de travail, 15% les choix de conception du projet, 8% l'environnement, 8% les évolutions réglementaires figurant dans le dossier de MECDU, et 3% le coût du projet.

S'agissant des observations du public, on note une très faible participation du public à l'image de la concertation préalable, mais une bonne participation des entreprises. Une très forte majorité des avis exprimés, particuliers, entreprises, syndicat de quartier, institutionnelles (CHU et Université de Bordeaux), la Monnaie de Paris, l'observatoire de l'immobilier d'entreprise de Bordeaux Métropole, etc. et les communes directement concernées par le projet, sont favorables au projet. Cependant, il est à noter une très grande inquiétude en ce qui concerne la mobilité qui devrait être traitée globalement, à un niveau bien supérieur à celui du projet et des responsabilités administratives de Bordeaux Métropole. Des avis émis il ressort 5 analyses, jointes en annexe.

A l'aulne des avis exprimés par les différentes autorités administratives consultées, des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage, la commission d'enquête indique avoir pu se faire une opinion personnelle sur chacune des trois demandes d'autorisation soumises à enquête publique :

- **sur l'autorisation environnementale, elle a émis un avis favorable assorti de deux recommandations.** La première est de « veiller au maintien des garanties présentées au dossier d'autorisation environnementale, dans le temps et auprès de l'ensemble des acteurs. Le caractère innovant de l'architecture des autorisations administratives et l'encadrement du mécanisme d'actualisation de l'évaluation environnementale des futurs composants-projets de l'opération, qui devront s'accompagner de mesures de pilotages volontaristes et d'un dispositif de suivi adapté ». La seconde est de « mettre en œuvre, dans le prolongement de l'enquête publique, tous les outils favorables à la vulgarisation, la concertation et la diffusion auprès du grand public et des entreprises concernées par le projet »,
- **sur la déclaration d'utilité publique, elle a émis un avis favorable** assorti de deux remarques. La première porte sur la mobilité, qui « doit être traitée à une échéance au-delà de 2030 et à plus grande échelle que celle du projet, en impliquant l'ensemble des acteurs concernés (communes, communauté de communes Jalle-Eau-Bourde, Région, Etat, etc.) ». La seconde est que « Bordeaux-Métropole doit apporter des éléments concrets sur les conditions et le calendrier de relocalisation des PME et PMI qui seront impactées par la mise en œuvre du projet »,
- **sur la déclaration de projet portant mise en compatibilité du document d'urbanisme (objet de la présente délibération), elle a émis un avis favorable sous réserve** de trouver une solution à l'augmentation du trafic automobile de 25 500 véhicules par jour, en menant une étude plus approfondie sur la mobilité dépassant le strict périmètre de la zone de projet et impliquant tous les acteurs concernés (communes, communauté de commune Jalle-Eau-Bourde, collectivités territoriales, région, Bordeaux-Métropole, Etat). Cet avis est assorti d'une recommandation sur l'accompagnement des entreprises destinées à être relocalisées. Il est enfin regretté que certaines propositions aient été renvoyées aux autorités compétentes.

A l'issue de cette enquête publique, il convient conformément aux dispositions des articles L.126-1, L.122-1 V, L.122-1-1 L du Code de l'environnement relatifs à la déclaration de projet de :

- a. décrire l'opération soumise à enquête publique,
- b. exposer les motifs et considérations justifiant l'intérêt général du projet,
- c. prendre en considération l'évaluation environnementale, les avis de l'autorité environnementale et des autres autorités et personnes publiques associées consultées,
- d. prendre en considération le résultat de la consultation du public,
- e. motiver la décision au regard des incidences notables du projet sur l'environnement,
- f. préciser les prescriptions à respecter par le maître d'ouvrage, les mesures ERCA (Eviter réduire compenser et accompagner), ainsi que les modalités du suivi des incidences,
- g. apporter des éléments de réponse aux recommandations émises par le Commissaire-enquêteur,
- h. se prononcer, conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du Code de l'environnement, par une déclaration de projet confirmant l'intérêt général de l'opération d'aménagement BIC extra-rocade.

4- DESCRIPTION DU PROJET

Le projet soumis à enquête publique (constitué du projet instruit par les services de l'Etat, de l'avis des autorités et des personnes publiques associées consultées et des propositions d'évolution figurant dans le mémoire en réponse de Bordeaux Métropole transmis par arrêté du Président) présente les caractéristiques suivantes :

Programmation économique et résidentielle

Le programme de constructions vise à répondre à l'objectif d'accueil de 8 800 emplois diversifiés et 1 900 habitants supplémentaires. D'où un programme de constructions de 264 000 m² de Surface de plancher (SdP) sur les 12 sites de projet, auquel s'ajoute un potentiel de densification du tissus diffus évalué à 86 000 m² SdP (les données dans le tableau ci-dessous sont arrondies au millier de m² de surface de plancher et à la centaine de places de stationnement) qui s'ajoutent à 82 000 m² de projets connus. La totalité des surfaces supplémentaires prévues sur le périmètre du projet BIC Extra-rocade (programmation maximale envisagée) est ainsi de 432 000 m² SdP. Cette programmation permettra d'atteindre un niveau de diversité satisfaisant concernant la variété dans les types d'entreprises accueillies.

A cela s'ajoute le renouvellement du parc immobilier existant dans le tissu diffus, que l'on estime à 598 000 m² SdP (soit 50% du parc existant) sur 15 ans, sur la base des hypothèses énoncées dans le chapitre 4.2 du présent mémoire en réponse.

	Créations nettes sur les sites de projet		Créations nettes sur le reste du projet BIC-ER (« diffus »)		Créations nettes par les projets connus		Démolition/rec	onstructions et rénovation
	SdP (m ²)	Emplois (E) et Hab. (H)	SdP (m ²)	Emplois (E) et Hab. (H)	SdP (m ²)	Emplois (E) Et Hab. (H)	Renouvellement du parc immo. à SdP constante	
Bureaux (tertiaire)	106 000	4 900 E	34 000	1 500 E	14 000	500 E	82 000	
Locaux d'activités (petites et)	62 000	1 200 E	13 000	300 E	15 000	300 E	261 000	

moyennes industries)							
Commerces et restaurants	30 000	300 E	1 000	0 E	3 000	50 E	157 000
Hôtels et résidences hôtelières	8 000	100 E	5 000	50 E	2 000	50 E	7 000
Logement libre	12 000	400 H	18 000	600 H	12 000	400 H	15 000
Logement collectif social	32 000	1 000 H	0	0 H	6 000	200 H	0
Equipements enseignement sup., formation pro. et santé	15 000	100 E	15 000	400 E	30 000	800 E	76 000
Total	264 000	6 600 E et 1 400 H	86 000	2 200 E 600 H	82 000	1 700 E 600 H	598 000

Ces 432 000 m² SdP de constructions nouvelles généreront 10 700 places de stationnement, dont environ un quart devraient être construites en ouvrage.

Stratégie de mobilité

L'accueil de 8 800 emplois et de 1 900 habitants supplémentaires d'ici 2035 sur un territoire d'ores-et-déjà très congestionné implique d'adresser l'ensemble des leviers de mobilité. La stratégie mobilité du Plan-Guide vise à permettre le développement de la programmation de l'opération tout en maintenant des conditions d'accessibilité soutenables pour l'ensemble des usagers du secteur élargi (salariés et habitants du périmètre BIC Extra-rocade, véhicules en transit dans le périmètre, véhicules en transit sur la rocade ou l'A63). Dans un contexte actuel fortement marqué par l'autosolisme (c'est-à-dire l'usage d'un véhicule par le seul conducteur), un faible recours aux transports en commun, au vélo et à la marche dans les déplacements quotidiens, l'opération vise ainsi à renforcer la desserte en transports en commun, favoriser le report vers les modes doux et le covoiturage, mais n'oublie pas d'accroître la capacité du réseau viaire qui pâtit aujourd'hui de dysfonctionnements.

- Le premier levier est la restructuration de la trame viaire du périmètre pour améliorer les accès au réseau autoroutier, mieux diffuser les flux (création de barreaux de liaison) et hiérarchiser les axes.
- La généralisation des itinéraires piétons et cyclables sécurisés dans le périmètre à l'occasion de la requalification des voiries existantes et le prolongement des itinéraires cyclables structurants permettront de répondre à la demande croissante de déplacements en modes doux.
- Le projet intègre également le déploiement d'aires de multimodalité au sein du périmètre pour favoriser les chaînes de déplacements multimodaux, qui correspondent à l'association de plusieurs modes de déplacements pour un même trajet, entre des modes « lourds » (train, tramway, bus à niveau de service performant), la voiture, et des modes « légers » (vélo, marche). Afin de les rendre attractifs et concurrentiels, ces aires proposeront différents services relatifs à la mobilité (pompes à vélo, bornes de recharge pour batteries de vélos électriques, bornes d'autopartage par exemple), ou visant à limiter les déplacements liés à d'autres motifs (consignes à colis, kiosques multiservices par exemple).
- Pour limiter le recours systématique à la voiture individuelle, il est envisagé de maîtriser le nombre de places de stationnement des principaux générateurs de flux que sont les grands projets tertiaires. Plutôt que de plafonner le nombre de places au risque de dissuader les projets de développement des entreprises, on privilégiera des dispositifs dissuasifs (via l'obligation au-delà d'un certain seuil de gérer le stationnement de manière

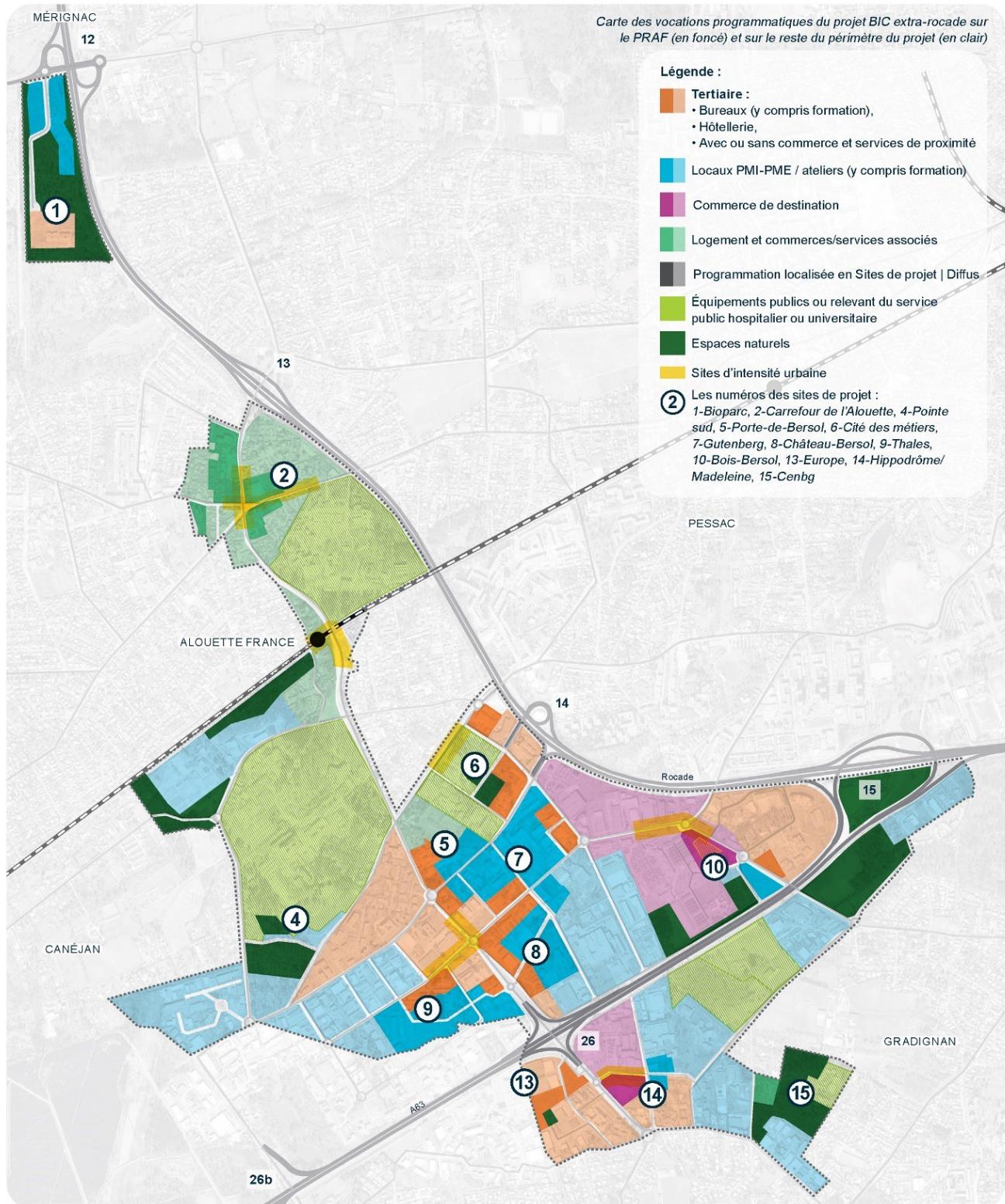
dissociée du bâtiment principal, selon le principe du « parking associé ») et incitatifs (en favorisant le foisonnement).

