

# MAIRIE DE CANÉJAN

## DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DU 12 JUILLET 2021

N° 058/2021

### 8.4 – Aménagement du territoire

**OBJET : OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT BORDEAUX INNO CAMPUS EXTRA-ROCADE – ENQUÊTE PUBLIQUE ET INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL – AVIS DE LA COLLECTIVITÉ**

**Nombre de Conseillers : En exercice : 29 Présents : 27 Votants : 28**

L'an deux mil vingt-et-un le douze juillet à 19 heures,  
Le Conseil municipal de la Commune de CANÉJAN dûment convoqué le six juillet deux mil vingt-et-un, s'est réuni en session ordinaire à la mairie, sous la présidence de Monsieur GARRIGOU Bernard, Maire.

**PRÉSENT·E·S** : MM. GARRIGOU, PROUILHAC, Mme HANRAS, M. GASTEUIL, Mme BOUTER, M. BARRAULT, Mmes SALAÛN, ROUSSEL, MM. MARTY, MARAILHAC, JAN, LALANDE, MASSICAULT, GRENOUILLEAU, Mme BOUYÉ, M. SARPOULET, Mmes ANTUNES, DIAZ, M. DEFFIEUX, Mme RAUD, MM. KADIONIK, LOSTE, Mmes HOUOT, MARCHAND, COEFFARD, FAUQUEMBERGUE et ROY.

**PROCURATION** : M. CHOUC à M. GASTEUIL.

**ABSENT·E·S EXCUSÉ·E·S** : Mme MANDRON.

Madame ROY est élue secrétaire.

Madame HANRAS expose :

VU le Code de l'Urbanisme,

VU le Code de l'Environnement et notamment son article R181-38,

VU le SCoT 2030 de l'Aire Métropolitaine Bordelaise approuvé le 13 février 2014,

VU le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de CANÉJAN approuvé le 18 juin 2007 et modifié les 12 avril 2013, 25 septembre 2014, 31 janvier 2019 et 11 mars 2021,

VU l'avis réservé de la Commune formulé le 13 mai 2019 sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU sur l'opération d'aménagement dénommée « Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade »,

VU la délibération n° 020/2020 du 13 février 2020 portant sur l'avis de la Commune concernant les incidences environnementales de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade sur le territoire communal au titre de l'étude d'impact liée à la déclaration d'utilité publique,

VU l'arrêté préfectoral du 4 mai 2021 prescrivant les modalités de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet à l'autorisation environnementale et à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de BORDEAUX MÉTROPOLE concernant l'opération citée ci-dessus,

VU l'enquête publique qui s'est déroulée du 31 mai 2021 au 6 juillet inclus, et son dossier,

VU l'avis de la Commission « Habitat, Urbanisme et Patrimoine » du 7 juillet 2021,

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article R.181-38 du Code de l'environnement, la Commune de CANÉJAN est invitée à formuler un nouvel avis sur les incidences environnementales notables de l'opération sur le territoire communal, au plus tard dans les 15 jours suivants la clôture de l'enquête,

CONSIDÉRANT que, suite aux avis donnés par les autorités, les collectivités et le public concernant les différents dossiers d'autorisations nécessaires à la réalisation de cette opération, BORDEAUX MÉTROPOLE a apporté des précisions et a formulé des propositions d'évolutions du projet,

CONSIDÉRANT que les observations de la Commune de CANÉJAN qui seront développées ci-dessous portent principalement sur les réponses apportées par BORDEAUX MÉTROPOLE aux remarques émises par ses soins lors de ses avis précédents, notamment sur les thématiques de l'hydraulique, de la mobilité et de l'environnement naturel, à savoir :

### **1/ Les incidences en matière d'hydraulique :**

Concernant les objectifs d'amélioration de l'état écologique et de l'état chimique de l'Eau Bourde tels que définis par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Adour-Garonne, BORDEAUX MÉTROPOLE a répondu qu'en complément d'un suivi de l'évolution de la qualité des rejets d'eaux pluviales (mesures physico-chimiques au niveau des rejets de collecteur rocade dans l'Eau Bourde, 2 fois par an (Ph, MES, DB05, COD, N, P, HAP, pesticides, métaux)), déjà prévu dans le projet initial, des mesures seront prises en cours de chantiers. Ces mesures seront à la charge des entreprises prestataires de travaux et demandées par le maître d'ouvrage de manière inopinée. Une mesure comparative en début de chantier sera réalisée par l'entreprise. Les paramètres mesurés sont les suivants :

- dans le cas d'un rejet dans le réseau pluvial : PH, DCO, DB05, MES, NGL, Pt, Ni, Zn, Pb, Cu, Cr, Hg, Cd, As.
- dans le cas d'un rejet en milieu naturel (fossé, cours d'eau) : MES, BDO, DCO, Matière inhibitrice, Azote total, Phosphore total, AOX, Métox hydrocarbures.

