

REPUBLIQUE FRANCAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 20 JANVIER 2020

L'an deux mil vingt, le vingt du mois de janvier à dix-huit heures trente,

Le Conseil Municipal de la Ville de GRADIGNAN s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Michel LABARDIN, Maire.

ETAIENT PRESENTS :

- ✚ Michel LABARDIN, Catherine MELUL, Michel BELANGER, Sana SUKKARIE, Gérard FABIA, Christine BAUDON-DYMALA, Jean-Bernard LATOUR, Isabelle JARDRY, Fabien LECUYER, Valérie MORIN, Nicolas LEMARCHAND, Adjointes au Maire.
- ✚ Ricardo GONZALEZ, Josiane DEGERT, Franck BONADEI, Annie BURBAUD, Conseillers municipaux délégués.
- ✚ Karine ROUX-LABAT, Daniel HICKEL, Conseillers métropolitains.
- ✚ Jean-André BEAUROY-EUSTACHE, Sylvia PASTI-BOUCHER, Vanessa PALACIOS-TOUMI, Eric DUMARTIN, Rozenn ROCHE, Ludovic BOURDON, Florence DIF-CASTEX, Grégory VERDON, Sylvie REMY, Stéphanie ROLLAND-FLORO, Philippe BISBARRE, Jean-Yves MAMES, Lisiane GUITARD, Jean-Marc BONNEFOND, Pierre AUZEREAU, Conseillers municipaux.
 - ⇒ Rozenn ROCHE, a donné procuration jusqu'à son arrivée, au début de la délibération n° 2020/01/20/02.
 - ⇒ Vanessa PALACIOS-TOUMI, a laissé procuration à son départ, après le vote de la délibération n° 2020/01/20/09.

ABSENTS AYANT DONNE PROCURATION :

- ✚ Olivier DELHOMME, Sandrine PAYAN-GUILLAUME, Bernard VAROQUI, Conseillers municipaux.

SECRETAIRE DE SEANCE :

- ✚ Ludovic BOURDON.

LA SEANCE EST OUVERTE.



2020/01/20/03

**OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT BORDEAUX INNO CAMPUS EXTRA-ROCADE
AVIS DE LA COMMUNE AU TITRE DES AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES**

Après examen de cette question et sur proposition de la Commission « Environnement, Patrimoine, Ressources Humaines » du 17 janvier 2020, Monsieur le Maire, expose à l'Assemblée :

Mesdames, Messieurs,

Lors de notre séance de décembre dernier, nous avons validé la signature du Projet Partenarial d'Aménagement du territoire du Bordeaux Inno Campus, qui engage les signataires sur des objectifs et un programme d'actions de développement et d'aménagement jusque 2035.

Les ambitions en matière de création d'emplois et d'habitat sont, pour rappel, de 10 000 emplois et 10 000 logements supplémentaires sur la totalité du territoire de 1 500 ha.

Ce dernier est subdivisé en deux zones « intra » et « extra » rocade.

La délibération de ce jour porte sur la partie extra-rocade (553 ha) où il est prévu d'accueillir 8 800 emplois diversifiés et 1 900 habitants supplémentaires.

En effet, pour mener à bien les projets sur la zone extra-rocade, des procédures administratives préalables et prévues par la loi, ont été lancées :

- une Déclaration de projet de l'opération d'aménagement, fondée sur l'article L 126-1 du code de l'environnement valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec le projet ;
- une Déclaration d'Utilité Publique sur un périmètre plus restreint, permettant les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet ;
- une Autorisation environnementale prévue par l'article L 181-1d du code de l'environnement ayant vocation à permettre la réalisation des travaux dans le respect des législations relatives aux incidences sur l'eau, au défrichement et aux espèces protégées.

Pour demander l'autorisation environnementale, une étude d'impact valant évaluation environnementale globale a été réalisée, analysant les incidences à la fois du projet et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sur l'environnement et proposant les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement nécessaires à la limitation de ces impacts.

Ces procédures seront présentées et soumises à la population via une enquête publique unique (intégrant les trois procédures). L'enquête portera à la connaissance du public l'ensemble des composantes de cette vaste opération.

L'avis de la commune par l'intermédiaire de son Conseil Municipal est requis sur l'étude d'impact valant évaluation environnementale et ces incidences sur la mise en compatibilité du PLU, ainsi que sur le projet exposé dans le dossier d'enquête publique transmis par Bordeaux Métropole.

