

OPERATION D'AMENAGEMENT BORDEAUX INNO CAMPUS EXTRA-ROCADE

IV. Dossier d'enquête publique n°1 sur la déclaration de projet L. 126-1 du code de l'environnement et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

IV.B. SOUS-DOSSIER RELATIF A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

IV.B8. Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées et leurs avis éventuels

Bordeaux Inno Campus

Opération d'aménagement Extra-rocade Réunion d'examen conjoint - 19 février 2020 Procès-verbal

Participants

PERSONNES PUBLIQUES REPRÉSENTÉES	
Péfecture de la Région Nouvelle Aquitaine Frédéric Kozimor, chef de service Aménagement urbain (DDTM) Josiane Pichenot, service Aménagement urbain (DDTM) Anne-Laure Masson, service Aménagement urbain (DDTM)	Commune de Gradignan Jean-Philippe Labourse, directeur général adjoint
Bordeaux Métropole Jacques Mangon, vice-président en charge de l'urbanisme réglementaire et de la stratégie foncière Christine Volpilhac, responsable du service planification urbaine, direction de l'urbanisme Julien Birgi, directeur BIC Maud Gourvellec, adjointe au directeur BIC Claire Carré, service Droit des sols, pôle territorial Sud	Commune de Canéjan Corinne Hanvras, adjointe au maire déléguée à l'urbanisme et à l'habitat Amélie Simonneau, responsable du service urbanisme
Commune de Pessac Gladys Thiebault, conseillère municipale déléguée au plan local d'urbanisme Marie-Pierre Gaïffas, directrice générale adjointe	Région Nouvelle Aquitaine Raphaëlle Caule, directrice urbanisme et logement Dorian Geneteau, chef de projet Grands projets urbains
	Sysdau Ivan Bossavit, urbaniste
	SNCF Julie Le Rouzic, chargée de mission urbanisme et émergence, SNCF Immobilier
PERSONNES PUBLIQUES EXCUSEES	
EPA Bordeaux Euratlantique Milos Brkic, secrétaire général	Commune de Mérignac Matthieu Commet, directeur de cabinet du Maire Audrey Rut, directrice du développement

Pièces jointes

- Délibération du conseil municipal de Canéjan N° 020/2020 du 13 février 2020 portant avis de la commune sur les incidences environnementales de l'opération d'aménagement Bordeaux inno campus extra-rocade sur le territoire communal au titre de l'étude d'impact liée à la déclaration d'utilité publique
- Avis de l'Etat daté du 04/02/2020 sur le dossier de déclaration de projet avec mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
- Avis complémentaire de l'Etat daté du 18/02/2020 sur le dossier de déclaration de projet avec mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sur le site hospitalier Haut-Lévêque
- Remarques de la ville de Pessac transmises le 14/02/2020

Relevé de décision

Jacques Mangon introduit la séance.

1 – Présentation des modifications apportées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU

Julien Birgi rappelle en préambule que tous les permis de construire seront soumis à une étude d'impact, soit en s'appuyant sur l'étude d'impact de l'opération (en annexant une notice au permis démontrant la compatibilité du projet avec l'étude d'impact existante), soit par le biais de sa propre étude d'impact.

Il présente ensuite les principales modifications apportées au PLU :

- Les adaptations de zonage qui restent mineures et consistent principalement à veiller à ce que les fonctions s'articulent avec la stratégie mobilité :
 - o les fonctions tertiaires sont limitées aux sites desservis par le bus à niveau de service performant (BNSP) et interdites en dehors au bénéfice des activités ;
 - o en matière de commerces, le règlement de la zone UPZ reprend le périmètre de la zone d'aménagement commercial du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise ; le règlement de la zone UPBIC prévoit des ajustements pour permettre le développement d'une offre de restauration au droit du site de cœur Bersol en raison de la desserte du BNSP et de la concentration tertiaire à venir ;
 - o l'évolution du zonage sur le Carrefour Alouette vise, en lien avec le projet porté par La Fab, à intensifier le logement au droit de la desserte du BNSP.
- Les principales prescriptions en matière de mobilité :
 - o les modalités de foisonnement sont assouplies afin de faciliter leur mise en œuvre ;
 - o les accès piétons / vélos aux parcelles sont facilités ;
 - o le pré-équipement de bornes est préconisé pour favoriser la mobilité électrique.
- Les mesures importantes en matière de protection et de gestion des espaces sensibles ou paysagers :
 - o des EBC sont créés sur les sites boisés sur lesquels des enjeux écologiques ont été identifiés ;
 - o des arbres isolés sont identifiés au plan de zonage sur les arbres à gîte recensés ;
 - o des protections écologiques paysagères et architecturales ont été créées ;
 - o les espaces écologiques sensibles recensés non boisés font l'objet soit d'un classement en zone naturelle Ng, soit de mesures plus souples sous la forme de continuités écologiques et paysagères permettant d'adapter au mieux les projets ;
 - o l'implantation préférentielle des solutions de compensation hydrauliques en façade et les marges de recul importantes sur les voies nouvelles permettent la mise en œuvre du principe des lisières co-construites qui vise à faire en sorte que les pétitionnaires fabriquent du paysage.
- Les emplacements réservés pour répondre au programme des équipements publics avec peu d'élargissements et principalement des voies nouvelles à créer.
- Des servitudes de localisation sont également ajoutées sur des larges emprises qui s'expliquent par le fait que cet outil ne peut être utilisé que sur l'intégralité des parcelles touchées par la mesure.
- Enfin des préconisations en termes de couleur de bâtiments pour limiter l'albédo et lutter contre les îlots de chaleur urbains mais aussi de valorisation des toitures par anticipation de mesures introduites depuis par le code de la construction.