Ce complément va dans le bon sens en garantissant un meilleur suivi des impacts potentiellement négatifs de cette opération sur la qualité de l'Eau Bourde. Toutefois, il ne semble pas répondre à l'objectif défini par le SDAGE Adour-Garonne qui n'est pas de maintenir son état existant, mais de l'améliorer.

### **2/ Les incidences en matière de mobilité :**

#### **2.1 - Désengorger les voies saturées desservant et irriguant ce secteur grâce à la création de nouvelles voies**

##### ***2.1.1 – Reconfiguration des échangeurs de l'A63 en amont de l'emprise de l'opération Inno Campus Extra-Rocade***

Dans ses avis précédents, la Commune de CANÉJAN indiquait qu'elle était évidemment favorable à la restructuration des échangeurs n°14 de la rocade A630 et n°26 de l'autoroute A63. Cependant, elle précisait que ces aménagements n'étaient pas suffisants pour décongestionner le trafic, notamment celui de l'autoroute A63.

Elle réitérait sa volonté de voir mener rapidement des études d'impact environnemental sur les emprises des accès de l'A63, emprises à reconfigurer en amont de l'opération Inno Campus Extra-Rocade, notamment au niveau de l'échangeur n°25 en lien avec les services de la Communauté de Communes JALLE EAU BOURDE, de BORDEAUX MÉTROPOLE et de l'État. Une réflexion particulière devra être menée sur une jonction, rapide à mettre en œuvre, entre le Chemin de la Briqueterie (Z.A. Briqueterie) et le Chemin du 20 août 1949 (au droit de la déchetterie communautaire), voie qui désengorgerait significativement l'échangeur n°26 pour le trafic venant et allant vers l'ouest.

Dans le cadre de l'enquête publique, BORDEAUX MÉTROPOLE cite les projets structurants de mobilités connus à ce jour (mise en 2x3 voies de l'autoroute A63, le réseau express régional métropolitain, cars express, Z.A.C. de centre ville de Gradignan). Il est précisé que ces projets auront un effet positif sur l'accessibilité du territoire BIC extra Rocade et sur la part modale des transports en commun et du covoiturage, tout en précisant que cela reste délicat à évaluer. Aussi, ces projets n'ont pas été pris en compte dans la modélisation des déplacements, afin de ne pas prendre le risque d'hypothèses trop optimistes.

BORDEAUX MÉTROPOLE ajoute qu'elle partage l'intérêt de la Commune à mener des études et des travaux sur les accès à l'A63 en amont du projet. Cependant, ils portent sur un territoire situé en dehors des limites administratives de BORDEAUX MÉTROPOLE. Aussi, leur réalisation relève de la compétence de la Commune de CANÉJAN et de celle de la Communauté de Communes JALLE EAU BOURDE.

La Commune de CANÉJAN prend acte de cette réponse et précise que cette étude est prévue au niveau de la Communauté de Communes JALLE EAU BOURDE.

#### *2.1.2 – Prise en compte de la Voie Romaine (côté canéjanais)*

L'opération Inno Campus Extra-Rocade prévoit notamment la création d'une nouvelle voie sur l'ancien site de Thalès (barreau G) qui se rattachera au giratoire d'accès à l'échangeur n°26 de l'autoroute A63.

Dans son dernier avis, la Commune de CANÉJAN demandait la prise en compte de la Voie Romaine (côté canéjanais) dans la réflexion sur le maillage viaire de ce secteur.