Cet avis sera porté à la connaissance du public, en complément des pièces du dossier d'enquête publique unique.

C'est l'objet du présent rapport.



A. PRESENTATION DU TERRITOIRE EXTRA ROCADE DE L'OIM BIC

Au fil du temps, ce territoire a vécu une dynamique résidentielle et économique positive qui a maintenu la demande de logements et de foncier économique à des niveaux élevés. Aujourd'hui il se trouve 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 logements et des activités 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 territoire est alimenté en électricité par le poste source de Pessac, dont les réserves de capacité sont susceptibles de s'avérer insuffisantes pour satisfaire les besoins des nouveaux projets. Le tissu urbain peu dense (habitat individuel et locaux d'activités indépendants) mais comportant de grands équipements (Centre hospitalier et universitaire de Bordeaux (CHU), centre commercial Bois-Bersol) plaide pour 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.

L'état initial de l'environnement est précisément décrit dans l'étude d'impact jointe en annexe des dossiers d'autorisation. Une description synthétique est accessible dans le résumé non technique de l'étude d'impact. Les principales caractéristiques à date du site sont les suivantes :

- **hydraulique** : Le projet se situe à cheval sur plusieurs bassins versants. L'exutoire du Bioparc au Nord est Le Peugue, et le reste du périmètre a pour exutoire l'Eau bourde. L'ensemble du périmètre Bordeaux Inno Campus extra-rocade est inclus dans le bassin de collecte des eaux usées traitées par la station d'épuration du Clos-de-Hilde (d'une capacité nominale de 410 000 équivalents-habitants). Cette station atteindra sa limite de capacité à l'horizon 2030 en tenant compte des évolutions de populations et projets métropolitains,
- **sols** : cinq sites pollués ont été recensés à Pessac et un à Gradignan (ancienne station d'essence sur le site de l'ancien BHV) et onze anciens sites industriels sur le périmètre sont susceptibles de l'être,

• **environnement économique et humain** : le périmètre comprend deux quartiers d'habitat, autour du carrefour de l'Alouette et de la gare de France-Alouette, et quelques maisons isolées avenue de Magellan et à proximité de l'autoroute A63, côté Pessac. Il accueille par ailleurs 1 800 établissements (dont une trentaine de plus de cent salariés), représentant 19 400 emplois privés et environ 5 000 emplois publics. Le tissu économique de ce quartier d'activité est très diversifié, résultat de ces développements successifs : activités industrielles et logistiques pour la proximité des infrastructures routières, puis zone commerciale de périphérie, et enfin progressivement une tendance à la tertiarisation (5 000 emplois aujourd'hui) et à l'implantation d'activités innovantes, en lien avec le Campus,

• **mobilité** : on évalue le volume de déplacements quotidiens à date à 162 000 sur le périmètre, dont 34 000 de transit et 128 000 générés par le site. La part modale des autosolistes (conducteur seul dans son véhicule) est de 86%. Les principaux points d'accès au site depuis le réseau autoroutier (rocade bordelaise et autoroute A63) sont particulièrement sollicités, avec 178 000 entrée-sorties de véhicules par jour pour l'ensemble des accès. L'offre de transports en commun est peu attractive, et le réseau cyclable insuffisant (ruptures dans le maillage, déficit de sécurité et de confort),

• **énergie** : une étude Energies nouvelles et renouvelables (ENR) a identifié un potentiel significatif pour développer de la production d'énergie photovoltaïque et de la géothermie basse énergie,

• **environnement naturel** : le site est aujourd'hui en grande partie urbanisé, mais compte d'importantes poches de biodiversité sur les hôpitaux Haut-Lévêque et Xavier Arnozan, de part et d'autre de l'autoroute A63 et de la voie ferrée, ainsi que sur le Bioparc. Un inventaire des zones humides et des espèces protégées, consultable dans l'étude d'impact du projet, a été mené sur l'ensemble du périmètre du projet,

• **environnement sanitaire** : des concentrations relativement élevées de polluants atmosphériques ont été relevées à proximité du réseau autoroutier. Elles restent cependant en deçà des valeurs limites et des objectifs de qualité de l'air. Le site d'étude est principalement exposé au bruit en provenance de l'A63, de l'A630 et de l'avenue du Haut Lévêque. Quand on s'éloigne de ces axes, le bruit diminue et les habitations se trouvent pour l'essentiel exposées à des niveaux sonores inférieurs à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit,