Stratégie environnementale, paysagère, architecturale et d'amélioration du cadre de vie

Bien que portant sur un territoire en grande partie artificialisé, l'opération accorde une importance toute particulière à la protection de l'environnement, à l'amélioration de la biodiversité et à la lutte contre le réchauffement climatique. Elle veillera ainsi à éviter les espèces protégées recensées sur le périmètre, à l'exception du site de l'Association nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA) où le passage d'un barreau viaire nécessitera d'impacter un habitat. Ainsi, l'évitement, qui a conduit à écarter certains secteurs opérationnels initialement envisagés, prévaudra largement. En matière énergétique, le projet prévoit de favoriser le recours à la géothermie basse énergie et au photovoltaïque compte-tenu des caractéristiques des besoins (densité faible offrant des surfaces importantes pour une consommation en temps réel). Les eaux pluviales seront gérées à l'échelle des secteurs opérationnels, en privilégiant les solutions à l'air libre, moins coûteuses et qui contribuent aux objectifs paysagers, écologiques et climatiques du projet. Les mesures détaillées en faveur de l'environnement sont précisées dans l'étude d'impact jointe en annexe, ainsi que dans son résumé non technique.

De manière générale, les orientations paysagères et de composition urbaine du projet visent à recréer de l'urbanité dans des espaces aujourd'hui très routiers, sans pour autant compromettre la nécessaire fonctionnalité des espaces destinés à l'accueil des différents types d'entreprises.

- Les implantations de tertiaire et d'hôtellerie devront contribuer à une plus grande intensité urbaine en créant des « coeurs urbains » s'appuyant sur des leviers tels que l'adressage du bâti à la rue, des espaces de stationnement en retrait, la possibilité d'implanter des commerces en rez-de-chaussée, ainsi que par une densité accrue des programmes.
- Les implantations d'ateliers, entrepôts et autres bâtiments industriels viseront à créer un front bâti soigné en façade, en contrepartie d'une plus grande flexibilité dans les usages à l'arrière du bâtiment (stationnement, aires de manœuvre, stockage, etc.) permettant à la fois de mettre en réseau les espaces de pleine terre et les solutions compensatoires hydrauliques (et partant, de créer un support favorable à l'épanouissement du biotope) et de ménager des possibilités d'évolutions in situ très appréciables pour des activités industrielles notamment.
- Pour le logement, qui se concentre sur le site de projet du carrefour de l'Alouette et sur des parcelles isolées dans le tissu diffus, des typologies ad-hoc sont pensées dans un objectif d'intensification urbaine autour de cet important pôle multimodal, d'affirmation d'une identité propre, et de respect du tissu résidentiel existant. La requalification des espaces publics et la création de liaisons inter-quartiers répondra aux attentes des habitants, désireux de pouvoir pratiquer le quartier de manière apaisée, en redonnant une place à la nature.
- De manière générale, la mise en réseau et la cohérence des espaces en pleine-terre des parcelles privées sera privilégiée pour éviter le morcellement des espaces paysagers, favoriser les logiques de corridors paysagers, et permettre quand cela s'avère possible une gestion mutualisée des eaux pluviales. Le principe de lisière coconstruite a pour but de mobiliser les marges de recul des constructions pour produire du paysage de manière cohérente avec les plantations sur le domaine public. Ces principes permettront de reconquérir les grandes plaques artificialisées par des corridors végétalisés le long des grands axes requalifiés et à l'arrière des bâtiments.

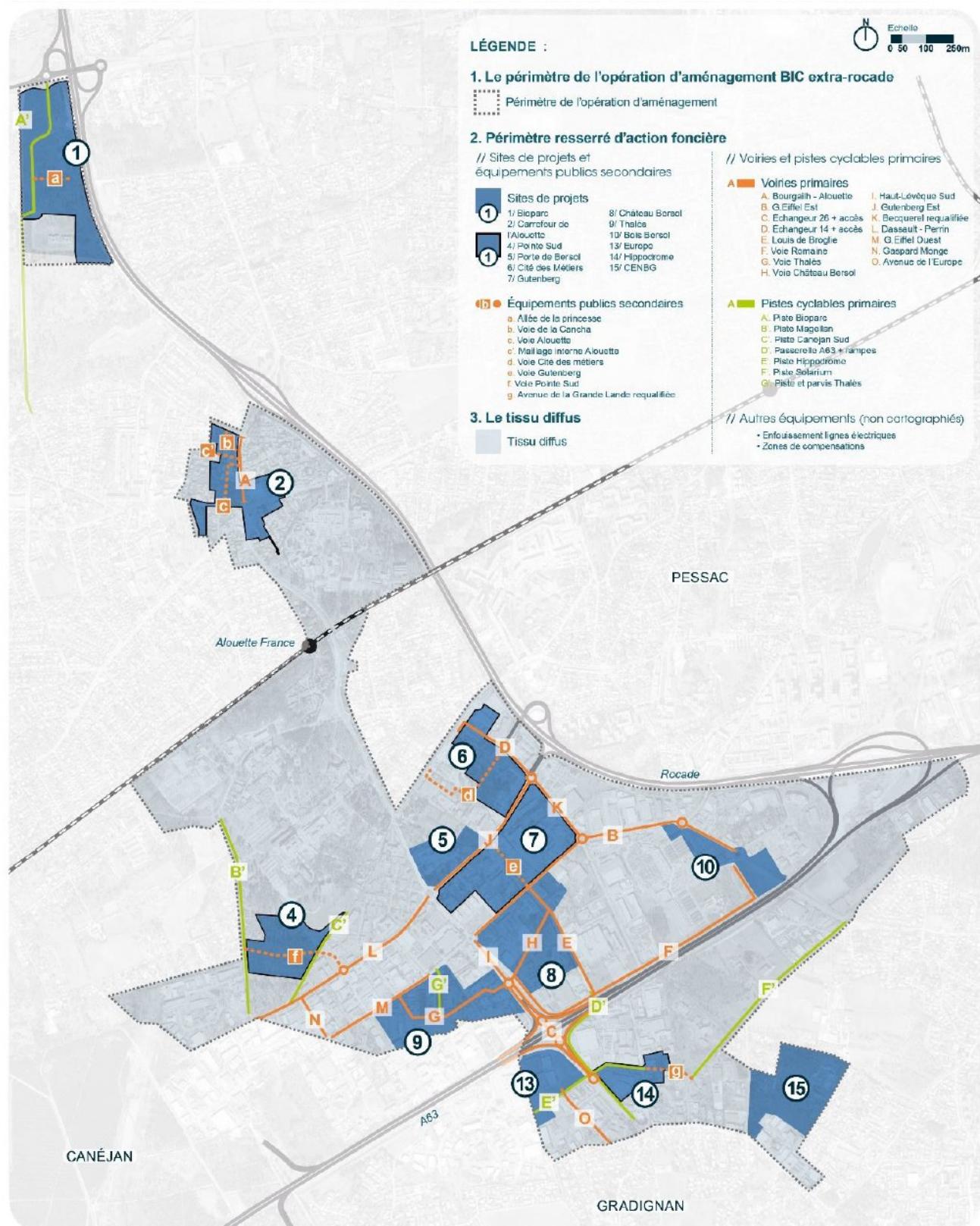


Programme d'équipements publics

Le programme d'équipements publics nécessaire à la mise en œuvre de la stratégie définie ci-dessus implique de réaliser deux types d'équipements :

- des équipements primaires, dont le besoin est généré en partie par le projet BIC ER et pour le reste par les usages au-delà du périmètre de projet. Il s'agit notamment des infrastructures accueillant une part importante de flux de transit, et desservant un territoire bien plus étendu que le périmètre du projet : accès au réseau autoroutier, aménagement des grands axes viaires traversant le périmètre, renforcement des réseaux électriques structurants, passerelle modes doux au-dessus de l'autoroute A63,

- des équipements de desserte locale, dont le besoin est généré en totalité par l'opération BIC ER.



La description générale des ouvrages jointe en annexe détaille les travaux inscrits au programme d'équipements publics de l'opération.

Phasage

Une opération de l'envergure de Bordeaux inno campus Extra-rocade s'étend sur le temps

long. En l'occurrence, il est prévu que l'ensemble des emplois et des habitants s'implantent sur le périmètre d'ici 2035.

Cela implique de pouvoir mener les travaux en amont, afin de respecter le principe de réalisation des mesures compensatoires des impacts avant que ceux-ci ne soient générés. Et par conséquent de procéder préalablement aux acquisitions foncières.

A titre indicatif, les deux grandes phases prévisionnelles (et donc évolutives) suivantes sont distinguées, afin de vérifier la cohérence calendaire entre d'une part la mise en œuvre des mesures de compensation écologique et la réalisation des travaux d'infrastructures et de construction générateurs d'impacts, et d'autre part la livraison des équipements publics nécessaires et la génération des impacts par les usagers accueillis dans les constructions livrées :

- **phase n°1 d'ici 2027** : livraison des constructions sur les secteurs Bioparc, Thales, Bois-Bersol, Europe et Hippodrome (soit environ 130 000 m² de surface de plancher) ainsi que de la moitié des constructions dans le diffus (soit environ 40 000 m² de surfaces de plancher nouvelles et 110 000 m² de surfaces démolies et reconstruites),
- **phase n°2 d'ici 2035** : livraison des programmations Carrefour de l'Alouette, Porte de Bersol, Pointe sud, Château-Bersol, Gutenberg, Cité des métiers et CENBG (soit près de 260 000 m² de surface de plancher), ainsi que le solde des constructions dans le diffus (soit environ 40 000 m² de surfaces de plancher nouvelles et 110 000 m² de surfaces reconstruites).

