



ARRÊTE DU 27 JUIN 2022

BORDEAUX MÉTROPOLE

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

« BORDEAUX INNO CAMPUS EXTRA-ROCADE » EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La Préfète de la Gironde

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L 1 portant sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique et de la cessibilité des biens à exproprier, L 110-1 relatif aux modalités d'organisation des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'impacter l'environnement et L 122-1 portant sur la déclaration de projet, L.122-5 sur les opérations incompatibles avec un document d'urbanisme et L.121-1 et suivants relatifs à la déclaration d'utilité publique,

VU le code de l'environnement, et notamment les articles L 122-1 et suivants concernant l'évaluation environnementale des projets, les articles L 123-1 et suivants concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement, les articles L 181-1 et suivants et R 181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale et L 126-1 sur la déclaration de projet ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L 103-2 et R 103-1 relatifs à la concertation publique, les articles L 153-54 à L 153-59, R 153-14 relatifs à la procédure de mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme, R 153-15-1° sur la mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration de projet ;

VU le code forestier et notamment les articles L 112-1, L 112-2, L 214-13 et L 341-1 et suivants sur le défrichement ;

VU le code de l'environnement et notamment l'article L 411-2-4° sur la réglementation au titre des espèces protégées ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole approuvé le 16 décembre 2016, modifié le 24 janvier 2020 ;

VU la délibération n°2017-263 du 19 mai 2017 par laquelle le Conseil de Bordeaux Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable, réalisée du 15 mai au 30 novembre 2016, et a arrêté les principales caractéristiques du projet ;

VU la délibération du conseil métropolitain n° 33504 du 21 décembre 2018 approuvant le dossier d'enquête unique, autorisant son président à requérir l'organisation d'une enquête publique unique relative aux procédures de déclaration d'utilité publique, d'autorisation environnementale et de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole ;

VU l'arrêté du Président de Bordeaux Métropole du 23 août 2018 approuvant le projet de mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole avec la réalisation de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade et nécessitant la prise d'une déclaration d'intention, le projet étant soumis à évaluation environnementale ;

VU la déclaration d'intention prise en application de l'article L 121-18 du code de l'environnement, portant sur la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole avec le projet, publiée sur les sites internet des services de l'État et de Bordeaux Métropole les 24 et 27 août 2018, conformément à l'article R 121-25 du même code ;

VU la lettre du 21 janvier 2019 par laquelle le Président de Bordeaux Métropole sollicite un avis unique de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale du projet et sur chacune des procédures précitées ;

VU l'avis de la Direction de l'Immobilier de l'État, en date du 2 octobre 2018 ;

VU le procès verbal de la réunion du 19 février 2020 concernant l'examen conjoint prévu à l'article L 153-54 du Code de l'Urbanisme dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole ;

VU les avis émis sur les impacts environnementaux du projet sur leur territoire par les collectivités territoriales intéressées, saisies en application des dispositions des articles L 122-1-V et R 122-7 du code de l'environnement ;

VU l'avis unique n°Ae 2019-123 émis le 19 février 2020 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et la réponse du maître d'ouvrage, joints au dossier d'enquête ;

VU le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, ses annexes et l'arrêté de transmission du mémoire en réponse du Président de Bordeaux Métropole en date du 30 mars 2021, joints au dossier d'enquête ;

VU l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature 2019-00341-011-002 émis le 24 septembre 2020 ;

VU les avis recueillis en application des articles R.181-18 à R.181-32 du code de l'environnement dans le cadre de la phase d'examen dont l'achèvement a été prononcé le 8 avril 2021 par le service instructeur coordonnateur ;

VU le dossier d'enquête unique, composé conformément aux articles R 123-8 du code de l'environnement, R 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R 153-13 du code de l'urbanisme, comprenant le bilan de la concertation publique, l'étude d'impact et son résumé non technique, l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité, le procès-verbal de la

réunion d'examen conjoint, l'avis de l'Autorité environnementale, les avis des collectivités territoriales concernées et les avis recueillis lors de la phase d'examen de l'autorisation environnementale ;

VU l'arrêté préfectoral du 4 mai 2021 portant ouverture d'une enquête environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de l'opération d'intérêt métropolitain « Bordeaux Inno Campus », sur les communes de Pessac, Mérignac et Gradignan, et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole ;

VU le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable, assortis de trois recommandations, établis le 29 juillet 2021 par la Commission d'Enquête ;

VU la délibération n° 2022-25 du 28 janvier 2022 par laquelle le Conseil de Bordeaux Métropole a confirmé l'intérêt général du projet ;

VU la lettre du Président de Bordeaux Métropole du 1er avril 2022, sollicitant de la Préfète de la Gironde l'intervention de la déclaration de projet portant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme ;

VU le document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet joint au présent arrêté ;

VU la liste des mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur la santé humaine ou l'environnement ;

VU le plan général des travaux ;

VU les pièces nécessaires à la mise en compatibilité du document d'urbanisme ;

Sur proposition du Secrétaire général de la Préfecture de la Gironde.

-ARRÊTE-

ARTICLE PREMIER – Sont déclarés d'**utilité publique**, au profit de Bordeaux Métropole, les travaux relatifs à l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra rocade, sur les communes de Pessac, Mérignac et Gradignan, conformément aux plans au 1/1000 annexés à l'original du présent arrêté (*annexe 1, 13 pages*).

ARTICLE 2 : Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de 10 ans à compter de la publication du présent arrêté.

Les emprises expropriées nécessaires à la réalisation du projet et appartenant à des copropriétés seront retirées de la propriété initiale conformément à l'article L.122-6 du code de l'expropriation.

ARTICLE 3 : Conformément à l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, un document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération est annexé au présent arrêté (*annexe 2, 15 pages*).

ARTICLE 4 : En application de l'article L.122-2 du code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique de cette opération soumise à étude d'impact mentionne dans un document joint au présent

arrêté, les mesures proposées par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine. Ces mesures ne sauraient restreindre la pertinence de celles susceptibles d'accompagner les autorisations environnementales à venir (annexe 3, 2 pages).

ARTICLE 6 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs des services de l'État en Gironde et affiché pendant un mois en mairies de Pessac, Mérignac et Gradignan.

Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans deux journaux diffusés dans le département.

Il peut également être pris connaissance du dossier d'enquête, du plan général des travaux, du tableau synthétisant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, des documents de mise en compatibilité ainsi que du document exposant les motifs et considérations prévu par l'article L.122-1 du code de l'expropriation, auprès de Bordeaux Métropole (Direction de projet OIM « Bordeaux Inno Campus », Esplanade Charles de Gaulle, 33045 Bordeaux Cedex) ou de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (Service des Procédures Environnementales, Cité administrative, 2 rue Jules Ferry, 33090 Bordeaux Cedex).

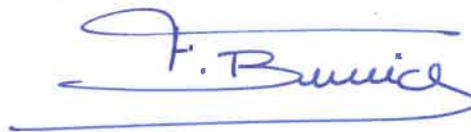
ARTICLE 7 : Conformément aux dispositions de l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Bordeaux dans les deux mois à partir de sa publication.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens », accessible par le site internet « www.telerecours.fr ».

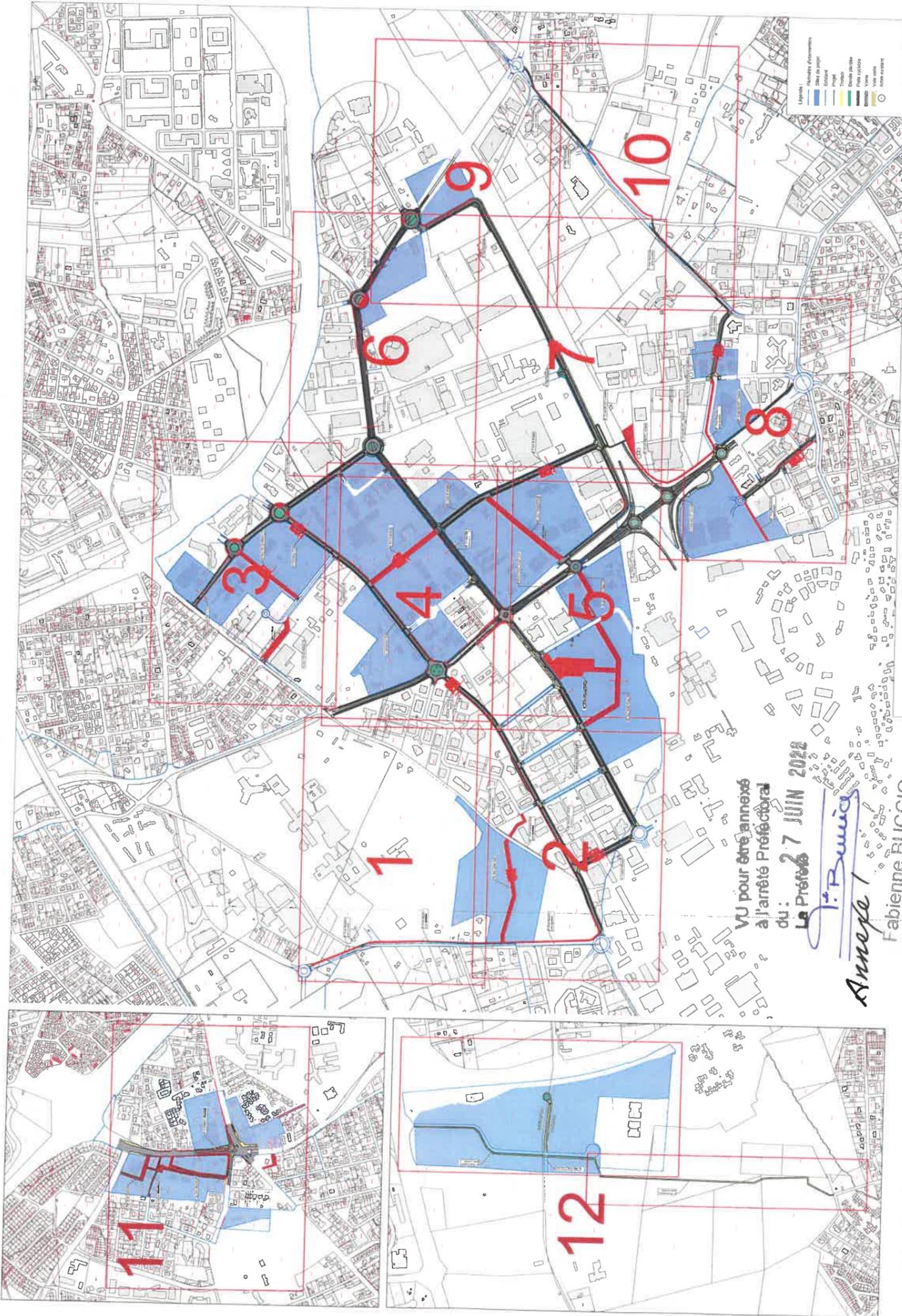
ARTICLE 8 : Le Secrétaire général de la Préfecture de la Gironde, le Directeur départemental des Territoires et de la Mer de la Gironde, le Président de Bordeaux Métropole, les Maires des communes de Pessac, Mérignac et Gradignan sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie leur sera adressée.

Fait à Bordeaux, le 27 JUIN 2022

La Préfète,



Fabienne BUCCIO



VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : **Le Préfet 7 JUN 2028**
J. Buisson
Annexe 1
Fabienne BUCCIO
Bordeaux Inno Campus extra-rocade

HDZ mandataire / BASE / SUEZ C. / Transitec / UAV / ON

Plan Général des Travaux Equipements publics

A1 - Echelle: 1/5000

03 décembre 2018

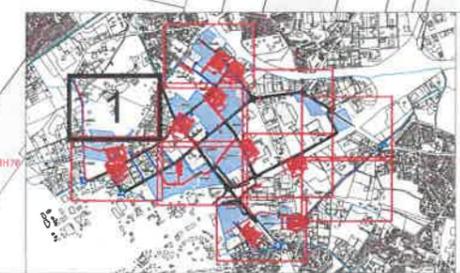
Plan d'encartage

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : 27 JUN 2022
La Préfète

F. Bugcio
Fabienne BUGCIO

B'. Piste Magellan
piste cyclable

B'. Piste Magellan
piste cyclable



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du :
La Préfète

P. Buisson

f. Voie Pointe Sud

C'. Piste Canejan Sud
piste cyclable

L. Dassault - Perrin
tronçon 2

C'. Piste Canejan Sud
piste cyclable

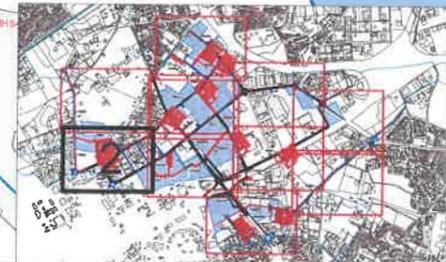
B'. Piste Magellan
piste cyclable

L. Dassault - Perrin
tronçon 1

M. Gustave Eiffel Ouest

N. Gaspard Monge

G.