Dans le dossier soumis à l'enquête publique, BORDEAUX MÉTROPOLE rappelle l'intérêt de requalifier le giratoire desservant l'accès à la Voie Romaine côté CANÉJAN (« voie d'intérêt très local ») et les difficultés à mettre en œuvre un rond-point avec autant de branches (6 ou 7 branches), à savoir :

- forte emprise avec un diamètre nécessaire supérieur à 60 m,
- difficulté d'écoulement des flux,
- continuité cyclable dégradée.

Aussi, BORDEAUX MÉTROPOLE propose la solution d'un giratoire à 5 branches qui permettrait d'assurer un écoulement des véhicules dans des conditions de sécurité optimales pour les différents types d'utilisateurs, « objectif partagé par la Commune de CANÉJAN » favorable au maillage cyclable.

« Cette solution implique notamment de « retourner » l'accès aux deux parcelles canéjanaises desservies par la Voie Romaine via la rue Thomas Edison. BORDEAUX MÉTROPOLE s'engage à concevoir ce nouvel accès de concert avec la Commune de CANÉJAN de manière à reconstituer la fonctionnalité en amont de la suppression de la branche de la Voie Romaine. »

La Commune de CANÉJAN peut légitimement s'interroger sur cette proposition d'autant plus que la nouvelle voie de desserte n'apparaît pas sur les plans projet des voies :

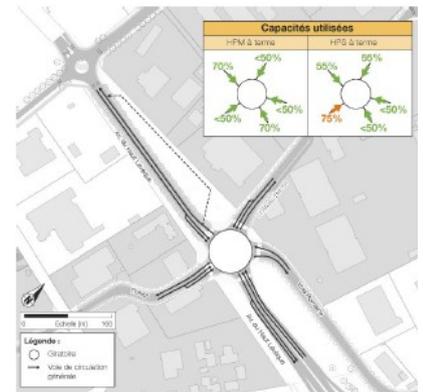


Figure 3 – Principes de calibrage de l'option 1 et capacités

Figure 45 : Schéma d'aménagement de principe du site de projet Thales



La Commune de CANÉJAN rappelle que cette desserte « locale » permet notamment l'accès à l'Espace France qui accueille une quinzaine d'entreprises et plus de 500 salariés.

Après échanges avec les sociétés les plus impactées au regard du nombre de salariés usagers du site, il ne fait aucun doute que le report de la circulation de la Voie Romaine vers la rue Thomas Edison générera un temps considérablement plus long d'entrée/sortie vers/depuis leur site.

À titre d'exemple, la Commune de CANÉJAN a échangé avec les dirigeants de la société GEOSAT, qui dispose de locaux dans le bâtiment du Colysée (rue Thomas Edison) et dans l'Espace France. Ils indiquent que leurs salariés peuvent mettre jusqu'à 1h pour sortir rue Thomas Edison, alors que, dans le même temps, les salariés de l'Espace France ne mettent que 15mn par la Voie Romaine.

Même si les aménagements envisagés ont pour objectif de fluidifier la circulation, l'augmentation du trafic liée aux entreprises de l'Espace France mais également l'arrivée de nouvelles activités sur l'ancien site de Thalès laisse à craindre une saturation du réseau côté rue Thomas Edison. Dans ces conditions, l'abandon de la Voie Romaine sera difficilement acceptable, et à juste titre, par les entreprises du secteur.

En outre, la proposition de desserte du site faite par BORDEAUX MÉTROPOLE (non présentée dans le dossier d'enquête publique) par une impasse depuis la rue Thomas Edison implique de fait la suppression de places de stationnement sur le site l'Espace France, dont le manque est déjà criant pour les entreprises, et qui ne pourra être compensé par la rétrocession de la Voie Romaine, elle aussi déjà prise d'assaut par les véhicules.

Le développement de la propriété DUPONT (La Chartreuse) qui, à terme, est également destinée à accueillir des entreprises, nécessitera une vraie desserte et ne pourra se satisfaire d'une jonction réduite avec le domaine public.

Pour l'ensemble de ces raisons, la Commune de CANÉJAN ne peut se satisfaire de la proposition de suppression de l'accès à la Voie Romaine sans certitudes sur les conditions de la nouvelle desserte répondant aux besoins des entreprises actuelles et à venir, via le nouveau barreau (voie Thalès).

Aujourd'hui, la Commune de CANÉJAN ne peut proposer qu'une seule alternative, celle du maintien de la Voie Romaine en retravaillant probablement son accès sur le giratoire.