• **patrimoine** : des éléments de patrimoine architectural non classé sont recensés au sein du périmètre : le château (déjà protégé) et le bâtiment du Solarium sur le site du Centre d'études nucléaires de Bordeaux-Gradignan (CENBG), la tour de visée de l'ancien site Thales, la maison Thomasson, l'ancien central téléphonique Orange, les maisons situées 13 rue Locarno et 6 rue Daniel Defoe sur le site du carrefour de l'Alouette, l'usine de la Monnaie de Paris, les deux anciens sanatoriums (bâtiment des femmes et bâtiment enfants), la chartreuse et l'immeuble en béton de l'institut des métiers de la santé (IMS) sur l'hôpital Xavier Arnozan, la halle du site de réseau transport électricité (RTE) avenue de Magellan, les voiles en béton à l'entrée de l'hôpital Haut-Lévêque et dans le hall d'entrée du bâtiment de cardiologie,

• **risques naturels et technologiques** : les risques naturels et technologiques sont faibles sur l'ensemble du périmètre. Certaines parties présentent une exposition moyenne au retrait/gonflement des argiles.

B. RAPPEL DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DU PROJET BIC EXTRA ROCADE

La stratégie d'aménagement déclinée sur chacune des quatre grandes thématiques suivantes vise à surmonter ces défis inhérents à toute opération de renouvellement urbain. Le détail des programmes envisagés est présenté dans l'enquête publique.

Développement économique et résidentiel

L'objectif du projet BIC extra-rocade est de pouvoir accueillir un maximum d'emplois et des logements en nombre significatif sur les secteurs propices à l'accueil d'habitants. Il s'agit également de maintenir la diversité des emplois accueillis sur le site (sociétés de services aux entreprises, petites et moyennes industries, services de proximité, logistique du médicament, etc.), ce qui constitue un défi majeur pour l'opération au regard des contraintes d'implantation et de l'économie propre à certaines activités, souvent évincées des territoires de projets d'aménagement, et pourtant indispensables au bon fonctionnement d'une métropole. Si la production de logements apparaît moins prioritaire (en raison notamment de la nécessité d'exclure l'habitat d'une grande partie du périmètre afin de préserver les possibilités d'implantations d'activités industrielles et de services parfois difficilement compatibles, et de maîtriser les prix du foncier à cet effet), ce grand territoire de projet ne saurait déroger à l'objectif métropolitain d'augmentation de l'offre de logements accessibles.

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 maintenir 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.

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.

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.

Programme d'équipements publics

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

- des équipements primaires : 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 extra-rocade.

Phasage

Une opération de l'envergure de BIC 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 oeuvre 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 2020-2025)** : 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 Bourgaillh-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 2025-2030)** : 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.

C. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les principales incidences du projet sur l'environnement identifiées dans l'étude d'impact et faisant l'objet de mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en oeuvre sont les suivantes :

Hydraulique : les besoins de compensation hydraulique liés à la réalisation des équipements publics seront traités sur le domaine public, via des solutions aériennes qui contribueront par ailleurs à améliorer la qualité du paysage et de la biodiversité (noues plantées), à l'exception de l'itinéraire bus structurant pour lequel le manque de place conduit à privilégier des collecteurs. L'imperméabilisation des sols sera limitée par un coefficient d'espaces de pleine terre supérieur à celui imposé par le Plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur pour les constructions nouvelles. Les compensations hydrauliques résiduelles seront gérées soit à l'échelle du site de projet lorsqu'il est aménagé par un aménageur unique, soit à la parcelle. Les eaux usées seront traitées par autoépuration des noues avant infiltration et la mise en oeuvre de séparateurs à hydrocarbures sur les zones de stationnement et de remplissage de carburant,

Sols : des études géotechniques seront nécessaires pour compenser les risques de retrait/gonflement des argiles et de pollution des sols,

Environnement économique et humain : au total, le projet permettra d'accueillir 1 900 habitants (1 400 dans le seul Périmètre resserré d'action foncière (PRAF) et 8 800 emplois (7 300 dans le seul PRAF) supplémentaires. Le développement des constructions nécessaires implique le départ (à l'amiable ou par voie d'éviction) d'environ 700 emplois dans des activités incompatibles avec le projet. Ce chiffre a été sensiblement réduit après mise en oeuvre des mesures d'évitement, qui permettront grâce à l'adaptation qui a été faite du projet de maintenir plus de 800 emplois sur des sites initialement considérés comme à reconverter,