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : **27 JUN 2022**
La Préfète

Fabienne BUCCIO

D. Echangeur 14+ accès

D. Echangeur 14 + accès

D. Echangeur 14 + accès

d. Voie Cité des Métiers_2

couloir de dépôt
covoitureurs

J. Gutenberg Est

K. Becquerel requalifiée

d. Voie Cité des Métiers_1



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Éclaire
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du :
La Préfète 27 JUIN 2022

F. Buccio
Fabienne BUCCIO

J. Gutenberg Est

J. Gutenberg Est

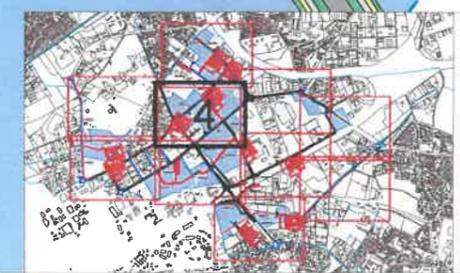
e. Voie Gutenberg

E. Louis de Broglie

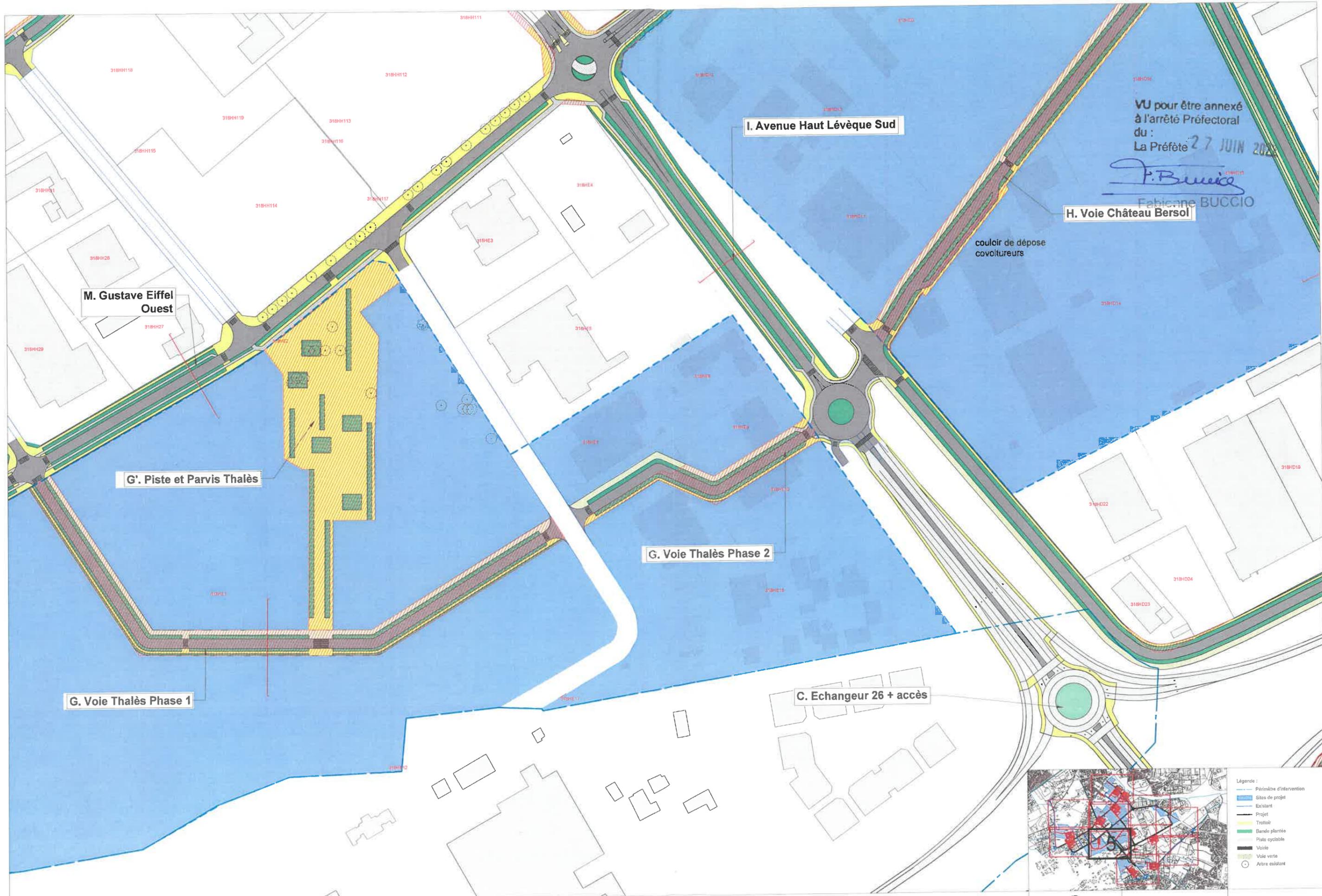
L. Dassault - Perrin
tonçon 3

B. G.Eiffel Est
tronçon 1

STATION DASSAULT



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant



VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du :
La Préfète **27 JUN 2018**

F. Buccio
Fabienne BUCCIO

H. Voie Château Bersol

couloir de dépose
covoitureurs

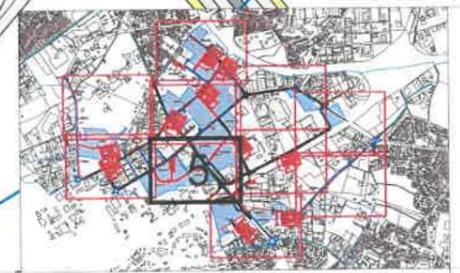
M. Gustave Eiffel
Ouest

G'. Piste et Parvis
Thalès

G. Voie Thalès Phase 2

G. Voie Thalès Phase 1

C. Echangeur 26 + accès



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant



A1 - Echelle: 1/ 1000

03 décembre 2018

planche 5/12

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : 27 JUIN 2022
La Préfète

F. Bucci

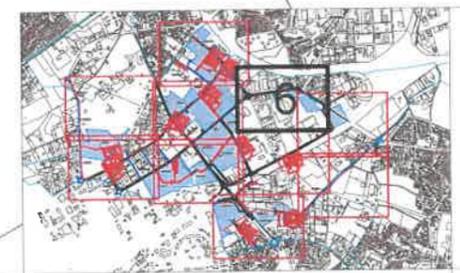
Fabienne RUCCIO

K. Becquerel requalifiée

B. G. Eiffel Est
tronçon 2

B. G. Eiffel Est
tronçon 3

STATION BOIS BERSEI



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voirie
 - Voirie verte
 - Arbre existant

F. Voie Romaine
318HC31

W pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du :
La Préfète 27 JUIN 2022

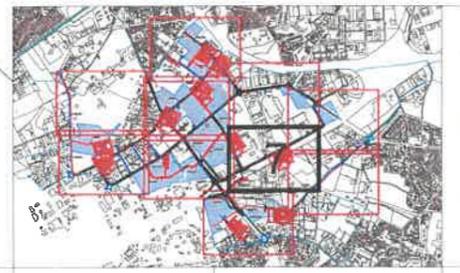
F. Buccic
Fabienne BUCCIC

E. Louis de Broglie

F. Voie Romaine

D' Passerelle A63 + rampes

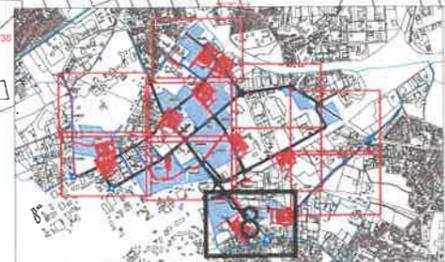
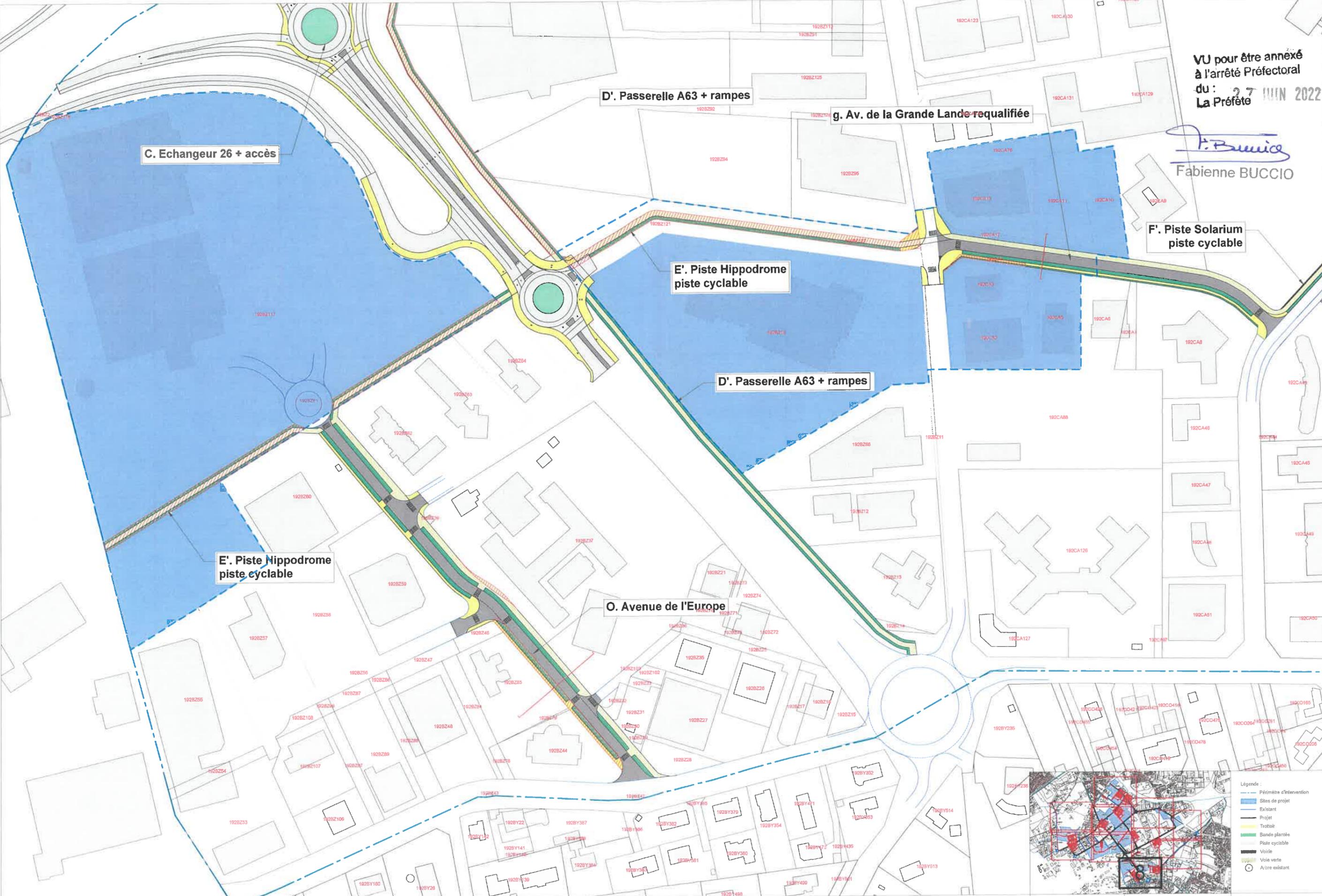
D' Passerelle A63 + rampes