2 – Echanges / Questions

Corinne Hanvras, adjointe au maire de Canéjan, déléguée à l'urbanisme et à l'habitat, fait référence à l'avis du dernier conseil municipal sur les incidences environnementales de l'opération d'aménagement Bordeaux inno campus extra-rocade sur le territoire communal au titre de l'étude d'impact liée à la déclaration d'utilité publique (joint au présent compte-rendu). Elle souligne le caractère séduisant du projet mais aussi son impact sur sa commune située en limite, notamment en termes de mobilité. Elle demande alors si l'extension de la zone d'activités de Canéjan sur une surface d'environ 30ha a bien été prise en compte dans les calculs de mobilité.

Julien Birgi répond que les calculs ont tenu compte des projets actés. Ils n'ont donc pas intégré le projet de Canéjan, ni du projet de raccordement à l'échangeur 25, dans la mesure où d'un point de vue juridique et administratif, ils ne sont pas engagés. Il ajoute que l'autorité environnementale a également émis des remarques sur les calculs, notamment sur la non prise en compte de l'augmentation de la mobilité liée à la tertiarisation et au développement du commerce dans un scénario au fil de l'eau.

Corinne Hanvras exprime l'avis réservé du conseil municipal et son inquiétude avec ou sans l'extension de sa zone d'activités. Elle appelle donc à une vigilance particulière. Sur le stationnement tout d'abord. En effet, la commune ne souhaite pas privilégier le stationnement sur chaussée à terme et s'inquiète du risque de report sur son territoire dans la période transitoire. Sur la mobilité et les transports collectifs également sachant que des moyens vont être mis en place pour éviter l'engorgement à l'issue du travail engagé avec le Sysdau. Et enfin sur l'impact hydraulique des futures opérations. En particulier, la commune s'inquiète sur l'état écologique et chimique de l'Eau Bourde, concernée par une partie de projet et souhaite être rassurée sur le traitement des eaux dans les futures opérations.

Julien Birgi note que la plupart des remarques concernent davantage l'étude d'impact et donc la conception des espaces publics, que l'évolution du document d'urbanisme. Ces remarques pourront donc être faites dans le cadre de l'enquête publique. En revanche, sur la partie mobilité, le diagnostic est partagé et tout le monde s'accorde sur le fait que les efforts prévus, notamment sur les échangeurs autoroutiers, ne suffiront sans doute pas pour les développements à long terme. Bordeaux Métropole se dit aujourd'hui prête à accompagner et travailler avec la commune de Canéjan pour trouver des solutions. Elle indique cependant que la mise en comptabilité du document d'urbanisme ne change pas les conditions de mobilité dans la mesure où il ne crée pas de droits à construire supplémentaires et constraint la constructibilité.

Jacques Mangon considère comme légitime l'avis de la commune de Canéjan. Il souligne néanmoins que ce projet est avant tout une opération de mise en cohérence et de rattrapage. Il ajoute enfin qu'il s'agit de travailler en bonne intelligence et en cohérence entre les territoires, comme le démontre la présence du Sysdau à ses côtés, et de faire ainsi de l'urbanisme intelligent.

Corinne Hanvras précise enfin que le projet sur l'étang de la briqueterie consiste en des aménagements légers pour réduire l'impact environnemental et maintenir et valoriser cet espace.

Jean-Philippe Labourse, directeur général adjoint de la commune de Gradignan, indique qu'il a peu d'observations. Il regrette cependant que toutes les zones humides ne soient pas portées en zone naturelle, notamment celle située à côté du magasin Métro. Elles sont certes protégées mais elles laissent des droits à construire concentrés sur le reste de la zone.