Mobilité : à parts modales constantes, le projet générerait 56 500 déplacements supplémentaires d'autosolistes (plus 7 000 imputables aux flux de transit), soit une augmentation de 44% de la circulation. Grâce aux mesures en faveur du report modal (amélioration de la desserte en transports en commun, amélioration du maillage cyclable, création d'aires de multimodalité, actions en faveur du covoiturage, etc.), le projet prévoit de réduire la part modale de l'autosolisme à 70% (contre 86% aujourd'hui) et de ramener ainsi l'augmentation de la circulation à +23%, soit 32 500 déplacements supplémentaires dont 25 500 générés par le projet et 7 000 en transit. Les travaux sur les échangeurs autoroutiers et le maillage viaire permettront d'absorber cette hausse,

Energie et climat : le projet BIC extra-rocade devrait générer 550 000 tonnes d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂), dont environ 80% en phase de construction, soit environ 0,8 tonne d'émissions par m² de surface de plancher construit (en tenant compte des surfaces nouvelles comme des surfaces démolies et reconstruites). Des mesures volontaristes en faveur des plantations, de la végétalisation des toitures et des aires de stationnement, et de production d'énergie photovoltaïque seront mises en oeuvre via notamment la mise en compatibilité du document d'urbanisme,

Environnement naturel : la surface maximale à défricher est de 11,36 ha environ, essentiellement sur le site du Bioparc. Les surfaces défrichées seront compensées financièrement. Plusieurs mesures seront mises en œuvre en faveur du paysage, comme des coefficients d'espace de pleine terre supérieurs aux normes en vigueur dans le PLU actuel, des prescriptions dans le règlement d'urbanisme imposant de veiller à maintenir ou recréer des corridors paysagers, ou les modalités d'aménagement des marges de recul afin que les parcelles riveraines des axes viaires réaménagés contribuent à la qualité du paysage. Tous ces éléments concourent à densifier la trame verte à l'échelle de l'OIM BIC. Environ 7 ha de zones humides sont impactées par le projet. Ces impacts seront compensés en grande majorité en mutualisation avec les compensations relatives aux espèces et habitats protégés. La grande majorité des sites accueillant des espèces protégées sont évités (via notamment l'abandon de plusieurs sites de projets). Des impacts ont été réduits en adaptant la configuration du projet, comme par exemple sur les sites de projet Bioparc, Cité des métiers ou Pointe sud. Les impacts résiduels, sur 30,7 ha de foncier non artificialisé, donneront lieu à des compensations écologiques soumises à avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN), réalisées pour la plupart dans le périmètre du projet.

Environnement sanitaire : les concentrations de polluants atmosphériques diminueront drastiquement grâce à la mise aux nouvelles normes du parc de véhicules, mais aussi aux actions en faveur du report modal. Cette diminution sera très supérieure à l'augmentation générée par l'augmentation du trafic automobile,

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.

D. SUR LE TERRITOIRE DE GRADIGNAN

Travaux et impact environnemental

Sur notre commune, les travaux et aménagements se situent principalement de part et d'autre de l'avenue de l'Hippodrome (secteur Europe et Hippodrome) ainsi que sur l'axe de l'avenue elle-même jusqu'à l'échangeur 26, réaménagé et doublé d'une passerelle piétons et deux roues enjambant l'A63 entre Leroy Merlin et la Monnaie de Paris.

Le site du CENBG sera en partie bâti pour répondre à des besoins d'hébergement d'étudiants et de chercheurs.

Des pistes cyclables seront créées : Chemin du Solarium/avenue de la Madeleine, avenue de l'Hippodrome et rue de la Grande Lande et allée de Mègevie.

Le calendrier prévisionnel des travaux est fixé à ce jour de la manière suivante :

- **période 2020-2025** : restructuration de l'échangeur n°26, passerelle modes doux sur l'A63, restructuration avenue de l'Europe et piste cyclable chemin du Solarium

- **d'ici 2027** : livraison des constructions sur les secteurs Europe (site n°13) et Hippodrome (site n°14)

- **période 2025-2030** : pistes cyclables avenue de l'Hippodrome, rue de la Grande Lande et allée de Mègevie

- **d'ici 2035** : site du CENBG

L'ensemble de ces travaux a peu d'impact sur l'écosystème naturel : les prescriptions dans le règlement d'urbanisme prévoit la gestion des eaux pluviales sur chaque site de projet (création de noues), la création de corridors paysagers ou des marges de recul le long des axes viaires.