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : 27 JUN 2022
La Préfète

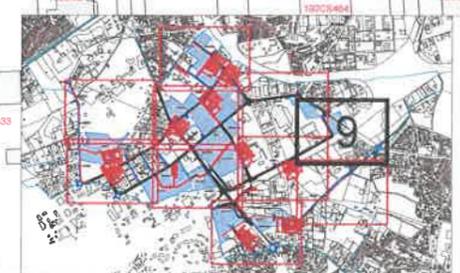
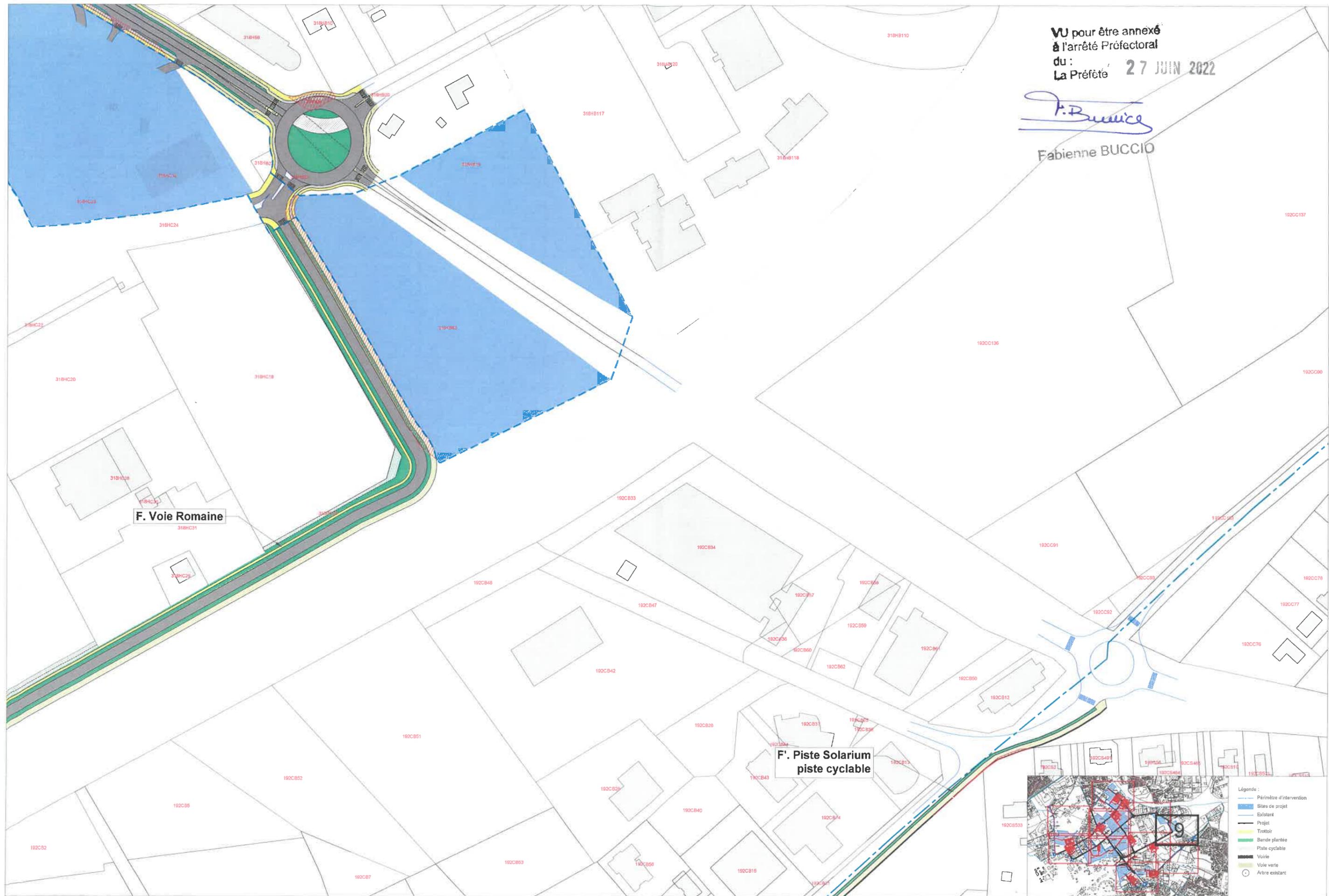
F. Buccio
Fabienne BUCCIO



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : **27 JUIN 2022**
La Préfète

Fabienne BUCCIO



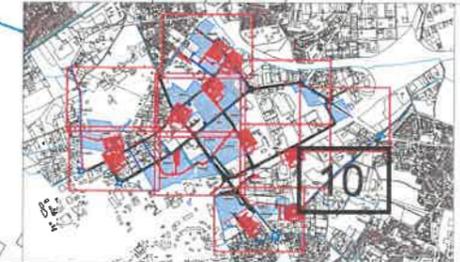
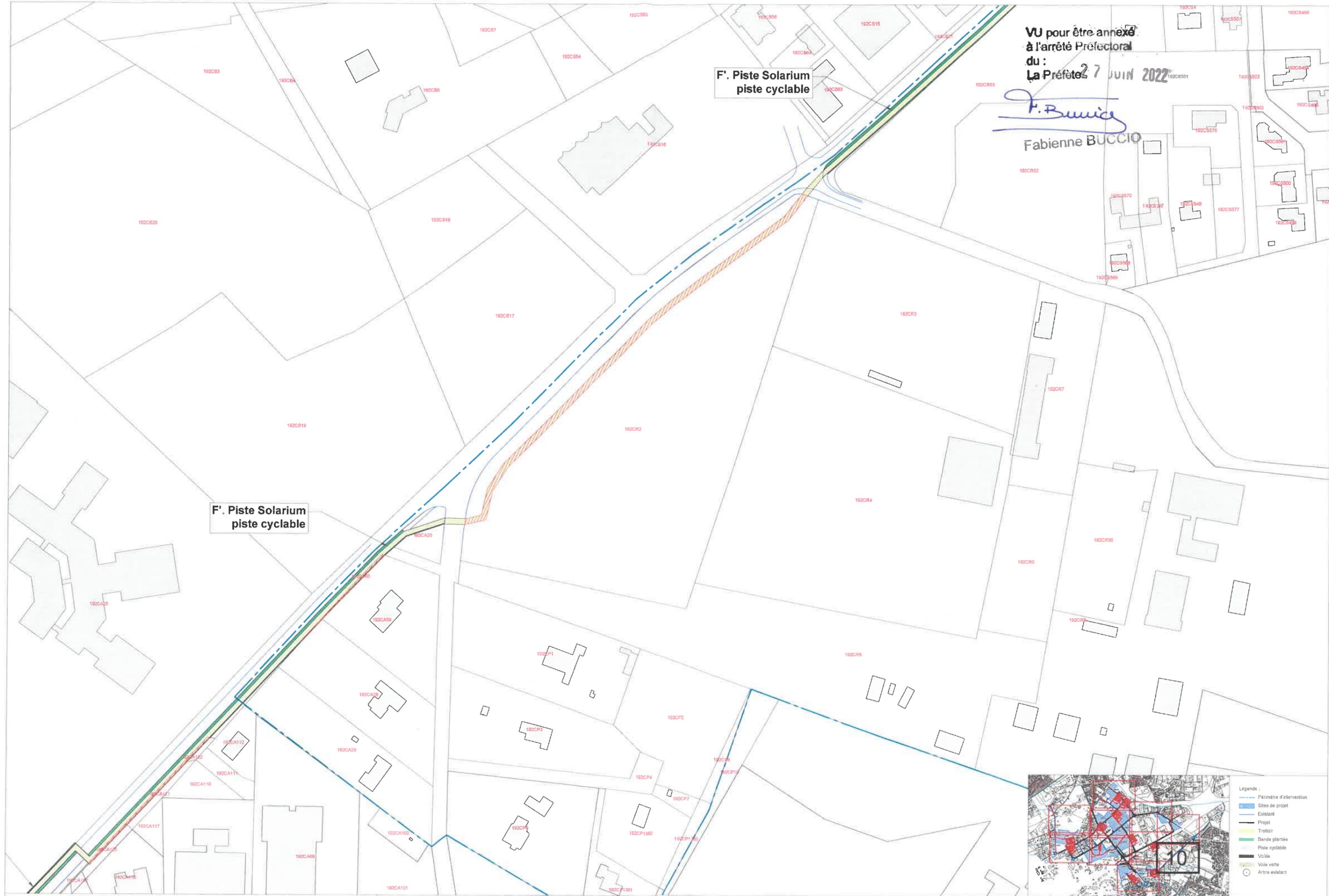
- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : **27 JUIN 2022**

F. Buccio
Fabienne BUCCIO

**F. Piste Solarium
piste cyclable**

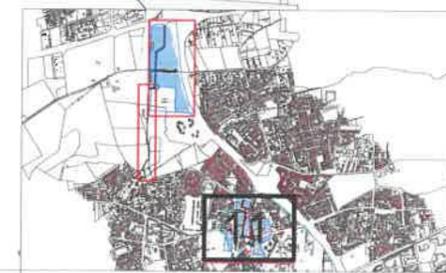
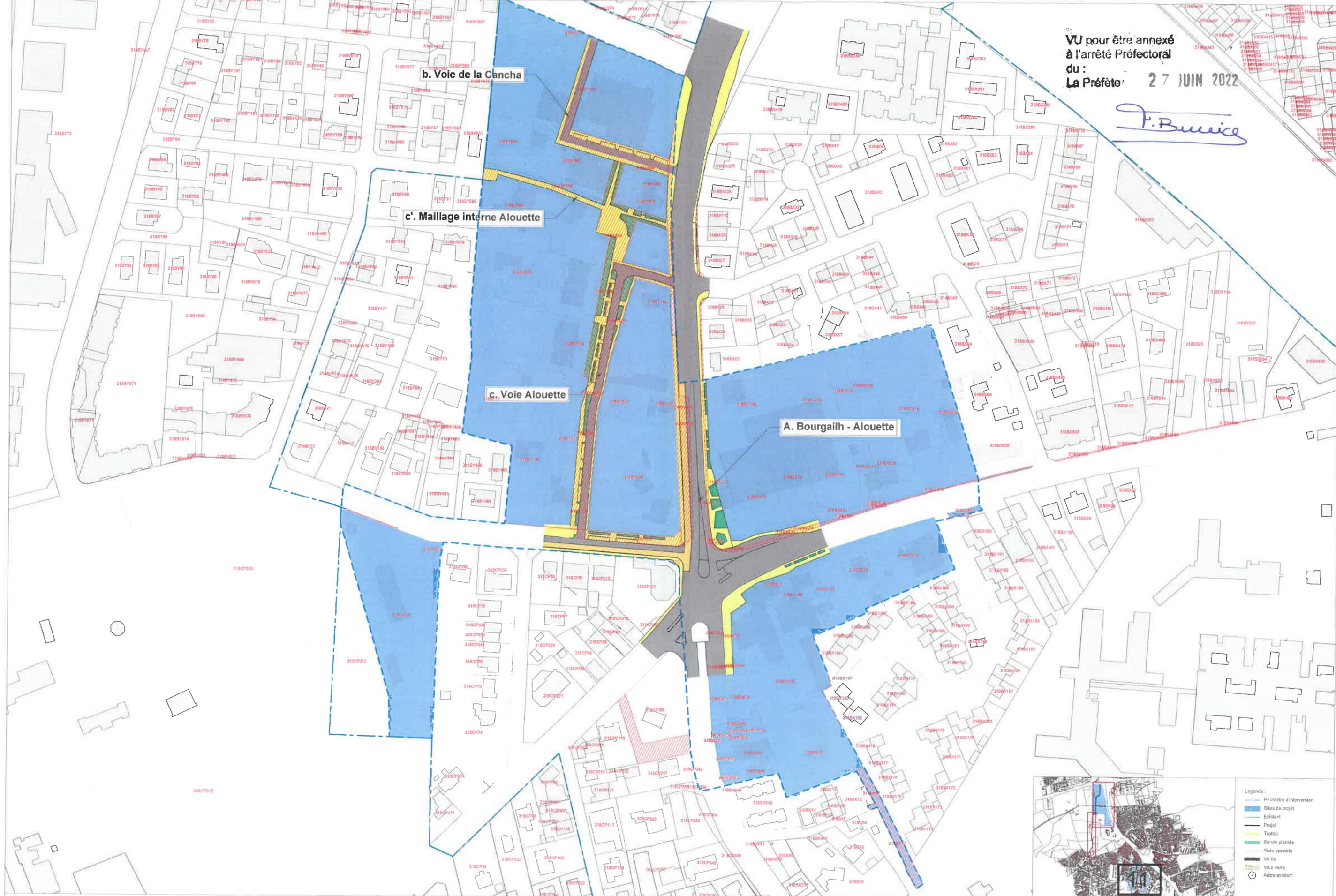
**F. Piste Solarium
piste cyclable**



- Legende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voisin
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du : **La Préfète** **27 JUIN 2022**

F. Buisson



- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - Arbre existant

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du :
La Préfète **27 JUN 2022**

F. Buccio

Fabienne BUCCIO

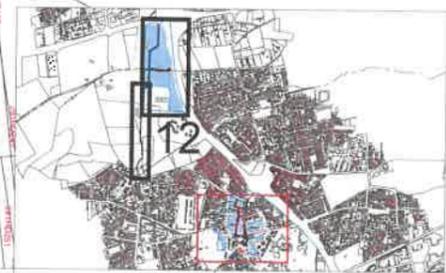
A'. Piste Bioparc
piste cyclable

a. Allée de la Princesse

A'. Piste Bioparc
piste cyclable

PESSAC
MERIGNAC

- Légende :
- Périmètre d'intervention
 - Sites de projet
 - Existant
 - Projet
 - Trottoir
 - Bande plantée
 - Piste cyclable
 - Voie
 - Voie verte
 - ⊙ Arbre existant





**PRÉFÈTE
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales**

VU pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du :

La Préfète **7 JUIN 2022**

Annexe 2

Fabienne BUCCIO

Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux de réalisation de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus (BIC) Extra-Rocade

EXPOSE DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

Le présent document relève des dispositions de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

Sont repris ci après, pour l'essentiel, les éléments figurants dans le dossier soumis à enquête publique, ainsi que dans la déclaration de projet confirmant, au vu de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et de la commission d'enquête, l'intérêt général de l'opération réaffirmé par délibération du Conseil métropolitain n° 2022-25 du 28 janvier 2022.