Julien Birgi rappelle que le micro-zonage reste peu recommandé.

Ivan Bossavit indique que du point de vue du Sysdau, le projet est compatible avec le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise en intégrant notamment des objectifs de renouvellement des zones d'activités économiques et de rationalisation de l'occupation des sols. Par ailleurs, il fait référence aux réflexions engagées

en 2016 autour d'un schéma de transports express porté aujourd'hui par le syndicat créé qui prévoit la création d'axes stratégiques pour le développement de lignes de car express ou de lignes dites Emploi. Il relève en particulier, dans une logique de desserte radiale, la ligne tangentielle entre la technopôle de Montesquieu, Bordeaux Inno Campus et Aéroparc et la ligne depuis l'A63. Il s'agira donc de s'assurer sur le territoire Bordeaux Inno Campus de l'articulation de ces nouvelles lignes avec les lignes métropolitaines et avec les aménagements réalisés en favorisant la mutualisation des infrastructures.

Julien Birgi confirme cette stratégie partagée par les services de la métropole qui a conduit à une première expérimentation entre Créon et Bordeaux. Il émet cependant deux bémols. D'une part, il souligne l'opportunité du RER métropolitain, plus facile à exploiter sur le territoire de Bordeaux Inno Campus que l'A63 si elle est associée à l'intermodalité du dernier kilomètre. D'autre part, le lien emploi / logement est préféré au lien emploi / emploi, y compris en tangentiel.

Jacques Mangon confirme qu'il n'y a pas de doute sur l'intention, la desserte des zones d'emploi et l'allégement du trafic en heure de pointe restant des axes très forts pour la métropole. Reste néanmoins à mettre au point cette intention dans la pratique et dans les détails de sa mise en œuvre.

Julien Birgi souligne que la vertu des cars express est qu'ils peuvent emprunter a priori les aménagements TBM. Il ajoute qu'un travail doit aussi être réalisé sur les radiales allant jusqu'au Campus.

Frédéric Kozimor renvoie aux différents points techniques soulevés dans les courriers transmis datés du 4 et 18 février qu'il propose de joindre au compte-rendu. Il s'agit principalement de questions de forme et de justifications, toutes les évolutions devant être justifiées au regard du projet. Il relève en particulier les partis pris en termes de présentation qui pourraient être améliorés pour éclairer le commissaire enquêteur et le public dans le cadre de l'enquête publique : justification manquante du règlement, cohérence entre la structuration des continuités paysagères et les évolutions de zonage, calcul des surfaces artificialisées et des espaces de nature, identification d'arbres isolés et de marges de recul en dehors du périmètre, etc.

Il rappelle enfin que la réunion d'examen conjoint est un exercice très formel qui doit donner lieu à un compte-rendu qui devra être annexé à l'enquête publique. Il propose alors que les éléments de réponse de la métropole à ces remarques soient annexés au compte-rendu.

Julien Birgi confirme que la métropole a examiné attentivement les remarques formulées dans les courriers du 4 et 18 février et va s'efforcer d'y répondre point par point dans son mémoire en réponse. Concernant le point du courrier du 18 février relatif au site de Haut-Lévêque, il convient notamment que l'intérêt d'une protection écologique et paysagère sur les terrains de sport existants reste en effet questionnable.

Maud Gourvillec apporte néanmoins des premiers éléments de réponse aux principales remarques.

Tout d'abord, elle convient que le dossier contient certaines erreurs matérielles :

- Quelques évolutions apportées ne sont pas cartographiées dans les planches modifiées de l'atlas graphique : arbres isolés et servitudes de localisation en zonage UP BIC(a) au nord de la planche 1, marges de recul en zonage UP-BIC(a) à l'ouest de la planche 2, sur le site de projet 15 au sud de la planche 10 et à l'est de la planche 8, notamment et en zonage UP-BIC(b) à l'est de la planche 6 et au nord de la planche 9. L'ensemble des modifications (modifications apportées / PLU après modification / arbres isolés) apparaissent bien sur les planches d'assemblage mais pas sur les planches au 1/5000^{ème}. Cette situation résulte d'erreurs de calepinage qui ne couvre pas correctement le territoire et donc de planches manquantes.
- Des modifications sont situées en dehors du périmètre (arbres isolés, marges de recul et ER) et ne pourront donc pas être maintenues.

- le règlement de la zone UP BIC qui apparaît p389 et suivantes du rapport des documents du PLU nécessitant d'évoluer (B05) doit également apparaître dans le rapport de présentation (B01) en page 90, au même titre que les zonages UPXX Alouette et UPZ BIC.
- Une erreur de numérotation des évolutions du PLU dans le résumé non technique, au paragraphe 4.3 qui doit se faire entre 1 et 19, et non entre 20 et 38.
- Une erreur de frappe à la page 185 du rapport de présentation (B01) où il faut lire 121 nouveaux arbres isolés et non 112, sachant que ce chiffre évoluera à terme au regard des suppressions des arbres isolés hors périmètre ou identifiés dans la 9^{ème} modification.