Chacune de ces phases implique la réalisation des équipements correspondants en amont ou concomitamment avec la réalisation des constructions qu'ils desservent :

- **phase n°1 (travaux menés sur la période 2022-2027)** : restructuration de l'échangeur n°26, voie dite « Thales » et son barreau de liaison à l'échangeur n°26, avenue Haut-Lévêque sud, avenue Gustave Eiffel est (tronçons n°1 à 3), et avenue du Bourgailh-carrefour de l'Alouette, pistes cyclables Bioparc, piste cyclable Canéjan sud, parvis du site Thales et passerelle A63 à Pessac, avenue de l'Europe et piste cyclable Solarium à Gradignan,
- **phase 2 (travaux menés sur la période 2027-2035)** : avenue Gustave Eiffel (tronçon n°4), réaménagement des carrefours en entrée/sortie de l'échangeur n°14, avenue Louis de Broglie, voie romaine, avenue Gutenberg est, rue Antoine Becquerel, avenue Marcel Dassault-rue Jean Perrin, avenue Gustave Eiffel ouest, rue Gaspard Monge à Pessac, piste Hippodrome à Gradignan.

Ces deux phases impliquent la réalisation des acquisitions foncières en amont, sur une période de cinq ans à compter de l'obtention des autorisations administratives, renouvelable une fois.

Economie de l'opération d'aménagement²

Le coût du projet est constitué de trois postes de dépenses principaux :

- **les travaux et les frais de maîtrise d'œuvre directement liés** sont estimés à 59,3 M€ HT (71,1 M€ TTC) hors coûts d'acquisition foncière, auxquels s'ajoutent 15% de

² S'agissant du poste foncier, les montants ici mentionnés ont été évalués pour les acquisitions foncières par la Direction immobilière de l'Etat (DIE) dans le cadre d'une évaluation sommaire générale en date du 1er octobre 2018. L'aléa qui figure s'élève à 30% pour le foncier et 15% pour les travaux. Les montants indiqués sont exprimés pour les acquisitions foncières en euros constants, valeur 1er octobre 2018, et indexés sur la base de l'Indice des loyers des activités tertiaires (ILAT), en raison de la prévalence des acquisitions de biens relevant de l'immobilier d'entreprise.

Pour l'ensemble des autres postes de dépense, en euros constants, valeur 31 mai 2018 indexés sur la base de l'indice TP01. Les dépenses d'investissement sont éligibles au Fonds de compensation de la taxe sur valeur ajoutée (FCTVA). Les coûts de travaux comprennent l'ensemble des équipements à la charge des communes et de Bordeaux Métropole au titre de leurs compétences respectives. Certains équipements (accès aux échangeurs n°14 et n°26, voies publiques du secteur carrefour de l'Alouette en particulier) ont fait l'objet d'études préliminaires. Pour le reste, les coûts ont été estimés à partir de ratios appliqués à l'emprise de chaque équipement. La marge d'aléas est évaluée à 15%.

provisions pour aléas, soit un total de 68,2 M€ HT (81,8 M€ TTC). Ils se répartissent comme suit : réaménagement des accès au réseau autoroutier : 11%, aménagements contribuant à l'amélioration de la desserte en transports en commun : 18%, pistes cyclables d'intérêt métropolitain (y compris passerelle au-dessus de l'A63) : 10%, requalification d'autres voies d'intérêt métropolitain : 33%, voies de desserte secondaires (attachées aux sites de projet) : 16%, eau, énergie, écologie : 13%,

– **les acquisitions foncières.** Leur montant maximal, incluant l'ensemble des sites de projet et des interventions publiques prévisionnelles, a été globalement évalué par la Direction immobilière de l'Etat (DIE) le 2 octobre 2018 à 198,6 M€ hors aléas. Comme les interventions immobilières sur les sites de projet s'effectueront pour partie à travers l'initiative privée, ce montant maximal ne sera en toute hypothèse pas atteint (voir partie ci-dessous sur le bilan de l'opération). L'indemnité de remplacement a été fixée à 12% de l'indemnité principale, et 5% pour les biens appartenant aux collectivités et à l'Etat. Les évictions commerciales ont été estimées sur la base de 40% de la valeur des immeubles dans lesquels les fonds de commerce sont situés, et l'indemnité de remplacement du fonds de commerce à 9%. Cela représente un montant aléas compris de 258,2 M€ HT. La TVA et le FCTVA s'appliqueront en sus selon la nature des biens, pour un montant maximum respectif de 51,6 M€ et 50,8 M€,

– **les frais d'études générales, de pilotage, de gestion foncière et de valorisation du projet** sont évalués forfaitairement à 7,6 M€ HT ou 9,1 M€ TTC.

Ces montants très importants correspondent à un coût maximum théorique du projet, qui supposerait que l'on achète la totalité des biens fonciers et immobiliers selon les modalités et les aléas les plus défavorables, et que l'on réalise les travaux avec l'aléa le plus défavorable. Afin d'évaluer non plus le coût maximal du projet, mais le déficit prévisionnel de l'opération d'aménagement BIC Extra-rocade qui guidera les actions tout au long de la mise en œuvre de l'opération, il convient d'élaborer un bilan d'aménagement de l'opération. Cela passe par :

- **la définition d'un objectif raisonnable d'acquisitions foncières**, en se concentrant sur les fonciers les plus stratégiques et en privilégiant des modalités à même d'en réduire le coût (négociation à l'amiable ou préemption et relogement des occupants dont l'activité n'est pas incompatible avec le projet, afin d'éviter les indemnités d'éviction dues en cas d'expropriation). Ainsi est-il envisagé de ne se porter dans les faits acquéreur (y compris dans des conditions potentiellement défavorables) que des fonciers indispensables à la réalisation du projet, à savoir les emprises déjà acquises, d'une superficie totale de 1,2 ha et valorisées à 13,9 M€ HT hors aléas par la DIE, les emprises nécessaires à la réalisation des équipements publics primaires, soit de l'ordre 0,8 ha évalués à environ 1,4 M€ HT hors aléas, dont la moitié seulement imputable à l'opération, soit 0,7 M€ HT hors aléas, les emprises nécessaires à la réalisation des constructions prioritaires sur les sites de projet et des équipements publics secondaires afférents, soit de l'ordre de 50,3 ha, évalués à environ 73,5 M€ HT hors aléas. Les 32,8 ha restant dans le périmètre de DUP proposé, évalués par la DIE à environ 107,9 M€ HT hors aléas (indemnités d'éviction et de remplacement comprises), pourront faire l'objet d'acquisitions ponctuelles, dès lors que les conditions financières permettent d'envisager une cession à un prix équivalent ou supérieur. Elles ne devraient par conséquent pas peser significativement sur le bilan de l'opération,
- **l'application du principe de proportionnalité des équipements**, qui prévoit que leur financement ne peut être mis à la charge du bilan de l'opération qu'au prorata des besoins générés par celle-ci. Dans le cas d'espèce, 50% seulement du coût des études et travaux de réalisation d'équipements métropolitains primaires, soit 23,9 M€ HT et 100% du coût des études et travaux de réalisation d'équipements d'intérêt local soit 11,5 M€ HT sont imputables à l'opération BIC extra-rocade, conformément au principe de proportionnalité. Le poste travaux (y.c. maîtrise d'œuvre et hors aléas) imputable au bilan de l'opération BIC Extra-rocade est donc évalué à 35,4 M€ HT. Le coût des équipements non mis à la charge de l'opération d'aménagement et imputable en sus au budget général de la Métropole s'élève par conséquent à 23,9 M€ HT,
- **la prise en compte des recettes**, qui comprennent les subventions d'investissement (et plus particulièrement celles de l'Etat au titre du Pacte métropolitain d'innovation signé le

9 mars 2017, et de son avenant signé le 30 octobre 2017 portant sur le maillage cyclable et le franchissement de l'A63, pour un montant total imputable à l'opération d'aménagement de 1,7 M€), les cessions de charge foncière sur les sites de projet, soit un montant évalué à 68,4 M€ HT pour l'assiette d'acquisitions définie ci-dessus (évaluée à 13,9 M€ HT de foncier déjà acquis plus 73,5 M€ HT de foncier prioritaire à acquérir, soit 88,1 M€ HT hors aléas)³, les recettes issues de la taxe d'aménagement majoré au taux de 10% établie par délibération du Conseil de Métropole du 23 octobre 2016, qui devra être révisée pour tenir compte des évolutions du projet dans le respect des équilibres et du taux initiaux, pour un montant prévisionnel de 38,2 M€ (sur un montant équivalent à la programmation maximale théorique prise en compte dans l'étude d'impact de 47,2 M€) et la compensation de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA), pour un montant de 26,0 M€.

DEPENSES				RECETTES	
Nature	HT	TVA	Total	Nature	
Travaux imputables à l'opération	35,4 M€	7,1 M€	42,5 M€	Subventions	1,7 M€
Aléas 15%	5,3 M€	1,1 M€	6,4 M€	TAM	38,2 M€
Foncier essentiel HT*	88,1 M€	17,6 M€	105,7 M€	Cessions foncières HT*	68,4 M€
Aléas foncier 30% des terrains non acquis	22,3 M€	4,5 M€	26,7 M€	FCTVA**	29,7 M€
Etudes, concertation, valorisation, gestion 5%	7,6 M€	1,5 M€	9,1 M€	Besoin de financement	52,3 M€
Total dépenses	158,6 M€	31,7 M€	190,3 M€	Total recettes	190,3 M€

L'opération fait apparaître un déficit de 52,3 M€ sur un budget total de 190,3 M€. Ce montant important doit être considéré à l'aune des hypothèses maximalistes prises sur les postes de dépense (qui intègrent ainsi 15% d'aléas sur les travaux et 30% sur les acquisitions foncières) et les hypothèses conservatrices retenues pour la Taxe d'aménagement majorée (TAM), soit 38,2 M€ sur une capacité du projet à accueillir des constructions à même de générer 47,2 M€ de recettes, et les valeurs de référence pour les recettes de cession (qui correspondent à des valeurs à date, sans prise en compte de la plus-value territoriale générée par le projet). Surtout, il convient de souligner que le poste foncier intègre des indemnités d'éviction et de remplacement sur l'ensemble des emprises à acquérir, et ne tient de ce ne fait pas compte des économies substantielles qui pourront être réalisées dans le cadre de préemptions ou de négociations amiables (la Direction de l'immobilier de l'Etat (DIE) a ainsi évalué les indemnités à 21,5% du coût des acquisitions). A l'appui de ces éléments, l'opération d'aménagement BIC Extra-rocade sera menée en poursuivant un objectif de déficit d'aménagement contenu à 38 M€, soit 20% du coût total de l'opération. Rapporté à l'investissement public et privé (estimé à 700 M€ pour les constructions), chaque euro de déficit d'aménagement génère un investissement total de 23 euros.

L'effort financier ainsi consenti peut également être mis en regard des retombées économiques en termes de fiscalité directe et indirecte résultant notamment des créations d'emploi. On estime ainsi qu'un emploi génère 1 000 € de fiscalité directe pour Bordeaux Métropole et ses communes selon la Direction générale des finances publiques, via le versement transport, la contribution économique territoriale, et les taxes foncières, cela sans compter les effets induits sur l'économie locale. Rapporté au nombre d'emplois créé, cela implique un surcroît de recettes fiscales de fonctionnement de 8,8 M€ par an à terme,

5° JUSTIFICATION DU CARACTÈRE D'INTERêt GENERAL DU PROJET

³ Ces recettes sont estimées sur la base de charges foncières HT moyennes de 150 €/m² SdP pour le bureau, l'hôtellerie et le commerce, 250 €/m² SdP pour le logement, 70 €/m² de terrain pour l'activité (soit des hypothèses a priori conservatrices au regard des prix constatés sur le marché à date).

Le projet BIC extra-rocade répond à plusieurs objectifs d'intérêt public majeur relevant d'un large éventail de politiques publiques.