I – Présentation de l'opération

✓ Maîtrise d'ouvrage

L'opération Bordeaux Inno Campus extra-rocade, est une opération de renouvellement urbain, portée par Bordeaux Métropole qui s'étend sur un périmètre d'environ 553 hectares situés sur les communes de Pessac, Mérignac et Gradignan, à l'extérieur de la rocade bordelaise A630.

✓ Enjeux et objectifs de l'opération

Le projet s'inscrit dans le cadre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Inno Campus, qui porte sur un grand territoire destiné à valoriser son potentiel dans les domaines du développement économique, de l'innovation, de la recherche et de la formation.

Ce territoire rassemble 75 % des étudiants et des chercheurs de la Métropole et comporte des pôles d'excellence de premier plan (santé, optique-laser TIC et matériaux).

L'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade est un projet de renouvellement urbain visant à requalifier 553 ha de sites économiques confrontés à une pénurie de foncier, de services et d'offre de mobilité qui pourraient en compromettre l'attractivité.

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 à la perte d'emplois et de compétences, cette

situation s'avère problématique sur le plan environnemental.

Le projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade va permettre le renouvellement urbain et densifier un territoire dominé par des zones d'activités vieillissantes, il va permettre de créer des conditions d'accueil favorables à 8800 emplois et 1900 habitants nouveaux tout en assurant la transition énergétique.

Les objectifs sont :

- 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, qui passe par la requalification des principaux 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 de ce 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 des espèces protégées.

Deux niveaux d'intervention de l'opération ont été envisagés sur ce territoire :

- le périmètre de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade sur environ 553 hectares,
- le périmètre resserré d'action foncière (PRAF) sur environ 153 hectares.

Le pari est donc de concilier développement économique, la promotion de mobilités plus vertueuses et la reconquête écologique d'un territoire.

Au bilan, la dépense totale est estimée à 198 757 577, 38 € arrondis à 200 M€

Pour une parfaite information du public sur les différents volets du projet, il a été retenu le principe d'une enquête publique unique portant sur trois demandes d'autorisations (autorisation environnementale, mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et déclaration de projet).

II - Apport du public et des services au projet.

✓ La concertation publique.

Par délibération du 29 avril 2016, Bordeaux Métropole a lancé une concertation publique au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme sur le projet Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade.

Cette concertation s'est déroulée du 15 mai au 30 novembre 2016, avec notamment six réunions publiques réparties sur les communes de Gradignan, Mérignac et Pessac.

Le public a pu également formuler des remarques sur les registres papier et sur le site internet de Bordeaux Métropole.

L'organisation de la concertation a permis de recueillir les attentes du public relevant d'enjeux de proximité. Les objectifs et orientations partagés ont servi de base à la poursuite de la réflexion et des études urbaines du projet

Par délibération du 19 mai 2017, le Conseil de Bordeaux métropole a adopté le bilan de cette concertation préalable, 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 de mobilité durable, de cadre de vie et de travail attractif, de meilleure articulation entre

développement économique, grands équipements et projet urbain, et d'aménagement plus durable sur le plan énergétique et écologique.

Au terme de la concertation ces quatre objectifs sont déclinés selon les grands principes suivants :

En matière de mobilité, l'amélioration de l'accessibilité tous modes et des conditions de circulation automobile en restructurant les échangeurs de la rocade bordelaise et de l'autoroute A63, en réalisant des aménagements de voiries permettant une meilleure desserte bus, et en résorbant les discontinuités cyclables (y compris au niveau de la traversée de l'A63).

En matière de cadre de vie, la requalification d'une grande partie des espaces publics en veillant au confort des piétons et des cyclistes, en promouvant une nouvelle urbanité grâce à un urbanisme, un paysage et une architecture de qualité, et en préservant les espaces naturels pratiqués par les usagers.

En matière de programmation, la création des conditions d'accueil de plus de 8 000 emplois diversifiés supplémentaires, d'une offre de logements à coûts maîtrisés respectueuse du contexte, et des services correspondants.

En matière d'environnement, la reconstitution d'une trame verte et bleue au sein des grands espaces artificialisés comme la zone d'activités de Bersol, en privilégiant d'assainissement pluvial à l'air libre (noues plantées), en préservant ou reconstituant, et en contenant là où cela est possible l'emprise de la chaussée de manière à aménager un maximum d'espace pour les plantations et la circulation des piétons. Les zones porteuses d'enjeux écologiques importants seront évitées, sauf nécessité liée à la réalisation à cet endroit d'infrastructures nécessaires à l'amélioration des conditions de mobilité.

Le bilan de la concertation a été annexé au dossier de l'enquête.

Par délibération du 21 décembre 2018, le Conseil de Bordeaux Métropole a approuvé le dossier d'enquête publique unique portant sur la Déclaration de projet (DPRO), portant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU3.1) et une demande d'Autorisation environnementale (AE).

✓ Les différents avis émis sur le projet

- Le 15 janvier 2020 : avis de la Commission locale de l'eau du SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés,
- Le 16 janvier 2020 : avis de la commission locale de l'eau du SAGE Nappes profondes de Gironde,
- Le 13 février 2020 : avis de la commune de Canéjan,
- Les 5 et 18 février 2020 : avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde,
- Le 19 février 2020 : Avis ensemble des PPA - réunion d'examen conjoint
- Les 30 mars et 24 septembre 2020 : avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN)

Afin de tenir compte de ces avis, des modifications ont été proposées avec les communes du périmètre et les services de l'État dans le mémoire en réponse transmis le 30 mars 2021.

Il convient de noter que les communes de Cestas, Gradignan, Pessac et Villenave d'Ornon, ont également délibéré sur les incidences environnementales du projet.

En outre, le président de l'université de Bordeaux émet une réserve sur le corridor écologique et le classement en EBC.

La directrice du CHU précise que le projet est un enjeu majeur pour le CHU qui a déjà investi 1,2 milliards d'euros pour la modernisation des services et la simplification du parcours des patients.

✓ L'avis de l'autorité environnementale

Dans son avis du 19/02/2020 l'autorité environnementale du Conseil Général pour l'environnement et le développement durable a rappelé les enjeux environnementaux principaux du projet :

- 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,
- 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.

L'AE confirme la pertinence du choix de présenter un dossier unique, 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.

Le principal reproche de l'Autorité Environnementale porte sur la gestion des déplacements, et le parti d'investir dans des infrastructures de voiries et l'augmentation de l'offre totale de stationnement privé par rapport à l'augmentation de la circulation automobile.

Sont également relevés 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.

Enfin, elle invite à compléter les mesures de compensation afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité sur le projet.

L'avis de l'Autorité Environnementale est joint au dossier d'enquête.

Dans le cadre de son mémoire du 30 mars 2021, Bordeaux Métropole a pris le soin de répondre, point par point aux recommandations de l'avis de l'autorité environnementale et à également pris le soin de répondre à l'ensemble des avis du CNPN (Conseil Nationale de la Protection de la Nature), des Commissions locales de l'eau du SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés et SAGE Nappes profondes de Gironde, de la commune de Canéjan.

En complément, Bordeaux Métropole propose, pour tenir compte des avis, de modifier le projet comme suit :

- prendre en compte les projets de mobilité de nature à favoriser le report modal (RER métropolitain, cars express, etc.), pas de modification apportée au programme d'équipements publics.
- 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,
- mener des expertises complémentaires sur les emprises qui n'ont pu faire l'objet de diagnostics approfondis,
- ajouter une mesure de réduction des impacts écologiques (mesure R12)
- porter la durée de compensation de 30 à 50 ans conformément aux demandes du CNPN,
- compléter les dispositifs de protection contre les espèces invasives,
- réduire, par l'identification de sites de compensation complémentaire, le déficit de compensations en boisements amélioré par l'évitement complémentaire (demande du CNPN),
- améliorer, par l'évitement complémentaire, le bilan de l'imperméabilisation générée par le projet sur le plan hydraulique.

✓ **Les résultats de l'enquête publique et avis de la commission d'enquête**

Par courrier du 21 janvier 2019, le Président de Bordeaux Métropole a sollicité la saisine de l'autorité environnementale et l'organisation d'une enquête unique qui doit se prononcer sur :

- une demande d'autorisation environnementales (autorisation au titre de la loi sur l'eau, demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et demande de défrichement),
- une demande de déclaration d'utilité publique de travaux,
- une 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.

La consultation a été organisée, par arrêté préfectoral du 4 mai 2021 du 31 mai 2021 au 6 juillet 2021.

Durant cette consultation les dossiers ont été mis à disposition du public dans les mairies de Pessac, Mérignac et Gradignan mais aussi sur deux sites de Bordeaux Métropole. Le même dossier était également consultable sous format numérique, sur le site internet des services de l'État en Gironde et depuis le poste informatique mis à disposition des personnes intéressées, par la DDTM de la Gironde.

La Commission d'Enquête a souligné que l'enquête publique s'était déroulée sans aucune difficulté.

La commission d'enquête précise dans son rapport d'enquête que le registre numérique a été consulté 737 fois (609 visualisations de documents, 407 téléchargements de documents). 37 contributions ont été déposées par l'intermédiaire du registre numérique, 10 observations ont été déposées sur les registres d'enquêtes sur les lieux de consultation, et 4 courriels ont été reçus (soit 51 contributions).

Une très forte majorité des avis exprimés, particuliers, entreprises, syndicat de quartier, institutionnelles (CHU et Université), la Monnaie de Paris, l'observatoire de l'immobilier d'entreprise de Bordeaux Métropole, etc ... et les communes directement concernées par le projet, est favorable au projet.

Cependant, il est à noter une très grande inquiétude en ce qui concerne la mobilité (39 % des contributions)

Les observations sont réparties de la manière suivante : 86% sont favorables au projet dont 51% sans réserve (soit 26 contributions) et 35,3% avec des réserves émises (soit 18 contributions). Les 14% restants comportent : 3 contributions qualifiées de « neutre / demande de précision » 2 contributions « autres », 1 contribution défavorable et 1 contribution correspondant à des « réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée.