Par ailleurs, le courrier relève une numérotation des emplacements réservés (ER) qui ne reprend pas la nomenclature du PLUi. De façon plus générale, l'usage veut de donner dans un premier temps des codifications provisoires et d'établir les codifications définitives au dernier moment pour palier notamment à la juxtaposition des procédures. Dans ce cas précis, la codification actuelle n'a pas été reprise en raison de la 9^{ème} modification opposable le 6 mars 2020 qui va venir ajouter des codes. Il en va de même pour la désignation des zonages par exemple qui reprendra à terme les informations classiques du PLU (stationnement, p pour disposition particulière, etc....).

Enfin, sur l'estimation des surfaces de nature ajoutées ou supprimées attendue, elle rappelle les mesures de préservation de la page 134 du rapport de présentation : « *la création d'une zone naturelle Ng en lieu et place d'une partie de la zone à urbaniser AU12 et la sanctuarisation de 25,7 ha d'espaces et sites écologiques sensibles évités ou accueillant des mesures compensatoires avec 7 espaces boisés classés (EBC) couvrant 15,1 ha, 121 arbres protégés au titre des arbres isolés et 3 nouveaux sites couverts par des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine sur une superficie totale de 8,5 ha milieux*. Ainsi, en tenant compte des 4,3 ha protégés par la nouvelle zone Ng (surface non précisée dans le rapport), les mesures de protection portent sur près de 30 ha à mettre en regard des 83 000 m² de surfaces artificialisées.

Claire Carré fait part des remarques au titre de la ville Pessac :

- L'objectif de modération du stationnement des véhicules légers dans le zonage UPXX Alouette (tableau 1.4.1.2) a été mal traduit. Il faut écrire « un maximum de 1 place par logement, réduite à 0,5 place par logement financé avec un prêt aidé de l'Etat » en lieu et place de « 1 place / 55 m² de SdP avec un minimum de 1 place et un maximum de 2 places », en application du périmètre de modération sur l'ensemble du secteur étant donné la desserte en transports en communs performants du site (futur BNSP extra rocade, ligne B du tramway, et liane 4 notamment).
- Dans le tableau du paragraphe 2.2, pour les règles d'implantation sur les secteurs H, I et J, il s'agit d'une implantation avenue du Bourgailh et non avenue du Haut Lévéque.
- Le découpage du zonage UPXX Alouette en 10 secteurs correspond aux îlots opérationnels du projet et aux périmètres des nouvelles servitudes de mixité sociale. Ce découpage ne se justifie pas et peut être simplifié en 3 secteurs aux règles communes comme suit : secteur {A + B + C + D + E + F} ; secteur G ; secteur {H + I + J}.
- Compte tenu de l'importance des marges de recul sur l'avenue sur Gustave Eiffel Nord (RM20), sur l'avenue Gustave Eiffel sud (RM10) et sur la rue Becquerel (RM10), il est demandé de supprimer l'interdiction de stationnement dans les marges (cf. paragraphe 2.1.2 .1) sur ces voies en raison du caractère particulièrement pénalisant de la mesure.

- Elle alerte sur les mesures prises à la fois dans cette procédure et dans la 9^{ème} modification, comme c'est le cas pour certains arbres isolés. Il s'agira donc de régulariser cette situation.
- Enfin, elle attire l'attention sur la suppression de l'ER P426 sous maîtrise d'ouvrage Etat.

Christine Volpilhac souligne la difficulté à gérer le chevauchement des procédures et le problème plus spécifique ici de cohérence de cette procédure avec la 9^{ème} modification et la mise en compatibilité du document d'urbanisme sur le site de Xavier Arnozan qui ne sont pas opposables à ce jour. Enfin, elle précise que le dossier est généralement actualisé au moment de l'enquête publique.

Jacques Mangon remercie les services et les services des villes concernées et clôture la séance.

Jacques Mangon

Vice-Président de Bordeaux Métropole
En charge de l'urbanisme réglementaire et de la stratégie foncière

MAIRIE DE CANÉJAN

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DU 13 FÉVRIER 2020

N° 020/2020

8.4 – Aménagement du territoire

**OBJET : INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT
BORDEAUX INNO CAMPUS EXTRA-ROCADE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL
AU TITRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT LIÉE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE –
AVIS DE LA COMMUNE**

Nombre de Conseillers : En exercice : 28 **Présents** : 22 **Votants** : 25

L'an deux mil vingt le treize février à 19 heures 30,
Le Conseil municipal de la Commune de CANÉJAN dûment convoqué le sept février deux mil vingt, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de Monsieur GARRIGOU Bernard, Maire.