- **Développement économique, emploi, habitat et leurs effets indirects sur l'étalement urbain :** d'un point de vue économique, BIC extra-rocade s'inscrit dans un bassin d'emploi diversifié, marqué par une forte propension à l'innovation (liens avec le campus universitaire, les sites hospitaliers et le Laser Mégajoule au Barp), mais également d'activités de services, artisanales et commerciales desservant le quadrant sud-ouest de la métropole. La raréfaction de l'offre foncière et le vieillissement du parc immobilier, en raison notamment d'une occupation parfois extensive des sols, limitent considérablement les possibilités d'implantation des entreprises nouvelles, mais pire encore, le développement des entreprises existantes, souvent contraintes de quitter le territoire pour s'étendre. L'opération d'aménagement BIC extra-rocade répond prioritairement à un objectif de développement économique, dans des conditions de requalification et d'aménagement durable du territoire. Ainsi, la transformation physique du territoire permettra-t-elle d'accueillir 80% des besoins supplémentaires de l'ensemble de l'Opération d'intérêt métropolitain (OIM) BIC, soit environ 8 800 emplois supplémentaires dans le périmètre de l'opération BIC Extra-rocade à horizon 2035. Cet objectif ne doit pas simplement être apprécié à l'aulne de la problématique de l'offre d'emplois aux habitants de la métropole (dont la population devrait augmenter de 250 000 personnes entre 2020 et 2035 si l'on se fonde sur la trajectoire des cinq dernières années). En effet, le desserrement de l'emploi au-delà du territoire de Bordeaux Métropole faute de pouvoir les accueillir implique un mitage de la grande périphérie et des espaces naturels (les implantations d'entreprises s'y faisant quasi systématiquement par artificialisation de terrains non urbanisés), l'allongement des déplacements pendulaires dans des zones où l'offre de transports en commun ne permet pas de réelle alternative à la voiture individuelle, et la réalisation de nouvelles infrastructures routières pour répondre à ces enjeux. Le projet prévoit également de créer environ 850 logements (dont 35% à 50% de logements sociaux) sur les secteurs s'y prêtant, à savoir dans la continuité du tissu résidentiel et à proximité des centralités de services, notamment sur le carrefour de l'Alouette desservi par le tramway et le réseau de Train express régional (TER). Ces logements doivent permettre d'accueillir de l'ordre de 1 900 habitants supplémentaires, concourant ainsi à hauteur de 2% des nouveaux habitants attendus d'ici 2035 sur la métropole. A défaut, et de la même manière que les entreprises, les nouveaux habitants désireux de s'implanter dans l'aire urbaine bordelaise qui ne pourraient trouver de solution résidentielle dans l'agglomération opteront vraisemblablement pour une installation dans la couronne périurbaine (parfois très loin pour les habitants qui, faute d'offre de logement social significative hors-métropole, sont relégués là où le foncier est le moins coûteux).
- **Mobilité :** en termes d'usages générateurs de déplacements, l'ensemble du périmètre partage les mêmes accès au système autoroutier (rocade et A63), structurellement congestionnés aux heures de pointe, et une desserte en transports en commun (tramway B, TER) dont le potentiel apparaît sous-exploité. Le secteur est marqué par une très forte propension à l'autosolisme et un faible recours au vélo dans les déplacements pendulaires. La stratégie mobilité du projet BIC Extra-Rocade vise à permettre le développement de la programmation de l'opération tout en maintenant des conditions d'accessibilité soutenables pour l'ensemble des usagers du secteur élargi (salariés et habitants du périmètre BIC extra-rocade, véhicules en transit dans le périmètre, véhicules en transit sur la rocade ou l'A63). Cela passe par une modification profonde des pratiques de déplacements visant à réduire la part modale de la voiture de 86% aujourd'hui à 75% en 2030, ce qui suppose – compte-tenu de l'augmentation de la mobilité du fait des emplois et des habitants supplémentaires que permettra le projet – une augmentation du nombre de déplacements réalisés quotidiennement en transport en commun, à pied, en vélo ou en covoiturage de 28 500 aujourd'hui à 73 000 en 2030 (soit une multiplication par 2,6). Un objectif aussi ambitieux implique d'agir à tous les niveaux : sur les infrastructures de transport en commun (itinéraire bus à haute performance) ; sur le maillage cyclable et piéton, avec la création de 32,3 Km de pistes cyclables et le même linéaire de cheminements piétons aménagées (y compris une passerelle au-dessus de l'autoroute A63) ; sur des aires de multimodalité aux principaux points d'entrée du territoire qui

proposeront autour d'un point de dépose/reprise covoitureurs (à l'image des déposes minutes et autres « kiss & go » que l'on trouve dans les aéroports et les gares), un espace d'attente confortable (abri équipé) et du stationnement vélo sécurisé, elles permettront aux covoitureurs de partager le véhicule d'un automobiliste ne travaillant pas au même endroit d'être déposé le matin (et repris le soir) à un endroit très accessible en voiture, confortable, et d'où il pourra repartir à pied ou avec le vélo laissé la nuit vers son lieu de travail. Il convient de souligner que la réalisation de ces aménagements est un puissant levier de reconquête écologique et paysagère d'un territoire aujourd'hui largement artificialisé. Le parti d'aménagement consistant à privilégier partout où cela est techniquement possible la collecte des eaux pluviales par des noues paysagées et la plantation systématique d'arbres de haute-tige le long des voies requalifiées ou créées permettra de créer un maillage végétal (concept de « macro-bocage urbain », qui consacrera aux végétaux entre 30 et 47% des emprises selon les voies). Il sera conforté par les prescriptions imposées aux porteurs de projets sur leurs parcelles en matière de gestion aérienne de leurs eaux pluviales, de plantations et de volume des espaces de pleine terre (principes de lisières coconstruites et de lisières voisines) inscrites dans le projet de mise en compatibilité du PLUi. Mais le report modal passe également par une concentration des nouveaux emplois le long des axes de transport en commun, ce qui suppose de densifier des parcelles aujourd'hui occupées. Pour ce faire, il est nécessaire de pouvoir mener un nombre limité d'opérations de relocalisation d'activités sur des terrains nouvellement aménagés. D'où l'enjeu de pouvoir aménager un nombre limité de sites comme Bioparc ou Pointe sud dont sera tributaire la mécanique vertueuse de renouvellement urbain par requalification et densification des emprises stratégiques existantes. Ainsi, l'aménagement de ces sites présentant un certain nombre d'habitats d'espèces protégées ne doit pas être compris comme le produit d'une extension urbaine, mais bien comme un levier nécessaire à l'enclenchement d'une dynamique de reconstruction de la ville sur la ville sans éviction dans la grande périphérie des activités industrielles, artisanales et logistiques nécessaires au bon fonctionnement du territoire).

- **Energie** : au niveau énergétique, le tissu urbain peu dense (habitat individuel et locaux d'activités indépendants) mais comportant de grands équipements (CHU, Bois-Bersol) plaide pour la recherche de solutions énergétiques adaptées. La stratégie énergétique mise en œuvre par Bordeaux Métropole dans un contexte de démarche Territoire à énergie positive (TEPOS) à l'horizon 2050 s'articule autour de deux leviers : des mesures incitatives avec recommandations techniques et des mesures réglementaires retranscrites dans le règlement du PLU, et passant par sa mise en compatibilité. Les mesures incitatives consistent essentiellement à promouvoir l'utilisation d'énergie issue de géothermie très basse énergie. Les nouveaux bâtiments économes vont remplacer à terme les bâtiments existants énergivores. La faible densité des secteurs aménagés offre des surfaces importantes pour une consommation en temps réel. La promotion de l'autoconsommation sera généralisée à l'ensemble des aménagements. Les mesures réglementaires intégrées dans le cadre de la MECDU permettent de favoriser le recours aux énergies renouvelables et la promotion de la mobilité électrique autoconsommée en (modulo choix alternatifs de végétalisation des toitures ou recours à d'autres solutions énergétiques renouvelables). Soulignons que l'amélioration du bilan énergétique est tributaire de l'engagement d'une dynamique de rénovation du parc immobilier aujourd'hui vieillissant, et donc de pouvoir amorcer le mécanisme de relocalisation d'activités et donc, de constitution d'une offre foncière et immobilière nouvelle sur des sites aujourd'hui non ou très peu occupés.
- **Climat** : le projet permettra de lutter contre l'effet d'îlots de chaleur, en imposant la plantation des aires de stationnement et la végétalisation de toitures non couvertes de panneaux photovoltaïques ; en maintenant de l'espace de pleine terre à minima sur 25% à 35% des emprises selon les zonages constructibles sur l'ensemble du périmètre BIC Extra-rocade ; en consacrant de 20% à 55% de pleine terre sur les emprises des équipements publics dévolus à des noues plantées ; en plantant les espaces publics d'arbres de haute tige et en imposant des plantations d'arbre sur les parcelles privées via la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ; en imposant une couleur claire aux toitures non couvertes de panneaux photovoltaïques et façades, et enrobés clairs sur les places de parking ; en imposant la végétalisation des toitures des

bâtiments de plus de 1 000 m² d'emprise au sol non dotés de dispositifs de production photovoltaïque.

Le pari de l'opération BIC Extra-rocade est donc de concilier développement économique avec le maintien et l'augmentation du nombre d'emplois pour accompagner la croissance démographique de la métropole bordelaise avec la promotion de mobilités plus vertueuses et la reconquête écologique d'un territoire. Réinvestir ce territoire en grande partie urbanisé est une alternative au desserrement des emplois et de l'habitat hors métropole, dans la couronne périurbaine, dont on sait qu'elle se traduira par une accélération du mitage des espaces naturels et un allongement des déplacements pendulaires en voiture. Cette approche résolument vertueuse à l'échelle métropolitaine ne va pas sans générer des impacts sur l'environnement local. En effet, investir dans les transports alternatifs à la voiture implique de réaliser de nouvelles infrastructures. Requalifier du foncier aujourd'hui en grande partie occupé (même s'il est sous-occupé) nécessite de pouvoir proposer des solutions de relocalisation aux entreprises sur des terrains aménagés

6° PRISE EN CONSIDERATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Evaluation des impacts et avis des autorités consultées

Les incidences sur l'environnement du projet ont été évaluées dans l'étude d'impact du projet et l'évaluation environnementale du plan déposés à la Préfecture de Gironde le 28 novembre 2019.

Dans son avis du 15 janvier 2020, la Commission locale de l'eau (CLE) du SAGE Estuaire et milieux associés a émis un avis de non-conformité en recommandant de revoir la délimitation des zones humides du fait de certaines incertitudes quant à la précision des données d'analyse, de joindre les plans de gestion des sites de compensation et d'en sécuriser la mise en œuvre sur le plan foncier, et de préciser les incidences hydrauliques des ouvrages prévus au programme d'équipements publics.

Dans son avis du 15 janvier 2020, la CLE du SAGE Nappes profondes de Gironde indique que le projet ne prévoyant pas de prélèvement en eau profonde, la question de sa compatibilité avec le SAGE ne se pose pas.

Dans son avis du 19 février 2020, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) indique que les principaux enjeux environnementaux du projet sont : « l'amélioration du cadre de vie apportée par un projet de requalification urbaine ; l'optimisation des déplacements et le renforcement du report modal ; la préservation des zones humides, de la biodiversité et des continuités écologiques résiduelles, y compris la maîtrise de la dissémination des espèces exotiques envahissantes, et la qualité des mesures compensatoires, sur des surfaces significatives, pas encore totalement définies ; la capacité des réseaux d'eau potable et d'assainissement des eaux usées et la gestion des eaux pluviales ; l'efficacité énergétique de la nouvelle programmation, la production d'énergies renouvelables et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ; la réduction des nuisances (bruit, qualité de l'air) et des risques d'îlots de chaleur. Il souligne que « le choix de présenter un dossier unique permettant de conduire une démarche à l'échelle cohérente du sud-ouest de l'agglomération de Bordeaux à l'extérieur de la rocade est pertinent » et que « cette démarche a pris en compte les enjeux liés aux milieux naturels de façon soignée, même si la justification des choix réalisés pour certains sites reste à compléter et si les mesures de compensation sont encore insuffisantes » et que « la démonstration que le choix des sites de projet susceptibles de détruire des habitats d'espèces protégées répond à des raisons impératives d'intérêt public majeur et qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante sur l'agglomération bordelaise mérite d'être étayée ». Le parti de raisonner à grande échelle sans que tous les projets subséquents soient encore connus implique que « les informations relatives à l'eau sont peu précises ». Le principal reproche de l'Autorité environnementale porte sur la gestion des déplacements, et le parti d'investir dans des infrastructures viaires en corollaire et l'augmentation de l'offre totale de stationnement privé, en corollaire de l'augmentation de la circulation automobile. Elle recommande « de reprendre l'étude d'impact en conséquence ».