Des avis émis il ressort 5 analyses :

- Les mesures en faveur du report modal, l'ensemble des contributeurs jugent que le problème aurait dû être traité à une échelle plus importante que celle du projet.
- La continuité des pistes cyclables avec un renforcement de la sécurité,
- Les modalités de délocalisation des entreprises touchées par le projet
- Grande satisfaction des entreprises à se développer dans la zone concernée par le projet,
- PLU (mairie de Gradignan et Université)

A l'issue de l'enquête publique unique et de ses échanges, il ressort des conclusions établies le 29 juillet 2021 que la commission d'enquête a formulé :

- **un avis favorable** à la déclaration d'utilité publique du projet assorti de deux recommandations : au sujet de la mobilité « la mobilité doit être traitée, sur une échéance au-delà de 2030 et à plus grande échelle que celle du projet, impliquant l'ensemble des acteurs concernés » et au sujet des PME PMI « Bordeaux Métropole doit apporter des éléments concrets sur les conditions et le calendrier de relocalisation des PME, PME »
- **un avis favorable** à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole, sous réserve de « trouver une solution à l'augmentation du trafic, de 25 500 véhicules / jours » avec la recommandation « d'attacher une importance particulière à l'accompagnement des PME et PMI qui seront relocalisées ».
- **un avis favorable** à la demande d'autorisation environnementale assorti de deux recommandations : « veiller au maintien des garanties présentées au dossier d'autorisation environnementale dans le temps et auprès de l'ensemble des acteurs » et « 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 »

L'enquête terminée, la commission a sollicité une réponse du maître d'ouvrage

III - Prise en compte des résultats de l'enquête publique unique par le maître d'ouvrage

Le rapport de la Commission d'Enquête note une très faible participation du public à l'image de la concertation préalable, mais une bonne participation des entreprises.

✓ **s'agissant des mesures en faveur du report modal**

La Commission d'Enquête souligne que la mobilité est une préoccupation très importante d'une part pour les personnes utilisant leurs moyens de transport, VL, vélo et piéton, mais aussi pour les entreprises qui pourraient y voir un frein à leur installation.

Les points particuliers présentant une difficulté concernent la rocade, et ses sorties, l'échangeur 26 a, et le carrefour de l'alouette, aujourd'hui déjà saturés, il existe une véritable inquiétude pour le futur avec une augmentation du trafic, même si les solutions proposées dans le dossier sont moins pénalisantes que si rien n'était fait.

Enfin il est constaté que la desserte de Bersol, en transport en commun, n'est pas satisfaisante, que le BHNS n'a pas une fréquence suffisante et qu'il ne circule pas en voie propre sur tout son trajet.

La Monnaie de Paris suggère que les réaménagements concernent également l'avenue d'Archimède, voirie dégradée et dangereuse pour les vélos et les piétons. Un arrêt de bus voie romaine en lien avec la gare de Pessac permettrait également de désenclaver le secteur, de le rendre plus attractif et d'offrir une alternative à la voiture.

Le maître d'ouvrage partage le constat de la saturation de la zone à date, dans un contexte budgétaire contraint où les investissements publics doivent être proportionnés à la fréquentation espérée. Le projet vise à répondre à l'équation particulièrement délicate consistant à densifier les activités (afin de lutter contre l'étalement urbain) sans augmenter la congestion. Cela passe par une action sur tous les modes de déplacements :

- le vélo et la marche, avec un maillage systématique du territoire en pistes cyclables sûres et confortables, des dispositions dans le PLU imposant aux constructeurs des accès sûrs et pratiques au sein des parcelles et le déploiement d'abris vélos pour ceux les usagers des transports en commun ou le covoiturage ;
- les transports en commun, avec l'aménagement d'un itinéraire bus structurant desservant la partie du territoire où se concentrent les générateurs de flux (gare TER, hôpitaux, polarités tertiaires, centre commercial et les interconnexions avec le tramway et la liane 4) et l'amélioration de l'intermodalité pour tirer parti du développement attendu du RER métropolitain et des cars express ;
- la maîtrise du recours à la voiture individuelle, en promouvant le covoiturage (aires de multimodalité en sortie des échangeurs autoroutiers) et en introduisant des dispositions destinées à encourager la réduction de l'offre de places de stationnement sur le domaine public (suppression des places sur les grands axes) et les parcelles privées (obligation d'intégrer le stationnement en ouvrage, incitation à la réalisation de « parking associés », augmentation dans le PLU du taux de foisonnement.
- l'amélioration des capacités d'écoulement de la circulation en résorbant les points d'engorgement que sont les sorties d'échangeurs n°26a de l'A63 et n°14 de la rocade, en diffusant les flux pour mieux irriguer le territoire (voies dites Thales, Château-Bersol, Pointe Sud et Cité des Métiers) et en hiérarchisant la circulation.

Ces différentes mesures permettront de contenir le niveau de congestion à ce qu'il est aujourd'hui. Aller plus loin passe par des solutions qui, comme le relève la Commission d'enquête, dépassent le périmètre de l'opération et sont du ressort d'autres collectivités territoriales et d'autres autorités organisatrices des transports que Bordeaux-Métropole. En particulier, la réalisation d'une desserte de la zone de Bersol depuis l'échangeur n°25 dépend de la commune de Canéjan et de la communauté de communes Jalle-Eau-Bourde, le renforcement de la desserte TER de la Région Nouvelle Aquitaine.

S'agissant de la desserte insatisfaisante par le BHNS, elle s'explique par le fait que la ligne actuellement en service (Corol 39 dénommées Technobus) n'en est que la préfiguration. C'est justement parce qu'il circule très mal aujourd'hui que l'opération prévoit de réaliser des aménagements en site propre au droit des points de congestion. Une fois ceux-ci réalisés, le futur BHNS circulera avec une fréquence accrue, un matériel adapté et une vitesse commerciale sensiblement améliorée.

Concernant la demande de la Monnaie de Paris, il paraît difficile de détourner une ligne de bus pour un seul site, quand bien même celui-ci est important (ce serait au détriment de la qualité de service de l'ensemble de la ligne

et des pôles d'emplois plus importants). Le maillage piéton et cyclable permettra aux employés du site de rejoindre facilement l'axe bus structurant, qui n'est pas très éloigné. En revanche, la demande de requalification de la rue Archimède peut être envisagée dans le cadre de l'opération d'aménagement.

✓ S'agissant de la demande de continuité des pistes cyclables et du renforcement de la sécurité

Les contributions sont, pour leur quasi-totalité, favorables au projet et aux perspectives qu'il offre à moyen terme, une très grande majorité de contributions concerne la circulation des cyclistes, et plus largement celle des piétons.

Alors qu'un sondage récent effectué auprès des habitants de la métropole bordelaise (IFOP février 2021) montre leur attachement tout particulier à la circulation des vélos (avec 77 % d'opinions favorables, soit 17 % de plus que la moyenne) de nombreuses contributions abordent les risques pris pour circuler à vélo (ou à pieds) dans la zone concernée par le projet BIC ER.

En effet, en l'absence de voie dédiée sécurisée, l'ensemble des contributeurs qui se sont exprimés sur ce sujet regrette les risques qu'ils prennent au quotidien pour circuler, en particulier sur la Rue du Solarium, sur l'Avenue de l'Hippodrome où la circulation autour des ronds-points jalonnant la traversée de l'A63 est jugée particulièrement dangereuse, au Carrefour de l'Alouette

La Commission d'Enquête souligne que certains contributeurs saluent les efforts déjà faits pour matérialiser des voies cyclables et sécuriser le déplacement des cyclistes.

Le maître d'ouvrage partage le constat de la nette insuffisance du réseau cyclable et des cheminements piétons à date, qui sont inconfortables, mal indiqués et parfois accidentogènes. C'est la raison pour laquelle le projet prévoit d'investir massivement dans un maillage cyclable et piéton complet du territoire, avec des voies dédiées aux modes doux et un franchissement de l'A63 par une nouvelle passerelle, seule alternative sûre à la traversée de l'échangeur n°26.

Les mesures prises en urgence (actuelle piste cyclable le long de l'avenue Gustave Eiffel et itinéraires aménagés dans le cadre du plan vélo) ont permis de tester certaines solutions et de partager le retour d'expérience des usagers dans le cadre du panel BICycles.

Ces échanges permettront d'améliorer la conception fine des pistes cyclables

✓ S'agissant des modalités de délocalisation des entreprises touchées par le projet

Les responsables de société concernées par les changements d'affectation de leur terrain, ne sont pas forcément contre le projet, mais sont en demande d'information sur la relocalisation de leur activité et le phasage envisagé. Ils jugent avoir été mal informés.

La commission s'est d'ailleurs renseignée et n'a pas trouvé d'antenne au niveau communal pour informer les entreprises. Il semblerait que cette information ait été traitée au niveau Métropole avec les référents, entreprises innovations BIC et qualité urbaine et environnementale BIC.

L'opération d'aménagement est pour l'essentiel une opération de renouvellement urbain, visant à reconstruire la ville sur la ville pour éviter l'artificialisation des sols. Cela implique de requalifier des sites existants et d'y intensifier l'activité économique pour atteindre l'objectif de création de 8800 emplois supplémentaires. Certains de ces sites sont inoccupés et gelés en raison d'une stratégie spéculative de la part des propriétaires fonciers.

D'autres sont occupés par des activités peu intenses en emploi et hébergées dans des bâtiments parfois vieillissants, qui contribuent à un bilan énergétique et climatique incompatible avec les objectifs de transition énergétique et climatiques nationaux et métropolitains.

L'opération assume donc la nécessaire évolution de ces sites.

Cette évolution peut prendre plusieurs formes.

- La première est celle d'une requalification-densification du site avec maintien de l'occupant actuel telles opérations sont potentiellement gagnantes pour toutes les parties et seront donc privilégiées.
- La seconde est celle d'un déplacement à l'intérieur du périmètre de l'entreprise, afin qu'elle s'implante sur un site mieux adapté à son activité, ce type de solution amiable sera également privilégié.
- La troisième est celle d'une éviction de l'entreprise du périmètre, cas qui concerne les activités incompatibles avec l'évolution du territoire et de ses usages, pour celles-ci, la négociation amiable et l'accompagnement à la recherche de sites alternatifs ailleurs sur la Métropole ou en-dehors seront

privilégiés.

- ✓ **S'agissant de la satisfaction des entreprises appelées à se développer dans la zone concernée par le projet.**

De nombreuses sociétés ont participé à l'enquête. Il existe une véritable attente de certaines sociétés pour s'implanter soit pour se développer, et surtout de meilleures conditions d'accessibilité et circulation. (Essor Développement, Pdg / CEO Groupe Jpmg, Treefrog, Polyrise, Unitec, Olikrom, Recipham, Diffus Laine Tissus etc ...).

L'opération d'aménagement vise, à travers notamment sa DUP et son volet foncier, à restructurer le foncier économique pour pouvoir proposer des solutions d'implantation et de développement à ces entreprises. Le programme de travaux conséquent a quant à lui pour objectif de répondre aux besoins d'amélioration des conditions d'accessibilités tous modes de déplacements confondus, mais aussi d'amélioration de l'environnement de travail.

- ✓ **S'agissant du Plan Local d'Urbanisme**

Monsieur le maire de Gradignan demande dans sa lettre du 20/07/2021, la suppression de l'emplacement réservé de superstructure 5.05.

Monsieur le président de l'Université demande l'annulation du classement en EBC des zones prévues à cet effet en UP-BIC (a), US2 et UM 22 afin de ne pas priver le CENBG de possibilité de construction future sur ces parcelles

Bordeaux-Métropole n'a pas d'objection à la suppression de cet emplacement réservé au titre de l'opération d'aménagement BIC extra-rocade, qui ne prévoit pas d'intervention particulière sur cette emprise.

La proposition de classement en EBC de ces emprises n'est que la traduction de la demande d'évitement complémentaire formulée par l'État en réponse à l'avis défavorable du CNPN.

Bordeaux-Métropole pourra envisager d'annuler tout ou partie de ces dispositions dans la mesure où l'arrêté préfectoral de dérogation faune-flore autoriserait la destruction des habitats sur les emprises concernées (cf. mémoire en réponse à la contribution de l'UB).

- ✓ **autres thèmes**

La commission d'enquête a demandé, en outre, un mémoire de réponse aux observations sur les contributions particulières suivantes :

1. la contribution du syndicat de quartier de France (R17 du registre numérique noté courrier 1)
2. la contribution déplacement (R17 du registre numérique noté courrier 2)
3. la contribution dossier mobilité fédération des syndicats de défense des intérêts de quartiers et des comités de bienfaisance et fêtes de Pessac (R17 du registre numérique noté courrier 3)
4. la contribution de Manuel TUNON de LARA Président de l'université du 2 juillet, déposée par Monsieur Dulucq Vice-Président de L'Université (R50 du registre numérique)
5. la contribution de Madame Stéphanie Fazi-Leblanc Directrice adjointe du CHU de Bordeaux du 5 juillet (@40 du registre numérique)
6. la contribution de Monsieur le Maire de Gradignan du 6 juillet, (contribution R 52 du Registre numérique)
7. la contribution du conseil municipal de la ville de Villenave D'Ornon du 29 juin 2021 (contribution @43 du registre numérique)
8. la contribution de Monsieur le Maire de Pessac du 4 juin (contribution R 10 du Registre numérique)

Compte tenu de l'ampleur du projet, l'augmentation du trafic routier accentue l'inquiétude des partenaires du projet (CHU, Université de Bordeaux, mairies...) et les points sensibles restent la mobilité et les moyens mis en œuvre pour remédier à une situation anxiogène et chronophage déjà bien connue des Bordelais.