ÉTAIENT PRÉSENT·E·S : MM. GARRIGOU, MANO, Mme HANRAS, M. PROUILHAC, Mme BOUTER, M. GASTEUIL, Mme TAUZIA, M. MARTY, M. LOQUAY, Mme OLIVIÉ, MM. JAN, MASSICAULT, GRENOUILLEAU, FRAY, Mme PETIT, M. DEFFIEUX, Mmes ROUSSEL, MANDRON, Mme PIERONI, M. BARRAULT, Mmes ROCHELEMAGNE et ROGEON-PINPIN.

ONT DONNÉ PROCURATION : M. LALANDE à M. MARTY, M. VEYSSET à M. GASTEUIL, Mme FAURE à M. PROUILHAC,

ÉTAIENT ABSENT·E·S : Mme BOURGEAIS, M. SEBASTIANI, Mme SALAÜN.

Mme MANDRON est élu.e secrétaire.

Madame HANRAS expose :

VU le Code de l'urbanisme,

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

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

VU le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 18 juin 2007, modifié les 12 avril 2013, 25 septembre 2014 et 31 janvier 2019,

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

VU le contrat d'attractivité du territoire « Graves et Landes de Cernes » signé entre la Région Nouvelle Aquitaine, la Communauté de Communes Montesquieu et la Communauté de Communes Jalle Eau Bourde, portant notamment sur l'enjeu de développer des coopérations inter-territoriales avec Bordeaux Métropole,

VU la convention de partenariat signée avec le SYSDAU afin que ce dernier accompagne la Commune dans ses projets structurants pour le développement de son territoire dans les prochaines années, notamment en matière de centralité et de mobilité,

VU l'avis de la Commission « Habitat, Urbanisme et Patrimoine » du 4 février 2020,

CONSIDÉRANT que, par un courrier en date du 13 décembre 2019, Madame la Préfète sollicite, en tant que Commune d'implantation, l'avis du Conseil municipal sur les incidences environnementales de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus (BIC) Extra-Rocade au titre de l'étude d'impact liée à la Déclaration d'Utilité Publique,

CONSIDÉRANT que la Commune réitère pleinement sa volonté de participer à l'élaboration d'une stratégie d'aménagement économique globale articulant accompagnement des entreprises, offre de services de mobilité, développement des infrastructures de desserte et valorisation du patrimoine environnemental,

CONSIDÉRANT que pour garantir l'atteinte des objectifs de cette opération notamment en matière de mobilité, il est indispensable qu'ils se déclinent bien au-delà du territoire de Bordeaux Métropole et notamment que les travaux et la création des équipements qui en découlent soient en cohérence avec la stratégie d'aménagement du territoire portée par les Communautés de Communes Montesquieu et Jalle Eau Bourde,

CONSIDÉRANT que les observations de la Commune portent sur les thématiques de l'hydraulique, de la mobilité et de l'environnement naturel, à savoir :

1/ Les incidences en matière d'hydraulique :

Le réseau hydrographique de l'opération BIC Extra Rocade est organisé autour de cinq cours d'eau dont l'Eau Bourde située non loin (500 m) des sites des projets Thalès et Europe.

Par ailleurs, deux des bassins versant de gestion des eaux pluviales (le bassin versant « Bersol » dans la partie centrale et le bassin versant « Gradignan » au sud) ont pour exutoire l'Eau Bourde.

Ce cours d'eau, traversant de part en part la Commune de Canéjan en amont de cette opération, alimente des marécages au sud de Bordeaux. Cela justifie de ce fait qu'une attention toute particulière soit apportée à la qualité des eaux de ruissellement puisque ces milieux humides constituent un réservoir de biodiversité.

Les relevés issus de la station de mesure située à Bègles, soit à environ 6 km en aval du projet, indiquent un état écologique « moyen » pour l'année 2016. Pour ce qui est de l'état chimique de ce cours d'eau, il a été qualifié de « mauvais » pour l'année 2016.

Aussi, la Commune de Canéjan souhaite que des aménagements (casiers, bassin de décantation, voile siphoïde, ...) soient réalisés sur le réseau de gestion des eaux pluviales avant rejet dans cet exutoire afin de participer à l'amélioration de la qualité de ce milieu conformément aux objectifs d'état de cette masse d'eau définis par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Adour-Garonne, à savoir :

- objectif de l'état écologique : bon potentiel pour 2027,**
- objectif de l'état chimique (sans molécules ubiquistes) : bon état pour 2021.**

2/ Les incidences en matière de mobilité :

Aujourd'hui, la question de la mobilité est un défi majeur pour le devenir du territoire métropolitain et sa couronne. En effet, l'amélioration des flux entre les territoires périphériques et celui de Bordeaux Métropole, tous modes confondus, est une attente récurrente du public qui dépasse largement les limites administratives.