Sont également pointés des lacunes à compléter sur les volets eau, air, bruit, énergie et gaz à effet de serre, en précisant la description de l'état initial, les choix prévus, l'analyse des incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts correspondants, ainsi que le dispositif de suivi associé. Enfin, elle invite à compléter les mesures de compensation afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité du projet.

Dans son avis du 13 février 2020, la commune de Canéjan souhaite que des aménagements hydrauliques soient réalisés afin de contenir les rejets de polluants dans l'Eau Bourde. Elle plaide par ailleurs pour l'engagement rapide des études de raccordement des zones de la Briqueterie et de Bersol à l'échangeur n°25 de l'A63 et de la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute (projets relevant des maîtrises d'ouvrage respectives de la communauté de communes Jalle-Eau-Bourde et de l'Etat). En matière de mobilité toujours, la commune demande que soit mieux prise en compte la voie romaine dans la reconfiguration de l'échangeur n°26 de l'A63 et appelle à une collaboration étroite pour requalifier de manière cohérente les voies et les itinéraires cyclables dont le tracé se prolonge à Canéjan et gérer le stationnement sur voirie. Sur le plan de la biodiversité, elle demande que soient préservés les grands corridors écologiques existants en lien notamment avec le site des étangs de la Briqueterie.

La réunion d'examen conjoint du 19 février 2020 et les documents partagés à cette occasion par la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), la commune de Canéjan et la commune de Pessac ont permis de relever un certain nombre d'erreurs matérielles dans le dossier. Le Syndicat mixte pour le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SYSDAU) a souligné la compatibilité du projet avec le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'aire métropolitaine bordelaise en particulier concernant le développement du pôle d'emplois de Bersol et le déploiement des infrastructures compatibles avec les lignes de car express envisagées dans le schéma de transport express du syndicat.

Dans son dernier avis, le 24 septembre 2020, défavorable, le Conseil national de protection de la nature (CNPN) relève des avancées dans le projet, « comme des précisions sur les îlots de sénescence de 30 hectares, de plantations de haies et bosquets (5 ha) et de nouveaux boisements (1,5 ha), d'un aménagement adapté pour le Chardonneret et le Serin cini (mais non accompagné d'un plan de gestion spécifique), et de plans de gestion pour les cinq sites de compensations (dont ont été exclus les deux sites pour lesquels les propriétaires de supermarchés étaient opposés) ». Par contre, il reproche un évitement insuffisant sur les sites de projet Bioparc, Cité des Métiers, Pointe sud et Centre d'Etudes Nucléaires de Bordeaux-Gradignan (CENBG), ainsi qu'un manque de données concernant les populations d'espèces impactées, en particulier sur les sites qui n'ont pas pu faire l'objet d'investigations approfondies faute d'accord des propriétaires. Sont également pointés un déficit de compensation des boisements détruits et un manque de certitude quant à la sécurisation des sites de compensation. Les modalités de gestion des habitats destinés à certains espèces (îlots de sénescence) sont aussi critiquées.

Prise en compte des avis des autorités consultées

A l'aulne de l'ensemble de ces avis, des compléments ont été apportés à l'étude d'impact sur les volets mobilité (actualisation des données, prise en compte de l'essor du covoiturage et développement du scénario de référence), qualité de l'air, bruit, gaz à effet de serre, zones humides (inventaires complémentaires) et biodiversité (inventaires complémentaires, mention des populations d'espèces, harmonisation de la nomenclature, etc.) dans les documents joints au dossier d'enquête publique.

En complément, dans son mémoire en réponse transmis à la Préfecture de Gironde le 30 mars 2021 et joint à l'enquête publique, Bordeaux-Métropole propose pour tenir compte des avis de modifier le projet comme suit :

- prendre en compte les projets de mobilité (inconnus ou insuffisamment avancés à la date de dépôt du dossier d'autorisations) de nature à favoriser le report modal (RER métropolitain, cars express, etc.). Il n'a pas été souhaiter apporter des modifications au programme d'équipements publics – notamment aux infrastructures viaires – au motif qu'elles auraient été de nature à modifier substantiellement le schéma de circulation déjà très contraint du projet, que la part des investissements consacrée aux équipements bénéficiant aux modes alternatifs à la voiture (62%) est déjà particulièrement ambitieuse pour une zone d'activités de périphérie, et que les choix de

conception (au niveau de la Cité des métiers et de l'échangeur n°26 de l'A63 en particulier) n'ont pas d'alternatives satisfaisantes.

- veiller à la coordination des interventions sur le réseau viaire avec la commune de Canéjan,
- ajouter 7,8 ha d'évitement supplémentaire correspondant aux boisements à enjeux forts et moyens sur les sites de projet Bioparc, Pointe Sud et CENBG :
 - o pour le Bioparc, sur une surface initialement envisagée de 19,3 ha non artificialisés et constructibles selon le PLU en vigueur, il a été retenu d'éviter les 10,9 ha les plus sensibles et de protéger en sus 8 arbres à gîte,
 - o pour Pointe sud, sur une surface initialement envisagée de 7,9 ha non artificialisés et constructibles selon le PLU en vigueur, il a été retenu d'éviter les 5,0 ha les plus sensibles et de protéger en sus 1 arbres à gîte et une zone humide,
 - o pour Cité des métiers, sur une surface initialement envisagée de 3,2 ha non artificialisés et constructibles selon le PLU en vigueur, il a été retenu d'éviter les 1,3 ha les plus sensibles et de protéger en sus 9 arbres à gîte. L'emprise résiduelle comportant notamment 1,1 ha de boisement, correspond au tracé d'une voie à sens unique reliant l'échangeur n°14 de la rocade à la rue Héliodore Gallienne, dont les études de modélisation ont montré la nécessité pour soulager le système de carrefours (aujourd'hui carrefours à feu, demain carrefours giratoires) des mouvements de tourne-à-gauche qui créent un point de congestion problématique. Cette voie est constitutive du schéma viaire qui doit permettre de mieux irriguer le périmètre,
 - o pour le CENBG, sur une surface initialement envisagée de 7,5 ha non artificialisés et constructibles selon le PLU en vigueur, il a été retenu d'éviter les 4,1 ha les plus sensibles,
- mener des expertises complémentaires sur les emprises qui n'ont pu faire l'objet de diagnostics approfondis faute d'accord des propriétaires afin d'inventorier l'éventuelle présence de zones humides et d'habitats ou d'espèces protégées préalablement à la réalisation de travaux sur ces sites,
- ajouter une mesure de réduction des impacts écologiques (mesure R12) en concevant l'aménagement des sites de projet qui veillent à créer des espaces verts, des lisières coconstruites, des continuités vertes, un traitement paysager et des plantations cohérentes avec les fonctionnalités écologiques de l'environnement,
- porter la durée de compensation de 30 à 50 ans conformément aux demandes du CNPN,
- les dispositifs de protection contre les espèces invasives ont été complétés, ainsi que celui de suivi des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement des impacts,
- amélioré par l'évitement complémentaire, le déficit de compensations en boisements a été encore réduit par l'identification de sites de compensation complémentaires ; les modalités de compensation revues conformément aux demandes du CNPN,
- sur le plan hydraulique, l'évitement complémentaire améliore le bilan de l'imperméabilisation générée par le projet : en intégrant l'évitement complémentaire susmentionné, s'élève à +39 000 m² sur les trois bassins versants Bersol, Gradignan et Bioparc contre +42 200 m² dans la version initiale du projet. Par ailleurs, les réseaux d'eau potable et d'eaux usées disposent de réserves de capacités permettant d'absorber sans difficulté les impacts générés par le projet, tant localement qu'au niveau métropolitain. Des mesures complémentaires de suivi de la qualité des rejets dans le milieu naturel sont prévues. Une étude préalable à la mise en œuvre renaturation du canal traversier du bassin de rétention du Bourgailh sera menée afin de s'assurer de la prise en compte de la bonne jonction entre le terrain naturel et l'ouvrage de régulation, de la régulation de la continuité hydraulique, de la nécessité d'éviter tout afflux de terre dans les ouvrages en aval et du maintien des capacités de stockage.

La sécurisation foncière des sites de compensation assurée par la sanctuarisation des emprises dans le PLU mis en compatibilité a été confortée par des accords écrits de la part des propriétaires concerner.

Incidences résiduelles sur l'environnement

Les principales incidences du projet sur l'environnement identifiées dans l'étude d'impact sont les suivantes :

- **incidences sur le cadre de vie et la santé** : hormis les nuisances générées par les déplacements supplémentaires, les incidences sur le cadre de vie sont positives. Le projet veillera en effet sur l'ensemble des sites d'intervention de la collectivité à requalifier les espaces publics en augmentant les plantations, en améliorant le confort des cheminements piétons et cyclables, et la qualité architecturale des constructions. En raison du report modal, l'Indice polluant-population (IPP) devrait connaître une décrue supérieure à celle du scénario de référence, lui-même très en-deçà de l'IPP actuel du fait du renforcement constant des normes antipollution.
- **emplois et habitants / environnement socio-économique** : en mobilisant le foncier stratégique sur les sites de projet, le projet conduira à l'éviction d'activités incompatibles avec le devenir du site pour des raisons de nuisances, de constructions peu denses et dégradées, ou de faible intensité d'usage. Ainsi, environ 700 emplois pourraient être évincés après mesures d'évitement et de réduction (qui permettent de maintenir 800 emplois), soit un solde net de créations d'emplois de +8 100 emplois sur l'ensemble du projet et +6 700 emplois sur le seul Périmètre resserré d'action foncière (PRAF).
- **mobilité** : Le projet permettra de contenir l'augmentation du trafic à +21 500 véhicules par jour (+18,4%) dont 19% transportant des covoitureurs, pour une augmentation de +51 000 déplacements (+37,8%) par rapport à l'état initial. Grâce à un programme ambitieux d'infrastructures en faveur des transports en commun et des modes doux, mais aussi une politique volontariste de maîtrise du stationnement sur le domaine public et le domaine privé, et des actions d'accompagnement destinées à promouvoir les modes alternatifs à l'autosolisme, le projet permettra de faire progresser la part modale des modes actifs et transports en commun de 15,1% à 25,3%, ce qui s'avère particulièrement ambitieux pour un territoire constitué de grandes entreprises monofonctionnelles extra-rocade parcouru par des flux de transit sur lesquels le projet dispose de peu de levier. De la sorte, le projet permettra de réduire l'impact écologique de la mobilité par rapport au scénario de référence en réduisant de 17 500 le nombre de voitures par jour.
- **hydraulique** : les compléments demandés par l'Autorité de l'énergie (Ae) et les Commissions locales de l'eau (CLE) permettent d'établir les éléments suivants. La station d'épuration Clos de Hilde, d'une capacité nominale de 410 000 EH, possède une capacité résiduelle de traitement de 66 000 EH (Equivalent habitant). Le projet apporte de l'ordre de 386 EH selon la doctrine de Bordeaux Métropole, considérés comme à la marge par la direction de l'eau de Bordeaux Métropole. La consommation supplémentaire en eau engendrée par le projet est de 2 336 m³ (400 m³ de consommation sur la zone actuellement), soit + 20 % sur le secteur du Rouquet, que la structure du réseau permettra d'absorber, et +1,6% de la consommation métropolitaine par rapport à l'état initial. 39 000 m² supplémentaires seront imperméabilisés, intégralement compensés sur le périmètre du projet,
- **énergie et climat** : aux chiffres figurants dans le dossier s'ajoutent les impacts liés à la séquestration carbone qu'a demandé d'évaluer l'Ae. Les émissions de carbone liées à l'artificialisation des sols générés par le projet peuvent être évaluées à 4 400 TCO₂/an au maximum par rapport à l'état initial. Le bilan carbone est globalement positif par rapport au scénario de référence, avec une perte de séquestration réduite d'environ 1 500 TCO₂, voire négatives jusqu'à -3 800 TCO₂/an si on tient compte de la renaturation des parcelles déjà bâties qu'impose le nouveau coefficient de pleine terre du PLU mis en compatibilité,
- **environnement naturel** : sur l'ensemble du périmètre du projet, les espaces naturels résiduels accueillant des habitats d'espèces protégées (tous d'enjeux faibles à modérés) et que le projet BIC extra-rocade propose d'aménager représentent 12,1 ha (dont 8,6 ha sur les quatre sites de projet Bioparc, Cité des métiers, Pointe sud et Cenbg). Cette superficie est indispensable à la relocalisation des activités qu'il est nécessaire de déplacer pour engager la dynamique de renouvellement urbain sur le territoire du projet, aujourd'hui occupé en grande majorité, ce qui fait qu'il n'existe pas d'alternative à