Il convient de préciser que Bordeaux Métropole s'est attaché à répondre, point par point à chacune des recommandations faites lors de l'enquête publique (voir toutes les réponses dans le rapport CE pages 199 à 210).

Réponses apportées par Bordeaux Métropole aux différentes contributions des partenaires du projet en matière de mobilité :

Transports en commun

Selon le syndicat de quartier de France, la qualité de la desserte de la Corol 39 est insuffisante :

La Corol 39 est une préfiguration de la future ligne de bus à niveau de service performant (BNSP) qui desservira à terme le territoire BIC extra-rocade. Le projet prévoit le déploiement progressif de cette ligne, avec des aménagements en site propre là où la congestion est la plus importante. Le prolongement de la ligne B du tramway impliquerait de traverser la forêt du Bourgailh ou des franchissements de rocade : cette solution technique serait d'un coût prohibitif, alors que le BNSP emprunte la voie d'urgence de la rocade. Par ailleurs, le BNSP permettra une liaison entre la zone économique de Bersol, la gare de Pessac-Alouette et l'aéroport sans rupture de charge.

En outre, la liaison entre les lignes A et B du tramway, souhaitée par le Syndicat, sera assurée par le BHNS Pellegrin-Thouars-Malartic proposée dans le cadre de la nouvelle stratégie des mobilités de Bordeaux-Métropole.

La commune de Gradignan souhaite la prolongation de la ligne de BNSP au-delà de la Cité de la Photonique :

Le maître d'ouvrage indique que celle-ci est envisagée par Bordeaux-Métropole dans le cadre de la stratégie des nouvelles mobilités. Il conviendra d'en préciser le tracé, le profil (site propre intégral, site propre partiel, etc.) et le calendrier de réalisation. La réalisation d'une desserte efficace en transports en commun performants du centre-ville de Gradignan depuis l'intra-rocade figure également dans la stratégie des nouvelles mobilités de Bordeaux-Métropole, même si le mode n'est pas arrêté à date.

Le CHU souhaite la création d'une liaison directe en transports en commun entre le groupe hospitalier Pellegrin à Bordeaux et les sites de Haut-Levêque et Xavier Arnozan et des solutions innovantes permettant aux usagers de l'hôpital et aux professionnels de se rendre facilement et rapidement sur ces sites :

Même si les volumes de déplacements générés par chacun de ces trois sites sont très importants, les flux entre les différents sites ne semblent pas de nature à justifier l'investissement et le coût de fonctionnement d'une ligne ad-hoc, d'autant plus que les horaires décalés lissent la demande sur l'ensemble de la journée. En effet, la mise en place d'une nouvelle ligne avec une fréquence attractive suppose une intensité d'usage sur les pointes. D'autre part, cette question relève de choix de mobilité indépendants de l'opération d'aménagement BIC extra-rocade.

Dans le cadre du renouvellement de la DSP Transport, Bordeaux Métropole attend de la part des candidats des propositions visant à proposer des solutions de transport à la demande, en particulier sur des secteurs peu denses ou encore insuffisamment desservis.

Concernant la demande relative à une billetterie unique afin de faciliter l'usage des transports en commun et développer l'intermodalité :

Il convient de rappeler que le titre TBM permet d'ores et déjà aux voyageurs d'utiliser le tramway, le bus, le Batcub et le Vcub. Afin d'aller encore plus loin, Bordeaux Métropole expérimente déjà, sur la ligne Bordeaux / Le Verdon, l'acceptation de la carte de transport TBM pour accéder au réseau Ter et étudie actuellement les possibilités d'améliorer et de faciliter l'accès pour les usagers à l'ensemble des réseaux desservant le périmètre métropolitain.

Voies vertes et pistes cyclables

Selon le Syndicat de défense des intérêts de quartier et des comités de bienfaisance et fêtes de Pessac, les liaisons piétonnes et cyclables entre la gare de Pessac-Alouette et l'hôpital Haut-Lévêque et le lotissement d'entreprises Magellan voisins sont dégradées :

Le projet BIC extra-rocade prévoit d'aménager une voie verte sécurisée tout le long de l'avenue de Magellan. Un panel d'usagers cyclistes, dénommé BICycles, est associé à la conception et à la promotion des aménagements vélo sur le périmètre.

En outre, le projet BIC extra-rocade prévoit de densifier le réseau cyclable avec un maillage complet du territoire, y compris une nouvelle passerelle au-dessus de l'A63, avec des rampes incontournables pour garantir le tirant d'air sur l'autoroute.

S'agissant du franchissement de la voie ferrée, Bordeaux-Arcachon au niveau de l'étang de Jozereau, (demande de précisions du Syndicat...) la présence d'espaces naturels sensibles de part et d'autre de la voie ferrée invite à une solution alternative, via un passage inférieur au niveau du quartier de Bacalan rue Paul Emile Victor. La piste cyclable longeant la rocade intérieure ne fait pas partie du périmètre de l'opération d'aménagement. Mais le traitement de ces discontinuités a été identifié dans le cadre du plan vélo communal.

Concernant l'amélioration des traversées de la rocade au niveau de Saige et de la Châtaigneraie qui est aussi une interrogation du Centre Hospitalier Universitaire:

Les traversées de la rocade au niveau de Saige et de la Châtaigneraie sont contraintes par le gabarit des ouvrages (pont et tunnel) dont l'élargissement serait prohibitif.

Le projet BIC extra-rocade prévoit bien l'aménagement sécurisé et confortable de toutes ces liaisons, modulant la traversée de la rocade au niveau de Saige, déjà réaménagée au maximum des contraintes permises par le gabarit du pont existant. Pour cette dernière, Bordeaux-Métropole recommande aux usagers du CHU d'emprunter l'itinéraire d'ores-et-déjà aménagé (et pas plus long) via la DU Cestas et l'avenue de Canéjan.

Le syndicat souhaite une cohérence du maillage cyclable avec les grands itinéraires métropolitains :

Le maître d'ouvrage assure que les aménagements cyclables prévus par le projet seront interconnectés avec le réseau cyclable principal et secondaire de la Métropole, mais aussi au-delà, vers Canéjan.

Concernant la demande de l'Université de Bordeaux souhaitant supprimer une servitude pour création d'une piste cyclable :

Il s'agit en réalité d'un emplacement réservé, qui existe déjà aujourd'hui dans le PLU. Le projet BIC extra-rocade n'apporte pas d'évolution à ce niveau. Les usagers du site du CENBG ont demandé à ce que soit réalisée une liaison cyclable confortable, ce à quoi servira précisément l'ER. Le principe d'une voie à chaussée centrale (appelée « chaussidou ») mérite d'être étudiée. Mais le retour des expérimentations menées (avenue de Magellan à Pessac par exemple) sont mitigés : ces aménagements sont jugés accidentogènes par les cyclistes car les automobilistes s'écartent souvent sans ralentir quand deux véhicules se croisent. En l'état, et compte-tenu des attentes extrêmement fortes exprimées par le public en faveur d'aménagements cyclables sûrs et confortables, il nous paraît préférable de maintenir cet emplacement réservé, qui donnera lieu à une compensation financière à l'Université de Bordeaux. Soulignons par ailleurs que Bordeaux-Métropole propose déjà dans le dossier d'enquête de supprimer le recul exceptionnel le long de l'avenue du Solarium pour le limiter à 3 m, afin de ne pas pénaliser outre mesure la constructibilité déjà très impactée par les mesures d'évitement demandées par l'Etat.

Le CHU souhaite la possibilité d'accéder à des abris vélos sécurisés au niveau du pôle multimodal France Alouette avec un accès facilité aux usagers du TER :

Le maître d'ouvrage rappelle que les abonnés au TER bénéficient d'ores-et-déjà d'un accès à un abri vélos sécurisé accessible aux abonnés TBM, Modalis et TER, qui présente à notre connaissance des réserves de capacité. Pour les usagers du CHU qui souhaiteraient bénéficier d'un abri vélos privatif, Bordeaux Métropole a proposé au CHU de bénéficier de l'abri vélos confié à la société Atos, ouverte à un partage de cet équipement dont elle assure l'entretien.

Et au renforcement des mesures incitatives (augmentation de l'intervention de l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique, limitée à 100 € aujourd'hui, prêt de vélos, aides aux réparations) :

Bordeaux Métropole indique avoir reconduit le dispositif d'aide à l'acquisition de vélo en augmentant le nombre de bénéficiaires (augmentation du quotient familial). Par ailleurs, elle subventionne l'association EtuRécup dans le cadre de son rôle d'animation de la Maison des Mobilités Alternatives située sur le

Campus universitaire. Enfin, la Métropole déploie progressivement son dispositif de prêt de vélos gratuits aux étudiants et a acquis 1000 nouveaux vélos à cette occasion.

Congestion routière

Bordeaux Métropole entend favoriser des actions permettant de capter les voyageurs le plus en amont possible afin de lutter contre la congestion routière, en particulier en heures de pointe. Le développement de l'offre ferroviaire dans le cadre du projet de RER Métropolitain et de cars express, mené en étroite collaboration avec les collectivités partenaires, entrent pleinement dans ce dispositif.

Le CHU souligne que les sites hospitaliers doivent bénéficier d'un accès rapide et sûr aux véhicules d'urgence et aux véhicules des patients, entre autres :

Le projet BIC extra-rocade prévoit de réaliser des aménagements viaires pour assurer cette qualité de desserte en voiture depuis le réseau autoroutier. C'est tout l'enjeu de l'itinéraire reliant l'échangeur n°26 de l'A63 (à restructurer pour en augmenter la capacité) à l'entrée de l'hôpital Haut-Lévêque située av. de Magellan, via l'ancien site Thales, la rue

Le CHU appelle à la promotion du covoiturage :

Bordeaux Métropole se fixe pour objectif d'une part d'augmenter le taux d'occupation des véhicules (actuellement 1,22 personne/véhicule sur la rocade) et de réduire progressivement le taux de motorisation des ménages. Pour cela, un panel d'actions (voies réservées, aires de covoiturage...) sont envisagées à court-moyen termes. En parallèle, le déploiement d'un futur outil numérique de type Maas (mobility as a service) prévu dans le cadre de la future DSP Transport permettra de faciliter la mise en relation des covoitureurs.

La commune de Villenave d'Ornon juge irréaliste les objectifs de doublement de la part des modes alternatifs à l'autosolisme :

Cette part modale étant aujourd'hui globalement faible, son doublement ne paraît pas irréaliste. La période du confinement a généré un réel engouement pour les modes doux, dont la part modale a crû au-delà de toutes les prévisions. La démocratisation du vélo électrique et l'amélioration du maillage cyclable que prévoit le projet conforteront cette tendance. Le télétravail, dont certaines entreprises envisagent de le pérenniser au moins partiellement, il contribue à réduire le volume de déplacements.

La Commune évoque la nécessité de réaliser un demi-échangeur complémentaire au sud de l'échangeur N°20 : **Il n'est pas précisé si la commune établit un lien entre ce besoin et l'opération d'aménagement extra-rocade. En tout état de cause, il nous semble que la question de cet ouvrage (qui se situerait à 6 échangeurs de distance de celui qui dessert le projet) est décorrélée de celle du trafic généré par le projet, dont la modélisation a montré qu'elle affecte surtout les sorties d'échangeurs plus que la rocade elle-même, dont la mise à 2 x 3 voies a significativement amélioré les conditions de circulation.**

Projet de mobilité à mener à l'initiative d'autres collectivités

Concernant la proposition du Syndicat de défense, fêtes et bienfaisance des quartiers de France et environnants 2021 de créer un accès au sud du périmètre depuis l'A63, via l'échangeur n°25 ou l'échangeur n°26b, avec des solutions en modes alternatifs à la voiture individuelle pour parcourir le dernier kilomètre :

Bordeaux-Métropole est favorable à cette solution, qui permettrait effectivement de soulager l'échangeur n°26, aujourd'hui emprunté par de nombreux automobilistes en provenance d'Arcachon se rendant dans les zones d'activités canéjanaises, allant jusqu'à proposer son concours technique et financier à la commune de Canéjan et à la communauté de communes Jalle-Eau-Bourde pour les études et les travaux. Mais un tel projet ne peut être qu'à l'initiative de ces deux collectivités sur le territoire desquelles se situent les deux échangeurs.