### *2.1.3 – Requalification des voies à cheval sur l'emprise de l'opération Inno Campus Extra Rocade et le territoire canéjanais*

Dans le cadre de la Zone d'Aménagement Concerté PESSAC-CANÉJAN créée par un arrêté préfectoral du 16 septembre 1971, des voies ont été construites à cheval sur les territoires de PESSAC et de CANÉJAN aux fins de desservir et irriguer cette opération, à savoir l'avenue Gustave Eiffel (barreau M), la rue Gaspard Monge (barreau N) et la rue Thomas Edison.

Dans le cadre de l'opération Inno Campus Extra-Rocade, ces voies (en dehors de la rue Thomas Edison), ainsi que l'avenue Jean Perrin sur le territoire de PESSAC (barreau L) vont être requalifiées.

Cette requalification a un double objectif :

- développer des itinéraires piétons et cyclables sécurisés, confortables et lisibles dans le périmètre,
- réduire le stationnement non-souhaité, générateur de conflits d'usage.

Afin de garantir l'atteinte de ces objectifs, il est nécessaire que ces aménagements se prolongent sur les portions situées sur le territoire canéjanais pour les voies citées ci-dessus, auxquelles s'ajoute la rue Louise Weiss.

Dans son avis précédent, la Commune de CANÉJAN demandait que les services de BORDEAUX MÉTROPOLE travaillent en étroite collaboration avec ses services, à la fois sur la programmation et le phasage de ces travaux, afin de garantir une cohérence dans les aménagements réalisés.

BORDEAUX MÉTROPOLE précise qu'en amont, et pendant la réalisation des travaux, elle veillera à se coordonner avec la Commune de CANÉJAN sur la conception et la temporalité de réalisation des aménagements en lien avec les voies limitrophes, qui pourront appeler des mesures conjointes pour gérer les incidences ponctuelles, comme du report de stationnement.

Cette précision va dans le sens de l'observation formulée par la Commune.

## 2.2 - Garantir un maillage complet des liaisons douces pour préserver la sécurité des usagers tout au long de leur cheminement, et surtout inciter la pratique croissante de ce mode de déplacement

Précédemment, la collectivité indiquait que la continuité d'aménagement des liaisons douces était un des atouts majeurs pour garantir la sécurité des usagers et donc déclencher l'abandon de la voiture au profit du vélo, notamment pour les trajets domicile-travail. Aussi, la création de nouveaux aménagements cyclables en site propre au sein de l'opération Inno Campus Extra-Rocade sera un facilitateur pour générer ce changement de comportement.

Cependant, pour voir croître la part de cet usage dans les modes de transports, il est nécessaire que les pistes cyclables se prolongent jusqu'au plus près des domiciles des usagers.

En conséquence, la Commune de CANÉJAN demandait que, dans la phase de travaux, les services de BORDEAUX MÉTROPOLE veillent à ce que les pistes cyclables (B', C' et E') se raccordent parfaitement avec les pistes cyclables déjà existantes sur son territoire.

Par ailleurs, la Commune de CANÉJAN souhaitait attirer l'attention de BORDEAUX MÉTROPOLE sur un point particulier du projet de maillage qui prévoit un passage au travers des étangs de la Briqueterie.

Ce tracé n'est pas conforme au plan de gestion récemment élaboré pour ces lieux en lien avec le Département de la Gironde et l'Agence de l'Eau Adour Garonne. En effet, dans le cadre de son projet, la Commune de CANÉJAN ne prévoit pas d'ouvrir au public la partie sud, la plus riche en biodiversité.

La Commune de CANÉJAN demandait la modification du maillage à cet endroit en le renvoyant plutôt sur la partie nord des étangs de la Briqueterie (le long de la société GALVA SUD OUEST, parcelles cadastrées AA 60) aux fins de le raccorder à la piste cyclable existante rue Pierre Paul de Riquet.

Les réponses précises à ces questions ne semblent pas figurer dans le dossier d'enquête publique. Toutefois, dans un courriel du 7 juin 2021, les services de BORDEAUX MÉTROPOLE confirment que l'objectif est clairement celui d'un raccordement au réseau cyclable canéjanais.