l'artificialisation limitée de ces sites de projet. Ces chiffres sont à mettre en regard de la superficie totale du projet (553 ha du projet, ce qui implique que les habitats protégés détruits ne représentent que 3,6% du périmètre d'assiette) et du ratio emplois et habitant accueillis (10 700 soit 532 emplois ou habitants par ha détruit) à mettre en regard de l'impact qu'aurait une implantation de ces emplois et de ces habitants sur des terrains naturels en grande périphérie (la densité communément constatée dans les zones d'activités et les lotissements pavillonnaires dépasse exceptionnellement 20 emplois/ha et 40 habitants/ha).

- **patrimoine** : des constructions et ensembles qui présentent un intérêt architectural, paysager et/ou historique et des arbres remarquables feront l'objet de protections patrimoniales dans le document d'urbanisme.

Mesures d'Evitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERCA) des impacts

En matière d'évitement, le projet prévoit d'éviter 34,3 ha d'espaces naturels à enjeux forts ou moyens aujourd'hui constructibles et 57 arbres remarquables.

Les mesures de réduction des impacts portent sur des mesures en faveur du report modal via la maîtrise de la circulation automobile et du stationnement, l'aménagement d'infrastructures en faveur des transports en commun et des modes doux, et la promotion des modes alternatifs à l'autosolisme en garantissant des aménités confortables et sécurisées pour les piétons, les cyclistes et les covoitureurs. Concernant la biodiversité, les mesures de réduction incluent la circonscription des effets des chantiers sur les espèces protégées, la lutte contre les espèces invasives, la lutte contre la pollution lumineuse, la promotion de la biodiversité au moyen de lisières coconstruites végétales. En matière d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique et ses effets, le projet prévoit la rénovation énergétique du parc existant et la conception bas carbone des nouveaux bâtiments (en cumulant les effets de la construction et de l'exploitation) et des actions de sensibilisation aux bonnes pratiques, la production d'énergies nouvelles et renouvelables, et une végétalisation accrue des parcelles et des toitures. Sont également prévues la gestion écologique des déchets et des terres de chantier, l'isolation acoustique des revêtements et des bâtiments et la préservation de la qualité de l'air intérieur et extérieur. Enfin, dans l'objectif d'intensifier l'emploi et la valeur ajoutée économique sur le périmètre du projet, il est prévu de procéder à des délocalisations d'activités peu intensives en les accompagnant.

Les mesures de compensation concernent les zones humides, les boisements et les habitats détruits par le projet, ainsi que les capacités d'infiltration des sols réduites par le solde net d'imperméabilisation des sols.

Les mesures d'accompagnement concernent la création de gîtes pour la petite faune et les chiroptères et de nichoirs pour l'avifaune, ainsi qu'une gestion différenciée des espaces verts et le réensemencement du Lotier hérissé.

L'ensemble des mesures ERCA sont précisées en annexe à la présente délibération.

7° LA NECESSAIRE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

La mise en œuvre du projet nécessite une révision du Plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur notamment sur les aspects suivants :

- une modification du zonage permettant d'atteindre les objectifs programmatiques en cohérence avec les axes de transports en commun structurants ; création des règlements des zones UPXX Alouette et UP Bic et modification du règlement de la zone UPZ1),
- la traduction dans le règlement d'urbanisme des mesures d'évitement et de compensation des impacts en sanctuarisant des espaces naturels aujourd'hui constructibles (protections des édifices et des éléments bâtis et paysagers, espaces naturels contribuant aux continuités écologiques et paysagères, espaces boisés classés, zone Ng, arbres isolés),

- la traduction dans les règles de prospect des principes de macrobocage urbain et de lisières coconstruites (augmentation des reculs, du coefficient de pleine terre sauf sur le carrefour de l'Alouette où il convient de pouvoir densifier à proximité du pôle multimodal, prescriptions relatives aux plantations, etc.),
- la création des emplacements réservés et de servitudes de localisation correspondant aux emprises des futurs équipements publics.

8° MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET A L'ISSUE DE L'ENQUÊTE

Afin de tenir compte des avis émis pendant la phase préalable à l'enquête publique, Bordeaux-Métropole avait d'ores-et-déjà proposé une première série d'évolutions (cf. chapitre 6° plus haut), synthétisées dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale et indiquées dans les différentes pièces du dossier d'enquête transmis à la Préfecture par arrêté du Président de Bordeaux-Métropole du 30 mars 2021. Elles portaient en particulier sur les points suivants :

- des mesures d'évitement supplémentaires,
- une adaptation en conséquence de la programmation,
- la correction d'un certain nombre d'erreurs matérielles, sans effet sur le contenu du projet et ses incidences environnementales.

La commission d'enquête ayant dans son avis rendu le 3 août 2021 confirmé le bien-fondé de ces évolutions, nous proposons d'adapter le projet en conséquence dans la précédente déclaration.

Suite à la réserve émise par la commission d'enquête sur la DPRO, Bordeaux Métropole a d'ores-et-déjà pris des mesures volontaristes. Dans le cadre de la nouvelle stratégie des mobilités votée le 23 septembre 2021 (délibération n°2021-430), le Conseil de Métropole a adopté un nouveau schéma des mobilités qui prend « en compte un périmètre géographique élargie intégrant les déplacements périphériques intra et extra métropolitains lesquels sont en général les plus longs en km et les plus émetteurs de gaz à effet de serre. Cet élargissement de la focale impliquera de développer les coopérations entre la Métropole et les autres autorités organisatrices de la mobilité présentes sur le territoire et de s'interroger sur la gouvernance des mobilités » (un groupe de travail sera lancé sur cette thématique afin de proposer des scénarios à mettre au débat en 2022). Ce schéma comporte plusieurs projets en faveur des transports en commun et des modes doux qui seront de nature à favoriser le report modal et donc, à contenir l'augmentation de la circulation :

- le RER métropolitain permettra de cadencer les trains régionaux en gare de Pessac-Alouette avec une fréquence cible de 30 minutes et une offre tarifaire plus attractive et de rejoindre la rive droite sans rupture de charge en gare de Bordeaux-Saint-Jean, offrant ainsi une liaison efficace entre le territoire du projet, Euratlantique et la rive droite. Un renforcement de la fréquence des trains sur la ligne Libourne-Arcachon est déjà intervenu en 2021, avec 53 allers-retours quotidiens (fiche n°3 du nouveau schéma des mobilités),
- la ligne de bus express Presqu'île-Campus sera prolongée jusqu'à la Cité de la Photonique offrant ainsi une interconnexion avec le bus à haute performance Aéroport-Cité de la Photonique pour les usagers du territoire souhaitant rejoindre le quartier de Saige, le campus, le quartier d'affaires Bordeaux-Euratlantique ou la rive droite. Son itinéraire sera amélioré avec des travaux d'aménagement engagés dès 2022, pour un montant de 28,8 M€ (fiche n°4),
- les nouvelles lignes structurantes s'intégreront dans un réseau de bus redéployé au sein d'un « maillage d'interconnexions permettant les liaisons de périphérie à périphérie » et « reliant les zones d'activités »,
- les cars express reliant le territoire métropolitain au reste du département seront développés en partenariat avec le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités, la Région Nouvelle Aquitaine et les établissements publics de coopération intercommunale voisins. Est en particulier prévue une ligne « ceinture sud-ouest » desservant les zones d'emplois de Canéjan et Cestas, qui sera étudiée dès 2022 (fiche n°2),
- le déploiement d'un réseau cyclable à grande capacité, le réseau vélo express

(ReVE), dans lequel s'inscriront les aménagements cyclables prévus dans l'opération d'aménagement BIC extra-rocade. Ces aménagements seront assortis de mesures destinées à encourager la pratique du vélo, énoncées dans le 3ème plan vélo métropolitain (fiche n°7),

- un premier plan marche à pied, qui œuvrera entre autres sur la signalétique, la promotion de la marche et l'amélioration des conditions de cohabitation des différents types d'usagers (fiche n°8),
- l'aménagement des plages horaires de travail en lien avec les acteurs économiques et universitaires dans le cadre de leurs plans de mobilité, avec notamment un Plan de mobilité inter-administrations (PMIA) sur le campus officiellement lancé le 23 novembre 2021 (fiche n°13),
- l'optimisation des parcs-relais existants sous-utilisés en mettant en place une politique tarifaire encore plus attractive et en facilitant les itinéraires d'accès (fiche n°15).