Le CHU regrette que l'offre de desserte en transports en commun de ces deux sites soit peu attractive. Il appelle au renforcement des dessertes suivantes :

- Les liaisons ferroviaires avec le Bassin d'Arcachon et la Rive droite de la Garonne dans le cadre du projet de RER métropolitain :

Bordeaux-Métropole est très favorable à cette évolution qui interpelle la Région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice des transports compétente en matière de transports ferroviaires régionaux.

- l'amélioration des fonctionnalités du pôle multimodal de Pessac-Alouette :

Le projet BIC extra-rocade permettra de répondre aux demandes concernant les liaisons cyclables. Bordeaux Métropole est favorable aux autres demandes qui interpellent la SNCF et la Région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice des transports compétente en matière de transports ferroviaires régionaux.

La commission d'enquête estime, à la vue du mémoire de réponse du Maître d'ouvrage que ce dernier a répondu de manière satisfaisante à l'ensemble des points évoqués ci-dessus.

IV - Prise en compte des recommandations de la Commission d'enquête par le maître d'ouvrage

La Commission d'enquête a émis un avis favorable sur le projet « Bordeaux Inno-Campus Extra Rcade », assorti de deux remarques :

Au sujet de la mobilité :

- la mobilité doit être traitée sur une échéance au-delà de 2030 et à plus grande échelle que celle du projet, impliquant des acteurs concernés (communes, communauté de communes Jalle Eau Bourde, collectivités territoriales, Région, Préfecture, Bordeaux Métropole, l'État,...)

Au sujet des PME et PMI :

- Bordeaux Métropole doit apporter des éléments concrets sur les conditions et le calendrier de relocalisation des PME/ PMI qui seront impactées par la mise en œuvre du projet

Réponses du Maître d'ouvrage

Bordeaux Métropole a pris des mesures en matière de mobilité, le Conseil de Métropole a adopté un nouveau schéma des mobilités (délibération du 23 septembre 2021) qui prend en compte un périmètre géographique élargie intégrant les déplacements périphériques intra et extra métropolitains.

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 par conséquent limiter l'augmentation de la circulation :

- x 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,
- x 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,
- x 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,
- x 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.
- x 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,
- x un premier plan « marche à pieds », qui œuvrera entre autres sur la signalétique, la promotion de la marche et l'amélioration des conditions de cohabitation des différents types d'usagers,

- x l'aménagement des plages horaires de travail en lien avec les acteurs économiques et universitaires dans le cadre de leurs plans de mobilité,
- x 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.

En complément des engagements d'ores-et-déjà pris par Bordeaux-Métropole, le maître d'ouvrage s'engage à :

- x 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 la dépose de covoitureurs,
- x pérenniser les aménagements cyclables provisoires réalisés à titre expérimental dans le cadre du plan d'urgence vélo mis en œuvre pendant la crise sanitaire, en particulier avenue de Magellan, carrefour de l'alouette, échangeur n°26 de l'A63 et avenue de la Poterie,
- x veiller à maîtriser le 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 être 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 immobiliers, 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.
- x 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, les animations «mobilité » assurées au sein des entreprises et à l'attention du grand public.
- x promouvoir les expérimentations fondées sur des innovations technologiques ou d'usages susceptibles d'améliorer les conditions de déplacement
- x 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, 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 de voirie 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).

En outre, pour faire suite aux recommandations et aux remarques de la commission d'enquête sur les différentes autorisations, Bordeaux Métropole a proposé :

- x de proroger le dispositif de suivi des projets associant les services de l'État, la Mission régionale environnementale et les communes dans le cadre d'une réunion bimensuelle,
- x 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,
- x d'apporter au moment de l'enquête parcellaire toutes les précisions relatives à la relocalisation des entreprises impactées par le projet,
- x d'apporter, via le média Internet Bordeaux Inno Campus, toute l'information sur les travaux à venir et en cours à l'attention des usagers du territoire.

V - Le bilan coût-avantage

Avantages : justifications urbaines, environnementales et socio-économiques :

- l'opération va permettre une requalification urbaine en répondant aux besoins d'hébergement des entreprises et des habitants, elle permet de créer les conditions d'accueil de 8800 emplois et environs 2000 habitants supplémentaires sur un territoire déjà urbanisé en limitant l'étalement urbain.

- le projet s'apparente à une opération de renouvellement urbain visant à densifier et reconstruire la ville sur elle-même en optimisant les infrastructures existantes et en améliorant la performance du parc d'immeubles vieillissant,

- le projet contribuera au développement économique respectueux de l'environnement du secteur et au bien être de ses acteurs par :

- ✓ un bilan carbone globalement positif par rapport au scénario de référence : Les émissions de carbone liées à l'artificialisation des sols générés par le projet peuvent être évaluées à 4400 TCO₂/an avec une perte de séquestration réduite d'environ 1500 TCO₂, voire négative jusqu'à -3800 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,
- ✓ des espaces naturels accueillants des habitats d'espèces protégés suffisants soit 12,1 ha, à mettre au regard de la superficie totale du projet (553 ha), ce qui implique que les habitats protégés détruits ne représentent que 3,6 % du périmètre d'assiette,
- ✓ des constructions (réalisées sur le PRAF) respectant les normes d'efficacité énergétique les plus récentes, contribuant également à produire de l'énergie renouvelable, grâce au recours à la géothermie basse énergie et à l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures et les aires de stationnement à l'air libre,
- ✓ une requalification des espaces publics en augmentant les plantations, en améliorant les cheminements piétons et cyclable. En raison du report modal, l'indice polluant-population (IPP) devrait connaître une décreue supérieure à celle du scénario de référence (532 contre 585),
- ✓ un programme ambitieux d'infrastructures en faveur des transports en commun et des modes doux permettant la réduction de l'impact écologique de la mobilité par rapport au scénario de référence en réduisant significativement le nombre de voitures par jour.
- ✓ la réduction des îlots de chaleur, 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) ; s'ajoutent entre autres, la réalisation de noues enherbées et de plantations, l'obligation d'utiliser des matériaux clairs, la végétalisation des toitures...
- ✓ un paysage et un cadre de vie amélioré (nouveaux corridors plantés, perméabilité écologique récréée, coefficient d'espaces de pleine terre et obligation de planter des haies, bosquets et arbres permettant de densifier l'armature végétale...)
- ✓ une amélioration des offres de services aux usagers (restauration, commerces, services de proximité et espaces publics permettant une diversité d'usages)

Inconvénients : Le coût du projet et les atteintes au droit de propriété :

- le coût du projet BIC extra-rocade est supportable compte tenu des mesures de politique foncière proposées qui permettraient de réduire considérablement les dépenses.

Au regard du coût de l'opération, il convient de prendre en compte les recettes qui pourront être générées par l'opération à travers la taxe d'aménagement majoré (TAM) soit 38,2 ME, les cessions foncières estimées à 68,4 ME et les subventions 1,7 ME.

Sont également à mettre en regard les recettes fiscales directement générées par les créations de locaux d'entreprises et d'emplois égales à environ 1 000 euros par emploi et par an.

Le bilan de l'opération est fortement grévé par, côté dépenses, un territoire déjà urbanisé qui fait monter les prix des acquisitions foncières, et côté recettes, la volonté de produire des locaux industriels et des logements accessibles.

- 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 et de ce fait, environ 700 emplois pourraient être évincés, cependant les mesures d'évitement et de réduction permettent de maintenir 800 emplois.

- Le projet générera à terme 66 000 déplacements supplémentaires, auxquels s'ajouteront 7 000 déplacements supplémentaires liés à l'augmentation des flux de transit. Cela représenterait à parts modales constantes une augmentation générée par le projet de 56 500 autosolistes (+51% par rapport au nombre d'autosolistes générés par le territoire BIC ER à ce jour). Les travaux et les actions en faveur du report modal permettront de réduire cette augmentation à 25 400 autosolistes (+23%). Sur le réseau autoroutier, les principales incidences concernent le sens sud-nord de la rocade (+26%) et le sens est-ouest de l'A63 (+18%). 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.

- les atteintes à la propriété privée sont de plusieurs natures :

✓ le long des principaux axes requalifiés : superficie totale de 7 444 m² environ

✓ sur le site du projet :

- le foncier dit « essentiel » pour la mise en œuvre du projet représente une superficie totale de 49,1 ha environ,

- le foncier « non prioritaire » représente une superficie totale d'environ 33,9 ha (ces biens ont vocation à être acquis à l'amiable, ou par voie de préemption, à l'exclusion de la procédure d'expropriation).

Le bilan avantages-coûts du projet s'avère positif, que l'on considère les avantages à l'échelle du seul périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ou de l'ensemble du périmètre du projet BIC ER.

Conclusion :

Compte tenu de l'ensemble des points évoqués, de la concertation préalable conduite par le porteur de projet, du contenu de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale, des résultats de l'enquête publique, le bilan de ce projet s'avère positif et sa conception s'est fait par une large association du public.

L'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade est un projet d'envergure, cependant il est confronté à une pénurie de foncier, de services et d'offre de mobilité qui pourraient compromettre l'attractivité. En ce sens, il obéit à un principe vertueux de densification et de reconstruction de la ville sur elle-même, qui contribue à limiter l'étalement urbain, à optimiser les infrastructures existantes, et améliorer la performance du parc d'immeubles vieillissants.

Le projet Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade prévoit de transformer les zones industrielles en quartiers d'activités en promouvant un paysage plus urbain et de qualité, d'agir sur tous les leviers de la mobilité (transports en commun, maillage cyclable, covoiturage etc ...), d'engager le recyclage foncier sous-utilité, d'enclencher la rénovation du parc immobilier obsolète et énergivore et d'améliorer le cadre de vie pour les habitants et les salariés en développant l'offre de service et la qualité des espaces publics.

Il apparaît que l'utilité publique du projet est avérée et a été reconnue par la commission d'enquête dans ses conclusions. Le projet permet de répondre aux entreprises innovantes en apportant une offre foncière et immobilière adaptée, de remédier au déficit de logements en adaptant l'offre à la demande et de promouvoir les mobilités alternatives.

Aussi, le coût financier et les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il représente.