En conséquence, l'opération Inno Campus Extra Rocade doit se rattacher aux territoires périphériques métropolitains afin que ces derniers ne subissent pas l'accroissement, de fait, du trafic. Il est indispensable qu'une réflexion soit menée avec l'ensemble des organismes en charge du transport à l'échelle de l'aire bordelaise conformément aux orientations du volet mobilité du SCoT. **Cette étude devra prendre en compte les flux vers les bassins d'emploi périphériques à Bordeaux Métropole.**

Ces interconnexions doivent se décliner sur tous les aspects de la mobilité :

- désengorger les voies saturées desservant et irriguant ce secteur,
- garantir un maillage complet des liaisons douces pour préserver la sécurité des usagers tout au long de leur cheminement, et surtout inciter la pratique croissante de ce mode de déplacement,
- gérer le stationnement des véhicules automobiles,
- développer des réseaux de transports en commun performants en intermodalité et en complémentarité avec l'offre de Bordeaux Métropole afin de desservir les usagers jusqu'à leur lieu de vie.

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

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

Le premier levier d'action du volet mobilité du projet, indiqué dans l'étude d'impact, est la restructuration de la trame viaire du périmètre. L'objectif de cette intervention est de perfectionner le fonctionnement du territoire en répondant notamment à l'enjeu d'augmenter la capacité des points d'accès au périmètre depuis le réseau autoroutier pour améliorer l'accessibilité automobile au territoire.

La Commune de Canéjan est évidemment favorable à la restructuration des échangeurs n° 14 de la rocade A630 et n° 26 de l'autoroute A63. Cependant, ces aménagements ne sont pas suffisants pour décongestionner le trafic, notamment celui de l'autoroute A63.

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

La Commune rappelle également son souhait d'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 à court terme.

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

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

Cette création, qui a notamment pour objectif de développer de nouveaux itinéraires de diffusion pour mieux répartir le trafic sur l'ensemble des voiries du secteur, ne résout pas la problématique de la desserte de la Voie Romaine (côté canéjanais). En effet, les employés travaillant dans les locaux d'Espace France ont déjà de grandes difficultés pour s'insérer sur le giratoire d'accès à l'échangeur n° 26 compte tenu de sa configuration. Aussi, la création d'une nouvelle branche sur cet équipement ne viendra que complexifier son usage.

La Commune de Canéjan demande donc la prise en compte de la Voie Romaine (côté canéjanais) dans la réflexion sur le maillage viaire de ce secteur.

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

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

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

Cette requalification a un double objectif :

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

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

Aussi, la Commune demande que les services de Bordeaux Métropole travaillent en étroite collaboration avec ses services, à la fois sur la programmation et le phasage de ces travaux, afin de garantir une cohérence dans les aménagements réalisés.

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

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

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

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

Par ailleurs, la Commune de Canéjan souhaite attirer l'attention de Bordeaux Métropole sur un point particulier du projet de maillage qui prévoit un passage au travers des étangs de la Briqueterie (cf. figure 12 de l'étude d'impact).

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

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

2.3 – Garantir l'accueil des véhicules automobiles

L'étude d'impact montre bien que, malgré les efforts qui seront déployés pour réduire la place de l'automobile, la voiture reste et restera le mode de déplacement largement majoritaire au sein de l'opération BIC Extra Rocade avec une stratégie qui se traduit par un objectif à terme de répartition des parts modales de 70% d'autosolistes contre 86% aujourd'hui.

Aussi, proportionnellement, le nombre de véhicules / jour sera équivalent à celui d'aujourd'hui. Il est donc indispensable de prévoir des poches de stationnement réparties sur l'ensemble de l'opération et d'ajouter des parkings relais afin que le stationnement qui ne serait pas satisfait sur site ne se reporte pas anarchiquement sur le territoire canéjanais suite à la requalification des nombreuses voies de l'opération qui va réduire le nombre de places existantes.

La Commune demande un complément de réflexion sur le stationnement des véhicules des salariés et a minima pour les personnes en transit au sein de cette opération.

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

Le territoire actuel de l'opération Inno Campus Extra-Rocade, est marqué par une desserte en transports en commun dont le potentiel apparaît sous-exploité, notamment par une très forte propension à l'automobilisme.