En complément de ces engagements d'ores-et-déjà pris par Bordeaux-Métropole, le maître d'ouvrage s'engage par la présente délibération à :

- adapter le projet en créant dès 2023 une aire de multimodalité supplémentaire au sortir de l'échangeur n°26 de l'A63, de manière à faciliter au plus tôt la dépose de covoitureurs,
- pérenniser les aménagements cyclables provisoires réalisés à titre expérimental dans le cadre du plan d'urgence vélo mis en œuvre pendant la crise sanitaire qui ont fait leurs preuves, en particulier avenue de Magellan, carrefour de l'alouette, échangeur n°26 de l'A63 et avenue de la Poterie,
- veiller à la maîtrise du stationnement dans les projets de construction, en le reléguant à l'arrière ou sur le côté des immeubles pour privilégier les accès piétons et cyclistes en façade, où devront implantés les stationnements pour les vélos et les places consacrées au covoiturage. Pour les projets générant un besoin de stationnement supérieur à 100 places, au moins un quart des places devra être conçue en ouvrage, ce qui aura pour effet de renchérir considérablement le coût du stationnement pour les opérateurs immobiliers⁴, qui se voient ainsi fortement incités à le réduire. Enfin, Bordeaux métropole veillera à la mise en œuvre de la stratégie de « parking associé » qui consiste à localiser environ un quart à un tiers des places nécessaires sur un site fonctionnellement détaché du parking principal attaché à l'immeuble, idéalement en foisonnant avec un parc de stationnement existant quand la temporalité des usages le permet. On estime que ces mesures, traduites dans le modèle métropolitain par la variable « pénalité de stationnement », permettront de réduire la part modale de l'autosolisme de 5,6 points, ce qui correspond en scénario projet à plus de 10 000 véhicules quotidiens en moins. La politique volontariste en matière de stationnement est par conséquent un levier essentiel de l'atteinte des objectifs de mobilité durable.
- continuer pendant toute la durée des travaux à mener des actions de sensibilisation et de préfiguration des nouveaux usages, dans le cadre notamment de l'Atelier grands comptes (collectif de 30 entreprises - dont 11 signataires de la charte de mise en œuvre du Plan de mobilité inter-établissements (PMIE) du territoire BIC-ER - représentant 3 600 employés) et du panel BICycles (collectif d'une trentaine d'usagers du territoire – employés, étudiants, enseignants, agents des services publics avec lequel Bordeaux Métropole échange périodiquement sur les améliorations à apporter au réseau cyclables et la conception des nouveaux aménagements). Les animations « mobilité » (réunions d'information, balades découverte des itinéraires cyclables, information sécurité, ateliers de réparation) assurées au sein des entreprises et à l'attention du grand public depuis le printemps 2018 seront poursuivies.
- promouvoir les expérimentations fondées sur des innovations technologiques ou d'usages susceptibles d'améliorer les conditions de déplacement (dans la continuité de celles menées en phase d'élaboration du projet : abri vélos sécurisé pour les usagers du dernier Km à la gare de Pessac Alouette, compteur piétons av. Gustave Eiffel,
- réaliser des aménagements temporaires sécurisant les déplacements des piétons et des vélos, intégrant les demandes d'usagers : création d'une voie verte avenue Gustave Eiffel, viabilisation des trottoirs rues Paul Langevin, Jean Perrin,

4 On peut estimer que de manière générale, une place de stationnement dans un parc silo revient à 4 à 6 fois plus cher qu'une place en surface. Le ratio est de 10 à 15 pour un parking souterrain.

Gutenberg, Emile Appell, Marcel Dassault pour rejoindre les pôles de services à l'heure du déjeuner.

S'agissant des projets relevant d'autres autorités organisatrices de transports, et plus particulièrement du raccordement du territoire à l'échangeur n°25 de l'A63, Bordeaux-Métropole réitère sa volonté de concourir – au prorata des impacts générés par le projet BIC-ER sur la future infrastructure – aux études de conceptions et à la réalisation de l'équipement.

L'augmentation résiduelle du trafic automobile, qui s'explique par la forte hausse de la demande de mobilité liée aux créations d'emplois, de logements et à l'augmentation de l'activité de l'hôpital Haut-Lévêque, sera absorbée par les travaux d'amélioration du réseau viaire prévus au programme d'équipements publics du projet (restructuration des échangeurs n°14 de la rocade et n°26 de l'autoroute A63, création de voies permettant de mieux diffuser les flux en sortie de réseau autoroutier, amélioration du maillage local de la zone d'activité).

Pour faire suite aux recommandations et aux remarques de la commission d'enquête sur les différentes autorisations, il est proposé dans la présente délibération :

- de proroger le dispositif de suivi des projets associant les services de l'Etat, la Mission régionale environnementale et les communes dans le cadre d'une réunion bimensuelle,
- de procéder à une actualisation de l'étude d'impact et de l'évaluation environnementale 5 ans après la délivrance de la dernière des 3 autorisations,
- d'apporter au moment de l'enquête parcellaire – moment à compter duquel elles pourront être établies – toutes les précisions relatives à la relocalisation des entreprises impactées par le projet,
- d'apporter, via le media Internet Bordeaux Inno Campus, toute l'information sur les travaux à venir et en cours à l'attention des usagers du territoire.

9° BILAN COÛT/AVANTAGES ET UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Inconvénients

- Atteinte à la propriété privée : Les atteintes à la propriété privée sont circonscrites au périmètre cœur extra-rocade. Elles sont de plusieurs natures :
 - le long des principaux axes requalifiés, l'élargissement ponctuel des emprises du domaine public impactera à la marge les propriétés riveraines, pour une superficie totale de 7444 m² environ. Cet impact se fera sans incidence sur la valeur d'usage des sites concernés, et donnera lieu à la reconstitution des clôtures et une indemnisation à hauteur de la perte de valeur vénale foncière subie,
 - sur les sites de projet, le foncier présentant les enjeux de densification et d'intensification les plus importants (dit « foncier essentiel » pour la mise en œuvre du projet), qui pourra être par voie d'expropriation en cas d'échec des négociations amiables, représente une surface totale de 49,1 ha environ. Sont concernées des propriétés nues (21 propriétaires privés et 6 propriétaires publics) et des immeubles (3 propriétés résidentielles, 37 immeubles d'entreprises, 1 immeuble public et des locaux techniques appartenant à EDF). Ainsi, seules trois immeubles de logement sont concernés,
 - sur les sites de projet, le foncier non prioritaire représente 33,9 ha environ. Ces biens ont vocation à être acquis à l'amiable, ou par voie de préemption, à l'exclusion de procédure d'expropriation.
- Coût de réalisation : le coût du projet BIC extra-rocade dans les hypothèses les plus défavorables d'aléas et d'acquisition foncière est sommairement évalué à 400,4 M€ TTC en euros constants, pour un montant correspondant de FCTVA de 64,2 M€. Les mesures de politique foncière proposées permettraient de réduire considérablement les dépenses. Ce coût, dont nous avons montré que l'évaluation avait été faite sur des hypothèses prudentes, est à mettre en regard des recettes qui pourront être générées par l'opération, à travers la taxe d'aménagement majoré (TAM), les cessions foncières, et les subventions. Il doit également être mis en regard des recettes fiscales directement générées par les créations de locaux d'entreprises et d'emplois (contribution économique territoriale, taxes foncières, versement transport notamment), égales à

environ 1 000 € par emploi et par an actuellement sur le périmètre de l'OIM Bordeaux Inno Campus. Il convient également de souligner que le bilan de l'opération est fortement grevé par (i) côté dépenses le contexte de territoire déjà urbanisé qui renchérit sensiblement les acquisitions foncières, et (ii) côté recettes la volonté de produire une part très conséquente de locaux industriels et de logement accessible au détriment des recettes de cession.

- Impacts socioéconomiques : en mobilisant le foncier stratégique sur les secteurs opérationnels, le projet conduira à l'éviction d'activités incompatibles avec le devenir du site pour des raisons de nuisances, de constructions peu denses et dégradées, ou de faible intensité d'usage. Ainsi, environ 700 emplois pourraient être évincés après mesures d'évitement et de réduction (qui permettent de maintenir 800 emplois), soit un solde net de créations d'emplois de +8 100 emplois sur l'ensemble du projet et +6 700 emplois sur le seul Périmètre resserré d'action foncière (PRAF) sur lequel porte la DUP.
- Circulation et stationnement : Du fait de l'accueil de 8 800 emplois et 1 900 habitants (dont 7 300 emplois et 1 400 habitants sur le seul périmètre extra-rocade), le projet permettra de contenir l'augmentation du trafic à +21 500 véhicules par jour (+18,4%) dont 19% transportant des covoitureurs, pour une augmentation de +51 000 déplacements (+37,8%) par rapport à l'état initial. Grâce à un programme ambitieux d'infrastructures en faveur des transports en commun et des modes doux, mais aussi une politique volontariste de maîtrise du stationnement sur le domaine public et le domaine privé, et des actions d'accompagnement destinées à promouvoir les modes alternatifs à l'autosolisme, le projet permettra de faire progresser la part modale des modes actifs et transports en commun de 15,1% à 25,3%, ce qui s'avère particulièrement ambitieux pour un territoire constitué de grandes entreprises monofonctionnelles extra-rocade parcouru par des flux de transit sur lesquels le projet dispose de peu de levier. De la sorte, le projet permettra de réduire l'impact écologique de la mobilité par rapport au scénario de référence en réduisant de 17 500 le nombre de voitures par jour. Les travaux de restructuration des accès au réseau autoroutier et l'amélioration de la circulation grâce à la création de barreaux de liaison permettront d'absorber ce trafic sans aggraver la situation de congestion existant à date. En matière de stationnement, le projet veillera à résorber le stationnement sur rue le long des axes majeurs du projet. Il faut souligner qu'aujourd'hui, les véhicules stationnant sur ces axes est essentiellement motivé par la volonté des automobilistes d'accéder plus rapidement au réseau autoroutier que depuis les parkings des entreprises.

Avantages

- Réponse aux besoins d'hébergement des entreprises et des habitants : Le projet permettra de créer les conditions de l'accueil de 8 800 emplois diversifiés et 2 000 habitants supplémentaires sur un territoire déjà urbanisé. Il contribuera ainsi à la stratégie d'aménagement et de développement du territoire métropolitain. 7 300 emplois et 1 400 habitants supplémentaires sont prévus sur le seul PRAF.

	Sites de projet (m ² SdP)	Diffus (m ² SdP)	
		Projets connus	Densification
Bureaux (tertiaire)	106 000	14 000	34 000
Locaux d'activités (petites et moyennes industries)	62 000	15 000	13 000
Commerces et restaurants	30 000	3 000	1 000
Hôtels et résidences hôtelières	8 000	2 000	5 000
Logement libre	12 000	12 000	18 000
Logement collectif social	32 000	6 000	0
Équipement d'enseignement sup., de formation professionnelle et de santé	15 000	30 000	15 000
Total	264 000 m²	82 000	86 000

- Prévention de l'étalement urbain : Ces emplois et habitants qu'accueillera l'opération BIC extra-rocade grâce à l'intervention publique sur le périmètre cœur extra-rocade sont autant qui devraient s'implanter dans le territoire diffus périurbain. La croissance démographique et la croissance économique qui l'accompagne concerne en effet l'ensemble du département Gironde, et sa localisation dépend de la capacité du territoire

métropolitain à créer les conditions d'accueil des habitants et des emplois. La périurbanisation des emplois et des habitants génère des impacts négatifs sur l'environnement bien connus :