MESURES EVITER-REDUIRE-COMPENSER-ACCOMPAGNER (ERCA) ASSOCIEES A L'OPERATION D'AMENAGEMENT BIC EXTRA-ROCADE

N°	MESURES	DESCRIPTION	CONTENU EN PHASE CHANTIER		CONTENU EN PHASE EXPLOITATION
			Mesures d'évitement	Mesures de réduction	
ME1	Évitement des surfaces à enjeu au stade conception du projet	Des investigations complémentaires sont à mener sur les emprises qui n'ont pas pu faire l'objet d'inventaires zones humides et espèces protégées afin d'éviter la génération d'impacts supplémentaires	Eviter les emprises à enjeu fort ou moyen inventoriées		Fabienne BUCCIO
ME2	Maintien d'espaces verts existants	Les zones identifiées au point précédent comme non-aménageables ont fait l'objet de protections au PLU. Des investigations complémentaires sont à mener sur les emprises qui n'ont pas pu faire l'objet d'inventaires zones humides et espèces protégées afin d'éviter la génération d'impacts supplémentaires	Eviter les emprises à enjeu fort ou moyen inventoriées		
Mesures de réduction					
MR1	Maintien des circulations douces et maintien des accès, gestion des voies impactées par les travaux via un plan de circulation	Maîtriser la circulation automobile et ses impacts sur le réseau viaire local et structurant Assurer le confort et la sécurité des autres modes de déplacement	- Etude de mobilité attestant du respect de la part modale cible de l'autosolisme - Réalisation d'un plan de circulation tous modes assurant le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes - Démarrage de travaux à l'automne - Non interruption des travaux afin d'éviter d'attirer des espèces pionnières - En cas d'arrêt prolongé du chantier : maintien d'une végétation herbacée très rase ; vérification par un écologue avant redémarrage ; si présence d'individus, transfert selon les modalités décrites dans la mesure MR10		
MR2	Adaptation du calendrier des travaux	Supprimer ou limiter le risque de destruction ou de dérangement des espèces durant des phases clefs de leur cycle de vie en adaptant la période de travaux	- Limitation des emprises, des voies d'accès et des zones de stockage - Positionnement des emprises temporaires dans les zones de faible intérêt écologique. Une remise en état sera programmée en fin d'opération (voir MR4). - Mise en défens des secteurs à enjeu pas un écologue : un balisage sera réalisé avec différents dispositifs de mise en défens adaptés (chainette, rubalise, barrière Heras, panneaualage...)		
MR3	Balisage et mise en défens des zones sensibles, délimitation de l'emprise des travaux au strict nécessaire	Certains aménagements sont prévus à proximité de secteurs à enjeux écologiques qui devront être balisés avant travaux avec l'appui d'un écologue.	- Stockage des terres végétales décapées - Remise en état : la terre végétale stockée sera déposée en surface des terrains remaniés (zones d'aménagement temporaires) pour favoriser une revégétalisation naturelle et rapide. - Les zones situées au droit des stations d'espèces exotiques envahissantes seront traitées de façon spécifique comme décrit dans la mesure MR8		
MR4	Remise en état des sites par réutilisation de la terre végétale du site	Lors des opérations de décapage, une attention particulière sera portée aux matériaux extraits et notamment à la terre végétale.	Information riverains durant la durée des travaux sur le déroulement du chantier et sensibilisation du personnel de chantier		
MR5	Information des riverains (1 réunion publique/an)	Porter à connaissance des porteurs de projets, des riverains et des usagers des enjeux de préservation de la biodiversité	Réalisation d'études spécifiques (géotechnique, diagnostic amiante, contrôle matériaux d'apport)		
MR6	Etude géotechnique, diagnostic amiante, contrôle qualité des	Identifier les polluants présents dans les bâtiments destinés à être démolies, les enrobés et les sols impactés par les travaux	- Anticipation du risque de pollution accidentelle : kits anti-pollution sur chacun des engins, mise en place de protection en cas d'entretien ou de ravitaillement, mise en place d'une aire étanche de réparation/entretien/lavage. - Tri des déchets : les déchets produits triés et évacués vers les filières spécifiques de collecte, conformément à la réglementation et au plan de gestion départemental en vigueur.		
MR7	Aire étanche, kit antipollution, gestion sélective des déchets de chantier	En phase travaux, la gestion des risques de pollution et le traitement des déchets sont deux thématiques essentielles pour assurer préservation du milieu naturel.	- Localisation des stations d'espèces végétales exotiques envahissantes en amont du chantier et balisage par un écologue. - Sensibilisation des personnels de chantier - Export des terres contaminées vers un centre de traitement spécialisé, de compostage, de méthanisation, d'enfouissement technique, d'incinération ou enfouissement in situ. - Nettoyage des engins de chantier sur une plateforme dédiée étanche - Suivi en phase chantier : vigilance au développement des espèces invasives et le cas échéant s'assurer de leur traitement		A l'issue des travaux, l'écologue vérifiera la correcte remise en état du site et veillera à l'absence d'installation d'espèces végétales exotiques envahissantes. En cas de repousses, des opérations d'arrachages ponctuelles seront réalisées si nécessaire.
MR8	Gestion des espèces exotiques et envahissantes	Elles sont susceptibles de se développer suite aux travaux, ou d'être propagées à l'extérieur de la zone de projet vers des secteurs aujourd'hui vierges.	- Éviter la création de tels milieux : voies d'accès aménagées sur des structures existantes ou sur les secteurs les plus secs. - Si des zones en eau sont malgré tout constatées, passage d'un écologue afin de juger de la présence avérée ou potentielle d'amphibiens et de définir une gestion spécifique (déplacement des individus, comblement du trou d'eau, pose de barrières à amphibiens, modification des zones de passage des engins...).		
MR9	Limitation de l'attrait des zones de chantier pour les amphibiens pionniers	La phase de travaux pourrait engendrer la création de milieux favorables à la colonisation d'amphibiens pionniers, qui profitent souvent des trous ou ornières en eau au début du printemps et à l'automne pour se reproduire ou pour s'y établir de manière temporaire.	- Capture de la petite faune diurne avant travaux par un écologue : les captures d'amphibiens, de reptiles et de hérissons seront réalisées au printemps. Les individus seront recueillis et transvasés dans des bacs appropriés et relâchés sur le site prévu à cet effet. - Clôture des zones chantiers : des barrières « anti-retour » devront être disposés après capture.		
MR10	Clôture des emprises et campagne de sauvegarde petite faune	Plusieurs espèces de petite taille risquent d'être affectés de manière notable par la circulation d'engins et par la destruction de leurs habitats en phase de travaux.	Création d'espaces verts, lisières coconstruites, plantation de strales arborée/arbusive/herbacée avec essences locales adaptées aux espèces recensées, Maintien à minima de 15% à 35% espace de pleine terre selon les zones du PLU		
MR11	Création d'espaces verts afin d'améliorer les continuités écologiques, création de lisières coconstruites, densification des continuités vertes, traitement paysager et plantation	Favoriser la biodiversité à travers la conception des aménagements et le paysagement des sites	Réalisation d'une étude géotechnique et adaptation des principes de fondation d'ouvrages, réalisation d'un plan de gestion des sols pollués.		
MR12	Plan de gestion sols pollués	Assurer une gestion écologique des matériaux et des terres pollués	Limitation du nombre de places en cohérence avec les objectifs du plan de mobilité inter-entreprises Etude des possibilités de foisonnement des places sur les parkings existants Application du principe de "parking associé" Conception d'accès et d'aménités à l'attention des cyclistes et des piétons		Promotion de l'utilisation de véhicule électrique, valorisation soutenue des modes alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, vélo, marche, transports en commun)
MR13	Promotion des modes alternatifs à la voiture, déploiement des pôles intermodaux	Assurer que les projets ne génèrent pas d'impacts circulatoires au-delà des orientations définies dans l'étude d'impact	Adaptation de l'isolation acoustique des nouvelles constructions, orientation des bâtiments		
MR14	Isolation acoustique des nouvelles constructions, orientation des bâtiments	Veiller au confort acoustique des usagers	Évitement de sources sonores en hauteur, création de zones tampon		
MR15	Revêtement peu bruyants sur nouveaux axes de circulation	Veiller au confort acoustique des usagers et des riverains			

N°	MESURES	DESCRIPTION	CONTENU EN PHASE CHANTIER	CONTENU EN PHASE EXPLOITATION
MR16	Abattage maîtrisé des arbres-gîtes potentiels pour les chiroptères et déplacement des arbres favorables aux insectes saproxyliques	Cette mesure vise à limiter le risque de destruction d'individus de chiroptères en gîtes et de larves de Grand capricorne présents au sein des arbres.	- Marquage des arbres-gîtes devant être abattus : balisage puis pointage sur carte IGN et géolocalisation par un expert écologue, doublé par la pose de rubalise - Abattage des arbres-gîtes selon une méthode « douce » entre septembre et octobre. Avant abattage des vérifications seront réalisées par l'écologue (vérification de l'absence de chiroptères, si présent protocole spécifique à adapter) - Stockage des grumes dans une zone ensoleillée prévues pour la compensation pendant au moins 3 ans.	/
MR17	Adaptation de l'éclairage pour les espèces	La pollution lumineuse a un impact important sur la biodiversité.	- Limiter au maximum l'implantation d'éclairages nouveaux. - Si éclairage, respecter les préconisations : éclairages dirigés vers le sol et non orientés vers les zones naturelles alentours, ampoules adaptées (longueur d'onde autour de 590 nm, ampoules au sodium, lampes basses-pressions, réflecteurs de lumières de faible puissance ; ne pas utiliser d'halogènes et de néons, ni d'ampoules émettant des UV)	- Favoriser l'obscurité : abaissement du flux lumineux à partir de minuit, diminution de la photométrie progressive, mise en place de détecteurs de présence, extinction totale à partir de minuit de certains secteurs si n'il y a aucune contrainte de sécurité.
MR18	Récolte de graines et réensemencement du Lotier hérissé	Les stations de Lotier hérissé sur le site Europe en juin 2019, seront totalement détruites par les travaux. Il est proposé de récolter les graines pour les réensemencer sur la partie non aménagée au sud.	- Récolte des graines début ou mi-juillet - Stockage des graines - Ensemencement à la saison suivante, en février-mars, après avoir effectué un travail préparatoire du sol (fauche rase ou léger étrépage).	Les sites réensemencés devront faire l'objet d'une gestion conservatoire afin de favoriser développement spontané du Lotier hérissé.
MR19	Réduire et limiter l'impact sur le réchauffement climatique	Maîtriser les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain	Création d'îlots de fraîcheur au travers de lisières reconstruites et densification de trame verte, toitures végétalisées, peintures claires Utiliser des matériaux minimisant le coût complet carbone des constructions (phase travaux + phase exploitation) (en s'appuyant sur les labels - de type Efficergie, E+C-, etc. - pertinents à date du projet)	Veiller à l'entretien des dispositifs de rafraîchissement (toitures et murs végétalisés notamment)
MR20	Permettre l'implantation d'activités à forte valeur ajoutée et la création d'emplois	Objectif d'intensification de l'emploi et de la valeur ajoutée générée par les entreprises du périmètre	Relocalisation d'activités à faible intensité économique Réduction de l'emprise au sol des activités les moins denses en distinguant les fonctions essentielles de celles pouvant être gérées en étage ou délocalisées Optimisation de l'organisation spatiale des constructions de manière à faciliter la croissance in situ des activités	
MR21	Réduction des consommations d'énergie		Production d'énergie photovoltaïque et/ou de géothermie très basse énergie (réservoir Oligocène) Autoconsommation (y compris pour les véhicules électriques des employés) Rénovation énergétique des bâtiments Conception bioclimatique des constructions nouvelles	Assurer un suivi des consommations énergétiques et mener des actions de sensibilisation destinées à promouvoir les bonnes pratiques
MR22	Réduire les impacts sur la qualité de l'air		Précautions prises par les entreprises pour réduire au maximum l'impact sur la qualité de l'air intérieur et extérieur	Veiller à l'entretien des dispositifs de production d'énergies nouvelles et
Mesures de compensation				
MC1	Compensation des débits d'eaux pluviales supplémentaires générées par le projet pour la pluie décennale		Réalisation d'ouvrage de stockage (bassin de rétention, noues) puis infiltration ou de rejet vers réseau collectif pluvial. Sur les surfaces déjà urbanisées, reprise des débits ruisselés et compensation permettant de délester le réseau de collecte aval, et autoépuration des noues avant infiltration	
MC2	Indemnités financières de compensation déboisement équivalent		Paiement de l'indemnité	
MC3	Compensation écologique de destructions d'espèces protégées et		Compensation écologique sur des sites adaptés pendant 30 à 50 ans	
Mesures d'accompagnement				
MA1	Accompagnement écologique en phase chantier	L'accompagnement par un écologue tout au long de différentes phases du chantier est nécessaire.	Mise en œuvre les mesures MR2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 18 et MA2	
MA2	Création de gîtes petite faune, chiroptères et nichoirs oiseaux	Il s'agit de poser ces abris avant travaux de manière à ce que la faune puisse, a minima, s'y réfugier pendant les travaux.	Positionnement de gîtes et nichoirs par un écologue avant le démarrage des travaux : - Refuges pour l'herpétofaune et les micromammifères - Gîte à hérissons - Gîte à chiroptères arboricoles - Gîte à chiroptères anthropophiles ou fissuricoles - Nichoirs pour les oiseaux	Veiller à l'entretien des gîtes et nichoirs
MA3	Gestion différenciée des espaces verts	La gestion des espaces verts maintenus ou créés sera faite à l'aide d'un mode d'entretien doux et une gestion différenciée afin de favoriser la biodiversité.	/	- Fauche manuelle, gyrobroyeur à proscrire ; - Fauche centripète afin de ne pas piéger la faune ; - Intervention en fin d'été / début d'automne ;
MA4	Suivi du réensemencement du Lotier hérissé	Il est nécessaire d'effectuer un suivi sur les secteurs ayant bénéficié d'un ensemencement (Europe et autre).	/	- Absence de traitement chimique et - Suivi annuel, pendant 3 ans (surface de recouvrement du Lotier hérissé) - Compte rendu annuel transmis à la