Pour résoudre cette problématique, il est nécessaire d'améliorer la performance des transports en commun dans le secteur en proposant des aménagements qui leur donnent la priorité par rapport aux véhicules individuels.

Cependant, aux fins d'éviter la congestion des axes en amont et le stationnement anarchique des véhicules permettant d'accéder à cette offre, il est nécessaire de prévoir un service de transports au sein des bassins de vie.

Dans le cadre du contrat d'attractivité du territoire « Graves et Landes de Cernes », le SYSDAU accompagne les collectivités du quadrant sud dans cette réflexion pour proposer le développement d'un réseau de transport en commun à haute performance et ainsi créer un Réseau Express d'Intermodalité de l'Aire Métropolitaine Bordelaise (REIAM).

L'une de ces réflexions porte sur la création, sur le territoire de la Communauté de Communes Jalle Eau Bourde, d'un axe structurant d'entrée d'agglomération afin d'offrir un service performant à destination de Bordeaux Métropole. Par ailleurs, cette ligne se positionnerait en complémentarité de l'offre ferroviaire en desservant de manière plus fine l'opération BIC Extra-Rocade.

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

La Commune de Canéjan demande la prise en compte de ces réflexions et plus particulièrement au niveau des pôles de multi-modalités afin de garantir une intermodalité performante. De plus, elle sollicite une étude complémentaire afin d'examiner le principe d'une voie dédiée sur l'A63 aux transports en commun, du même principe que celui expérimenté sur la rocade, permettant aux salariés de délaisser leurs véhicules en amont de l'encombrement aux heures de pointe, ce qui améliorerait sans aucun doute le trafic sur ce site et surtout la qualité de l'air.

3/ Les incidences en matière d'environnement naturel :

La Commune de Canéjan approuve le parti-pris d'une intervention paysagère à l'échelle de l'ensemble de l'opération d'aménagement BIC extra Rocade visant à créer une trame géographique de continuités vertes.

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

3.1 – Prise en compte des étangs de la Briqueterie

Les étangs de la Briqueterie sont situés en limite externe de l'opération d'aménagement BIC Extra-Rocade. Cependant, il est important de les intégrer au projet, car ils sont un véritable poumon vert au cœur de cette zone d'activités.

Consciente de la valeur de ce site, la Commune de Canéjan souhaite mettre en valeur ce patrimoine tout en préservant la biodiversité de ces lieux. En effet, malgré leur caractère artificiel, ces étangs présentent un réel intérêt pour la biodiversité comme le démontre les études faites en 2003 par la SEPANSO, plus récemment l'étude environnementale réalisée par un étudiant en MASTER 2 Biodiversité de l'université de Bordeaux (2015-2016), ainsi que l'État initial du Plan de gestion réalisé en 2019.

Toutefois, les dernières campagnes de terrains ont permis de démontrer un risque d'appauvrissement du nombre d'espèces (faune et flore) lié à son positionnement géographique.

La Commune demande le maintien des corridors existants et la création de nouveaux barreaux verts pour garantir le flux et le renouvellement des espèces au sein des étangs de la Briqueterie, notamment par un aménagement paysager de l'avenue Gustave Eiffel dans la totalité de sa longueur.

3.2 – Garantir la continuité du corridor écologique existant au nord de Canéjan

La volonté de créer un réseau de connexions végétales permettant de faire entrer à l'intérieur du projet BIC Extra-Rocade des éléments de grands paysages est essentielle pour améliorer la qualité paysagère et écologique de cette opération.

Néanmoins, cette bonne intention ne suffit pas pour garantir la continuité avec les corridors écologiques existants dans la couronne verte autour de Bordeaux Métropole dont la Commune de Canéjan est l'interface. Pour cela, il est nécessaire que les orientations d'aménagement et de programmation de tous les sites des projets de construction permettent de créer des emprises végétalisées cohérentes entre les différentes parcelles à aménager et les voies à requalifier, de telle sorte que les espaces de pleine-terre et les aménagements paysagers forment un véritable maillage vert continu.

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

Faisant suite à tous ces développements, il convient de proposer que le Conseil municipal émette un avis réservé conformément aux points développés ci-dessus.

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

- de donner un avis réservé sur les incidences environnementales de l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade au titre de l'étude d'impact liée à la Déclaration d'Utilité Publique, sur les points ci-dessus exposés,
- de demander la prise en compte de l'ensemble des observations formulées dans la finalisation du projet Bordeaux Inno Campus Extra-Rocade.