- allongement des déplacements pendulaires, exclusivement motorisés, et effectués majoritairement en autosolisme, sur des infrastructures autoroutières et routières aujourd'hui très sollicitées,
 - mitage des espaces naturels, artificialisation des sols, et destruction de terres agricoles,
 - création de besoins en équipements nouveaux,
 - alimentation de l'étalement des services et du commerce.
- Hydraulique : la station d'épuration Clos de Hilde, d'une capacité nominale de 410 000 EH, possède une capacité résiduelle de traitement de 66 000 EH (Equivalent habitant). Le projet apporte de l'ordre de 386 EH selon la doctrine de Bordeaux Métropole, considérés comme à la marge par la direction de l'eau de Bordeaux Métropole. La consommation supplémentaire en eau engendrée par le projet est de 2 336 m³ (400 m³ de consommation sur la zone actuellement), soit + 20 % sur le secteur du Rouquet, que la structure du réseau permettra d'absorber, et +1,6% de la consommation métropolitaine par rapport à l'état initial.
 - Energie et climat : les émissions de carbone liées à l'artificialisation des sols générés par le projet peuvent être évaluées à 4 400 TCO₂/an au maximum par rapport à l'état initial. Le bilan carbone est globalement positif par rapport au scénario de référence, avec une perte de séquestration réduite d'environ 1 500 TCO₂, voire négatives jusqu'à -3 800 TCO₂/an si on tient compte de la renaturation des parcelles déjà bâties qu'impose le nouveau coefficient de pleine terre du PLU mis en compatibilité.
 - Environnement naturel : sur l'ensemble du périmètre du projet, les espaces naturels résiduels accueillant des habitats d'espèces protégées (tous d'enjeux faibles à modérés) et que le projet BIC Extra-rocade propose d'aménager représentent 12,1 ha (dont 8,6 ha sur les quatre sites de projet Bioparc, Cité des métiers, Pointe sud et CENBG). Cette superficie est indispensable à la relocalisation des activités qu'il est nécessaire de déplacer pour engager la dynamique de renouvellement urbain sur le territoire du projet, aujourd'hui occupé en grande majorité, ce qui fait qu'il n'existe pas d'alternative à l'artificialisation limitée de ces sites de projet. Ces chiffres sont à mettre en regard de la superficie totale du projet (553 ha du projet, ce qui implique que les habitats protégés détruits ne représentent que 3,6% du périmètre d'assiette) et du ratio emplois et habitant accueillis (10 700 soit 532 emplois ou habitants par ha détruit) à mettre en regard de l'impact qu'aurait une implantation de ces emplois et de ces habitants sur des terrains naturels en grande périphérie (la densité communément constatée dans les zones d'activités et les lotissements pavillonnaires dépasse exceptionnellement 20 emplois/ha et 40 habitants/ha).
 - Incidences sur le cadre de vie et la santé : hormis les nuisances générées par les déplacements supplémentaires, les incidences sur le cadre de vie sont positives. Le projet veillera en effet sur l'ensemble des sites d'intervention de la collectivité à requalifier les espaces publics en augmentant les plantations, en améliorant le confort des cheminements piétons et cyclables, et la qualité architecturale des constructions. En raison du report modal, l'Indice polluant-population (IPP) devrait connaître une décrue supérieure à celle du scénario de référence, lui-même très en-deçà de l'IPP actuel du fait du renforcement constant des normes antipollution.
 - Patrimoine : il est proposé de supprimer la mesure E2XXX envisagée sur la maison dite « Thomasson », compte tenu de l'état de dégradation du bâti constaté et de l'arrêté d'interdiction d'occuper les lieux pris par le Monsieur le maire de Pessac le 10 mars 2020 sur le fondement de l'article L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales au motif que les désordres constatés par l'inspecteur de Salubrité du Service Hygiène et Nuisances de la commune constituent un danger grave pour la santé, la salubrité et la sécurité des occupants de l'immeuble notamment au regard du risque d'effondrement de la toiture, du risque d'incendie, du risque d'intoxication au monoxyde de carbone et du risque d'électrocution.
 - Réduction des îlots de chaleur : la zone de Bersol figure aujourd'hui parmi les principaux

« points chauds » de la métropole, en raison du coefficient très important de surfaces artificialisées, notamment par des enrobés et des toitures à faible albédo. Le projet permettra de lutter efficacement contre les îlots de chaleur, tant sur le PRAF grâce à la réalisation de noues enherbées et de plantations que sur l'ensemble du périmètre BIC Extra-rocade du fait des règles d'urbanisme mises en œuvre (obligation de planter dans les marges de recul, obligation d'utiliser des matériaux clairs, végétalisation des toitures de plus de 1 000 m², etc.).

- Paysage et cadre de vie : le projet Bordeaux Inno Campus Extra rocade est bâti autour d'une armature paysagère qui rétablira des continuités entre les grands ensembles paysagers alentours. Ainsi, le réaménagement des axes viaires prévue dans le PRAF introduira-t-elle de nouveaux corridors plantés, à la fois sur le domaine public et sur les parcelles riveraines selon le principe des lisières coconstruites. Les protections paysagères inscrites dans le document d'urbanisme feront en sorte que les projets de constructions contribuent à recréer des perméabilités écologiques et des corridors paysagers. Cela particulièrement à l'échelle du PRAF, où l'aménagement des sites de projet sera maîtrisé, mais aussi sur l'ensemble du projet Bordeaux Inno campus Extra-rocade. L'augmentation du coefficient d'espaces de pleine terre et l'obligation de planter des haies, bosquets et des arbres permettra de densifier l'armature végétale. Enfin, les protections paysagères seront renforcées, et les arbres à gite sanctuarisés.
- Offre de services aux usagers : le projet BIC Extra-rocade contribuera à améliorer l'offre de services aux habitants, aux employés, aux usagers et aux entreprises du périmètre. L'offre de restauration, de commerce et de services de proximité sera rationalisée, étoffée et rénovée. Des services immatériels seront valorisés en offrant des espaces publics permettant une diversité d'usages, comme le parvis Thales ou les abords du carrefour de l'Alouette.

Conclusion

Au regard de ces éléments, le bilan avantages / coûts du projet s'avère très positif, que l'on considère les avantages à l'échelle du seul périmètre de la Déclaration d'utilité publique (DUP) (141 ha environ) ou de l'ensemble du périmètre du projet BIC Extra-rocade que la DUP permettra de réaliser grâce à l'effet levier indispensable des sites de projet. Le projet intègre en outre la compensation de l'ensemble des impacts environnementaux générés, et la compensation des propriétaires fonciers impactés par la DUP.

10° PROCHAINES ETAPES

S'agissant de l'autorisation environnementale, le projet d'arrêté a été examiné par le Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologique (CODERST) du 4 novembre 2021. En l'état actuel, la rédaction par les services de l'Etat du projet d'arrêté suite à cette réunion s'avère cohérente avec le projet de mise en compatibilité ici présenté. Les travaux ne pourront démarrer qu'une fois l'autorisation environnementale délivrée.

S'agissant de la déclaration d'utilité publique, le projet de mise en compatibilité ici présenté est cohérent avec le dossier d'autorisation transmis à la préfecture de Gironde.

Ceci étant exposé, il vous est demandé Mesdames, Messieurs de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L.5211-57 et ses articles L.5217-1 et suivants,

VU le Code de l'urbanisme et notamment les articles L.104-3, R.104-34, R.104-8, L.153-54 à 153-59, R.153-15, L153-54 et suivants et L300-6,

VU le Code de l'environnement, notamment ses articles L 121-15-1 et suivants, L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, ses articles L181-1 et suivants et R.181-1 et suivants, ses articles L214-1 et suivants,

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L.121-1 et suivants, R.112-4 et R.112-6, et L.122-1 et suivants,

VU la délibération n°2016-77 du 12 février 2016 créant l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus,

VU la délibération n° 2017-263 du 19 mai 2017 arrêtant le bilan de la concertation organisée sur le projet,

VU la délibération n°2018-815 du 21 décembre 2018 approuvant le dossier d'enquête unique regroupant trois enquêtes publiques environnementales,

VU la délibération n°2021-430 du 23 septembre 2021 sur le nouveau schéma des mobilités de Bordeaux-Métropole,

VU l'arrêté n°2018BM1126 du 23 août 2018 approuvant une déclaration d'intention relative au projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sur le projet Bordeaux Inno Campus Extra rocade,

VU l'avis de la Direction de l'immobilier de l'Etat rendu le 2 octobre 2018,

VU l'arrêté préfectoral n°75-2019-0406 du 9 avril 2019 notifiant l'attribution d'un diagnostic d'archéologie préventive,

VU l'avis de la Commission locale de l'eau du SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés du 15 janvier 2020,

VU l'avis de la Commission locale de l'eau du SAGE Nappes profondes de Gironde du 16 janvier 2020,

VU les avis de la commune de Canéjan du 13 février 2020 et de la commune de Pessac du 14 février 2020 sur les incidences environnementales du projet,

VU les avis de la direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde du 5 et du 18 février 2020,

VU le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint du 19 février 2020,

VU l'avis de l'Autorité environnementale du 19 février 2020,

VU les avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN) du 30 mars et du 24 septembre 2020,

VU l'arrêté du Président de Bordeaux Métropole du 30 mars 2021 autorisant la transmission du d'enquête unique complété du mémoire en réponse du maître d'ouvrage à la Préfecture de Gironde et ledit mémoire en réponse,

VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique en date du 3 août 2021,

VU les avis des communes de Canéjan, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon sur l'opération BIC extra-rocade et ses incidences sur l'environnement émis respectivement les 12 juillet 2021, 28 juin 2021, 5 juillet 2021, 5 juillet 2021 et 29 juin 2021,

VU l'avis favorable tacite du Conseil municipal de la ville de Mérignac,

VU l'avis de la sous-commission départementale pour la sûreté et la sécurité publique du 2 juin 2021,

VU le Plan local d'urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole en vigueur,

VU le dossier de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU pour le projet BIC extra-rocade sur les communes de Gradignan, Mérignac et Pessac,

ENTENDU le rapport de présentation valant déclaration de projet

CONSIDERANT le bon déroulement des différentes étapes de la procédure et la complétude du dossier d'enquête,

CONSIDERANT QUE la mise en œuvre du projet d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra rocade nécessite l'adoption d'une déclaration de projet se prononçant sur l'intérêt général du projet, mettant en œuvre les mesures Eviter - réduire - compenser - accompagner (ERCA) et mettant en compatibilité le PLU, l'obtention d'une autorisation environnementale en vue de la réalisation de l'opération et, sur un périmètre plus circonscrit, l'adoption d'une déclaration d'utilité publique pour pouvoir procéder à des acquisitions foncières, le cas échéant par voie d'expropriation,

CONSIDERANT l'intérêt général du projet BIC Extra-rocade,

CONSIDERANT QU'A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable avec une réserve et que le maître d'ouvrage s'engage à lever cette réserve,

CONSIDERANT QUE les effets et incidences du projet sur l'environnement qui ont été analysés dans le cadre de l'évaluation environnementale font l'objet de mesures destinées à les éviter, les réduire ou les compenser et les accompagner,

CONSIDERANT QUE les observations de l'Autorité environnementale ont fait l'objet d'un mémoire en réponse par le maître d'ouvrage,

CONSIDERANT la mise à disposition des élus de Bordeaux-Métropole du dossier complet à Bordeaux-Métropole, immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin, Bureau 913, et la possibilité qui leur est donné de se voir communiquer toute pièce du dossier sur simple demande par courriel à j.birgi@bordeaux-metropole.fr ou m.uhlig@bordeaux-metropole.fr,

Article 1 :

de prendre acte des avis suivants :

- l'avis N°2019-123 en date du 19 février 2020 de l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale,
- l'avis des commissions locales de l'Eau, du conseil national de protection de la nature et des personnes publiques associées visés ci-dessus,
- l'avis favorable avec réserve et recommandations du commissaire enquêteur, et l'engagement du maître d'ouvrage à lever cette réserve.

Article 2 : d'approuver la création de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade sur les communes de Gradignan, Mérignac et Pessac selon le périmètre joint en annexe qui emporte approbation de la mise en compatibilité du PLU conformément aux pièces contenues dans le dossier ci-joint et aux modifications énoncées au chapitre 8° du rapport de présentation,

Article 3 : de déclarer que le projet de réalisation de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade sise sur les communes de Gradignan, Mérignac et Pessac est d'intérêt général,

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président à s'acquitter les formalités suivantes :

- transmettre à Madame la Préfète de Gironde les éléments relatifs aux suites à donner aux observations de la commission d'enquête et aux motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération, afin de solliciter la délivrance d'une déclaration d'utilité publique et de l'autorisation environnementale du projet BIC extra-rocade,
- accomplir toutes les formalités et à signer tous les actes nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement BIC Extra-rocade sur les communes de Gradignan, Mérignac et Pessac,
- accomplir les mesures de publicité requises par les articles L.126-1 et R.126-2 du Code de l'environnement.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Abstention : Madame RAMI, Monsieur POUTOU;

Contre : Madame CURVALE, Monsieur MORISSET, Monsieur SAINT-PASTEUR

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 28 janvier 2022

<p>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 4 FÉVRIER 2022</p> <p>PUBLIÉ LE : 4 FÉVRIER 2022</p>	<p>Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Stéphane DELPEYRAT</p>
---	--