## 2.3 – Garantir l'accueil des véhicules automobiles

L'étude d'impact montrait bien que, malgré les efforts qui seront déployés pour réduire la place de l'automobile, la voiture reste et restera le mode de déplacement largement majoritaire au sein de l'opération BIC Extra Rocade.

À l'époque, la Commune de CANÉJAN demandait a minima un complément de réflexion sur le stationnement des véhicules des salariés et pour les personnes en transit au sein de cette opération. Elle souhaitait voir se développer des poches de stationnement réparties sur l'ensemble de l'opération et ajouter des parkings relais afin que le stationnement qui ne serait pas satisfait sur site ne se reporte pas anarchiquement sur le territoire CANÉJANais suite à la requalification des nombreuses voies de l'opération qui va réduire le nombre de places existantes.

BORDEAUX MÉTROPOLE confirme que l'état initial n'indique ni le volume de stationnement existant sur le site ni son évolution selon le scénario de référence. Un comptage exhaustif des places existantes sur le domaine public, mais aussi des véhicules stationnant illégalement a été effectué. On a ainsi relevé 1 162 places de stationnement sur rue. Concernant le stationnement privé, il est évalué à 18 750 places selon les vues aériennes, soit un total de 19 912 places.

Cependant, les précisions apportées sur la phase projet ne permettent pas de comprendre l'évolution prévue en nombre de places de stationnement. Il est essentiel que BORDEAUX MÉTROPOLE apporte des clarifications sur cette question primordiale.

2.4 - Développer des réseaux de transports en commun performant en intermodalité et en complémentarité avec l'offre de BORDEAUX MÉTROPOLE afin de desservir les usagers jusqu'à leur lieu de vie

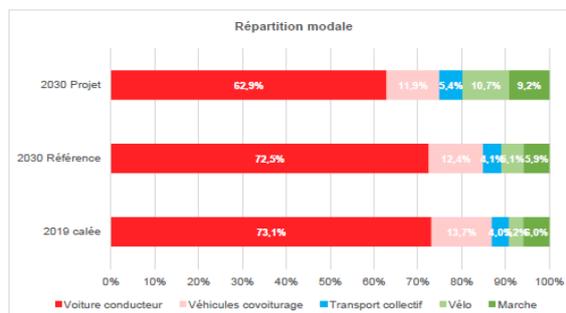
Dans son dernier avis, la Commune de CANÉJAN demandait la prise en compte des réflexions menées en partenariat avec le SYSDAU et les Communautés de Communes JALLE EAU BOURDE et MONTESQUIEU en matière de développement des transports en commun.

Le résultat de cette étude démontre la nécessité de réaliser, sur le territoire de la Communauté de Communes JALLE EAU BOURDE, un axe structurant d'entrée d'agglomération afin d'offrir un service performant à destination de BORDEAUX MÉTROPOLE. Par ailleurs, cette ligne se positionnerait en complémentarité de l'offre ferroviaire en desservant de manière plus fine l'opération BIC Extra-Rocade.

Une seconde réflexion propose un trajet de transports en commun qui vise à créer un lien entre le centre du territoire vers les offres structurantes de BORDEAUX MÉTROPOLE et de relier la Technopole de la Communauté de Communes de MONTESQUIEU aux différentes Opérations d'Intérêt Métropolitain. Cette ligne viendrait en continuité du projet de Bus à Niveau de Service Performant (BNSP) à destination de l'Aéroparc ainsi qu'en interconnexion avec le terminus de la ligne B du tramway à Gradignan, en passant par la centralité de la House à CANÉJAN.

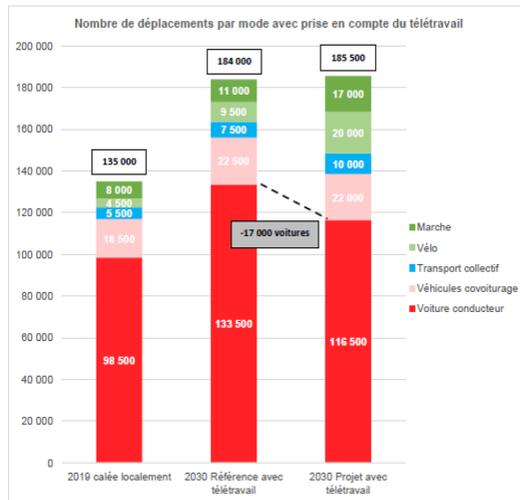
Il s'agit d'œuvrer pour le développement d'une cohérence entre les différentes modalités de transports en commun qui seront proposés par les différentes collectivités, notamment au niveau des pôles de multi-modalités, afin de garantir une intermodalité performante.