Le site du parc de la Crabette est par ailleurs intégré comme compensation écologique sur le long terme et fera l'objet d'un suivi écologique régulier pour en préserver les qualités naturelles favorables à la biodiversité.

Mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme se traduit notamment par la mutation des zonages US vers des zonages UP-BIC avec trois sous secteurs dont les destinations sont :

- secteur A : Artisanat et industrie légère sans commerce
- secteur B : Zone économique généraliste sans commerce
- secteur C : Zone économique généraliste avec des services aux salariés et aux entreprises.

Elle intègre aussi l'adaptation de la zone UPZ1 existante avec des composantes environnementales plus fortes.

Sera aussi inscrit 56 emplacements réservés pour des voiries, des stationnements et ouvrages associés à créer ou à restructurer. Sur le territoire de Gradignan on note la création de la passerelle réservée aux piétons et vélos au dessus de l'A63 et son maillage de liaisons douces.

Des marges de recul seront inscrites sur les axes principaux pour mettre en œuvre les principes de lisières co-construites (Avenue de l'Hippodrome, de la Poterie, de la Madeleine, Allée de Mègevie et rue du Solarium par exemple).

Les arbres isolés remarquables ont été recensés et inscrits dans un atlas avec des fiches spécifiques afin de les protéger. Sur la commune deux secteurs sont identifiés, le CENBG et le Parc de la Crabette.

La création d'une passerelle permettant le franchissement entre le bois de Cotor-Labuthe et la plaine Rocquencourt n'a pas été retenue dans ce dossier pour des raisons de coût mais le principe d'une réalisation à terme est maintenue. D'ici là, le projet prévoit comme alternative la réalisation d'une piste cyclable sur la rue du Solarium. Afin de garantir sa réalisation il apparaît indispensable de l'inclure dans le périmètre de la DUP.

E. L'AVIS DE LA COMMUNE DE GRADIGNAN

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L2121-29,

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L122-1 V et R.122-7,

Vu la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2018-33504 du 21 décembre 2018 approuvant les dossiers de demande d'autorisation et de saisine du Préfet de Bordeaux Métropole,

Vu la saisine de la Ville de Gradignan par Bordeaux Métropole par lettre du 23 décembre 2018

Vu la saisine de la Ville de Gradignan par la Préfète de la région Nouvelle -Aquitaine, Préfète de la Gironde par courrier en date du 13 décembre 2019,

Vu l'étude d'impact valant évaluation environnementale globale du projet d'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus Extra Rocade transmise sur support numérique,

Entendu le rapport de présentation,

Considérant que les mesures préconisées pour :

- éviter d'artificialiser des zones écologiquement intéressantes,
- réduire l'impact des aménagements sur l'environnement et le climat par la mise en œuvre d'un règlement d'urbanisme soucieux de préserver les paysages, les corridors et les ressources naturels
- compenser les aménagements réalisés par la création et la protection de sites naturels préservés sur le long terme,
- accompagner les porteurs de projets dans la réalisation d'aménagements adaptés,

permettent la mise en œuvre du projet d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra rocade sur sa partie gradignanaise et sont conformes aux objectifs publics de la Commune de Gradignan, en minorant les incidences environnementales engendrées par ce vaste projet.

Le Conseil Municipal décide :

↳ D'ÉMETTRE un avis favorable sur l'étude d'impact unique valant évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme pour l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade avec l'intégration de l'emprise de la piste cyclable du solarium dans le périmètre de la DUP,

↳ D'ÉMETTRE un avis favorable sur l'étude d'impact unique valant évaluation environnementale au titre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra rocade,

↳ DE NOTIFIER cet avis au Président de Bordeaux Métropole, au titre de la demande émise dans le cadre de la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme,

↳ DE NOTIFIER cet avis à Madame la Préfète de la Gironde, au titre de la demande émise dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Après en avoir délibéré, la proposition du rapporteur, mise aux voix, est adoptée par le Conseil Municipal.

Pour copie certifiée conforme au registre

LE MAIRE

| VOTES : | |
|---|-----------|
| Nombre de membres en exercice | 35 |
| Nombre de membres présents | 32 |
| Nombre de procurations | 3 |
| Nombre de suffrages exprimés | 31 |
| VOTES : Abstention <input type="text" value="4"/> Contre <input type="text" value="0"/> Pour <input type="text" value="31"/> | |
| Date de convocation : 14 janvier 2020 | |