BORDEAUX MÉTROPOLE n'évoque pas précisément ces sujets dans les compléments apportés au projet. Toutefois, la part belle est faite aux mesures d'accompagnement pour valoriser le développement des modes de déplacements alternatifs.



Il est à souligner, dans la nouvelle version du projet, que la modélisation des déplacements a été mise à jour en prenant en compte les chiffres actualisés de l'état initial et des nouvelles variables telles que le télétravail.

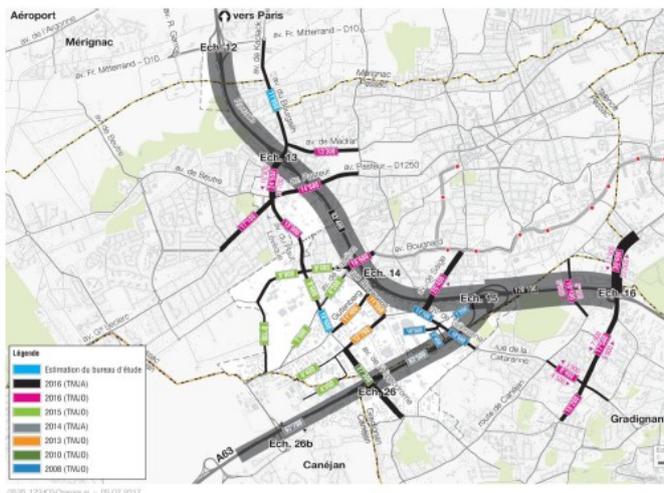
Elle démontre une réduction de la part modale de l'autosolisme au profit des parts modales alternatives (cf. tableau ci-dessous) entre le scénario de référence (sans travaux d'aménagement au bénéfice des modes alternatifs à la voiture) et le projet.



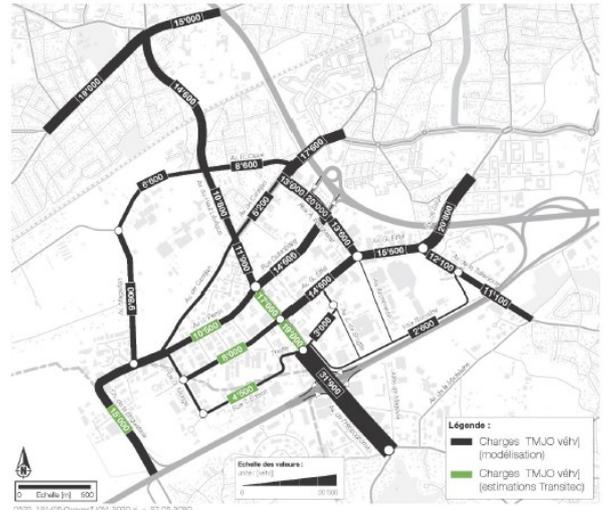
Toutefois, le projet en lui-même engendre, de fait, une augmentation non négligeable du trafic en valeurs absolues puisque qu'il entraîne une requalification du secteur vers du tertiaire et du logement, forts générateurs de trafic et les aménagements prévus ne viennent qu'atténuer cette augmentation du trafic.

Ainsi, le projet entraîne une augmentation des déplacements en voiture (autosolisme et covoiturage) de 117 000 déplacements/jour à 138 500 déplacements/jour, soit un **accroissement de 21 500 véhicules/jour** dont une partie passera par le territoire de la Commune de CANÉJAN via le chemin de la Briqueterie (15000 véhicules/jour en 2030 – pas de précisions sur le nombre actuel de véhicules/jours passant par cet axe).

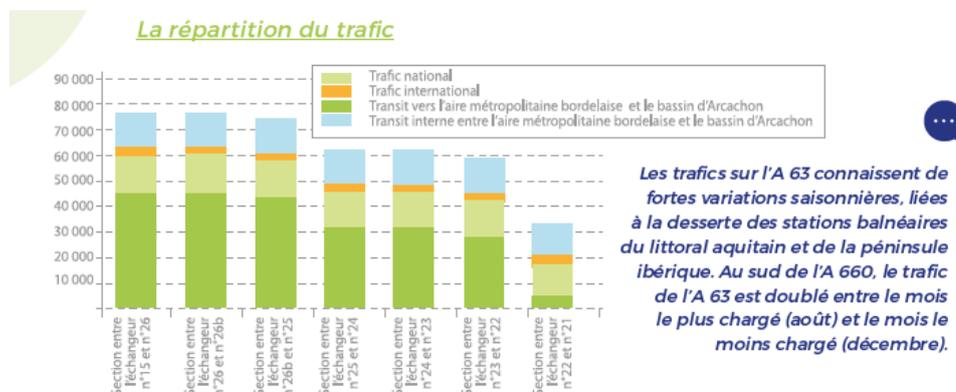
Charges de trafic journalières en état initial :



Charges de trafic pour la situation projet (TMJO 2030) :



Il faut également souligner que l'étude réalisée par BORDEAUX MÉTROPOLE ne comptabilise pas le trafic des poids lourds, pourtant important comme le démontre le document d'information des élus concernant la poursuite de l'aménagement de l'A63/A660 (décembre 2020) : « l'A63 est marquée par un trafic journalier de poids lourds supérieur à 10 000 véhicules » (données 2020).



Ce trafic est en constante augmentation. Aussi, on peut supposer que le nombre de poids lourds en desserte locale ou en transit au sein de cette opération sera proportionnellement plus important en 2030. Il est donc nécessaire de le prendre en compte pour garantir la fluidité du trafic.

### **3/ Les incidences en matière d'environnement naturel :**

Dans ces avis précédents, la Commune de CANÉJAN approuvait le parti-pris d'une intervention paysagère à l'échelle de l'ensemble de l'opération d'aménagement BIC extra Rocade visant à créer une trame géographique de continuités vertes.

Afin de favoriser l'épanouissement de la biodiversité au sein de ces supports de continuités écologiques, il est essentiel que les corridors métropolitains viennent en prolongement de ceux existants sur le territoire canéjanais, notamment au travers des étangs de la Briqueterie et du corridor nord.

La Commune confirmait son aspiration à ce que les orientations d'aménagement et de programmation des sites projets et la requalification des espaces publics conduisent à la création d'un maillage vert qui irrigue cette opération à partir des corridors périphériques jusqu'au cœur du projet.

BORDEAUX MÉTROPOLE ne répond pas directement à ces observations. Toutefois, il est nécessaire de souligner que l'Agence de l'Eau Adour-Garonne et le Centre national de la protection de la nature (CNP) ont demandé de nombreuses précisions pour préserver et/ou restaurer la biodiversité dans le cadre de cette opération.

BORDEAUX MÉTROPOLE a pris en compte leurs demandes et a revu son projet afin de sanctuariser les habitats et les espèces remarquables, protéger 57 arbres remarquables et créer de nouveaux corridors de biodiversité.

Faisant suite à cet exposé, il convient de proposer que le Conseil municipal émette un avis défavorable concernant la suppression de l'accès à la Voie Romaine, côté canéjanais, et réservé concernant les autres points développés ci-dessus.

APRÈS en avoir délibéré, le Conseil municipal DÉCIDE, à l'unanimité :

- de donner un avis **défavorable** à la suppression de la desserte de la Voie Romaine (côté CANÉJAN) au niveau du rond-point requalifié et sur la non-prise en compte du report de trafic sur le territoire canéjanais par l'intermédiaire du Chemin de la Briqueterie,

- de donner un avis **réserve** sur le respect des objectifs d'amélioration de la qualité de l'Eau Bourde, sur la requalification de l'échangeur 26 de l'autoroute A63, et sur les capacités d'accueil en matière de stationnement,
- de donner un avis **favorable** à la requalification des voies à cheval sur les deux territoires, le maillage des pistes cyclables et sur les incidences du projet en matière de préservation de l'environnement naturel,
- de demander la prise en compte de l'ensemble des observations formulées dans la finalisation du projet Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade,
- de demander que la Communauté de Communes JALLE EAU BOURDE soit associée au projet.

Pour copie conforme

Fait à CANÉJAN, le 13 juillet 2021

Le Maire,

B. GARRIGOU