Pour copie conforme
Fait à CANÉJAN, le 14 février 2020
Le Maire,

B. GARRIGOU





PRÉFÈTE DE LA GIRONDE

*Direction départementale
des territoires et de la mer
de la Gironde
Service Aménagement Urbain*

Bordeaux, le 04 FEV. 2020

Monsieur le Président,

Bordeaux Métropole a engagé une procédure de déclaration de projet avec une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme relative au projet Bordeaux Inno-Campus extra-rocade. Vous organisez le 5 février prochain la réunion d'examen conjoint, et conformément au code de l'urbanisme, vous avez transmis le dossier à Madame la Préfète pour avis, avant la mise à l'enquête publique du dossier.

Vous trouverez ci-après nos observations sur ce dossier.

Remarques générales sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU)

Les dispositions de la MECDU sont présentées dans différentes pièces : rapport de présentation (IV.B.01), étude d'impact du projet et évaluation environnementale de la MECDU (IV.B.02), documents du PLU nécessitant d'évoluer (IV.B.05), atlas des pièces graphiques nécessitant d'évoluer (IV.B.06), synthèse récapitulative des modifications envisagées (IV.B.07).

L'ensemble est très volumineux et le lien entre les différentes pièces est difficile à effectuer. En particulier, le rapport de présentation de la MECDU est dissocié de l'évaluation environnementale (qui elle est présentée de manière commune avec l'étude d'impact du projet). Ce choix de présentation impose de prendre connaissance de deux documents distincts, non liés entre eux, ce qui gêne la compréhension de la teneur de la MECDU pour le public.

Suite aux remarques formulées par la DDTM en septembre 2019, le rapport de présentation a été un peu remanié afin de mieux expliquer les finalités de cette mise en compatibilité. Un propos liminaire a notamment été ajouté, précisant que les évolutions apportées au PLU ne visent pas seulement à augmenter les droits à construire et créer les emplacements réservés et servitudes de localisation nécessaires à la réalisation des infrastructures, mais aussi à porter les ambitions environnementales du projet, en sanctuarisant les sites écologiquement sensibles et à protéger les éléments patrimoniaux remarquables. Les explications apportées demeurent cependant succinctes.

**Monsieur le Président de Bordeaux Métropole
Hôtel de la Métropole
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex**

Par exemple, les compensations ne sont pas expliquées dans le rapport de présentation (B. IV.01), mais on en retrouve une explication dans l'étude d'impact et le résumé non technique (B. IV.02 et 04). Il conviendra d'expliciter cette notion dans le rapport de présentation.

L'analyse de la compatibilité du PLU avec le projet aurait dû être menée pour l'ensemble des pièces du PLU, et non uniquement pour le règlement (écrit et graphique). Ceci n'apparaît pas dans le dossier.

Remarques sur le rapport de présentation de la MECDU

Au sein du rapport de présentation de la MECDU, les éléments modifiés ou créés ne sont pas systématiquement mis en évidence. Cela nuit à la compréhension de la MECDU. Aussi, il vous revient de faire apparaître clairement les évolutions apportées au PLU.

Aux pages 22 à 27 du rapport de présentation, sont présentés les schémas d'aménagement à l'échelle des sites de projet identifiés dans le cadre de l'OIM BIC extra-rocade : il s'agit de simples principes d'aménagement, donnés sans légende ni explication littérale, ce qui n'est pas de nature à permettre au public de prendre connaissance dans le détail des aménagements projetés. Cette présentation n'est donc pas opportune. En revanche, ces cartes se trouvent aussi dans le résumé non technique et les informations apportées améliorent la compréhension du projet, même si les légendes doivent toujours être ajoutées.

Des justifications doivent être établies pour les règlements :

- de la zone UPXX Alouette : la modulation des règles d'implantation sur le périmètre de projet du Carrefour de l'Alouette selon 10 secteurs, de A à J, doit être justifiée, ou encore la suppression des piscines, les prescriptions sur le traitement des façades ;
- de la zone UP BIC, pour ce qui concerne l'assouplissement des principes d'implantation, la réglementation des piscines ;
- de la zone UPZ1 BIC, pour ce qui concerne l'autorisation d'industries, l'assouplissement des implantations dans les marges de recul, la réglementation des piscines.

L'objectif de participer à la structuration des continuités paysagères et au renforcement des corridors écologiques est avancé à de nombreuses reprises, avec des déclinaisons sur les espaces en pleine terre, les marges de recul ou les lisières pour construire du paysage. Mais certains règlements modifiés du PLUi n'apportent pas les améliorations pouvant le confirmer. Par exemple, l'exigence pour les marges de recul reste la même pour les zonages UPZ1 BIC et UP-BIC (3m minimum), la part des espaces en pleine terre n'évolue pas pour les zonages UPZ1 BIC et UPXX Alouette, voire diminue en passant de 35 % à 15 % pour le secteur G de UPXX Alouette.

La mesure de l'efficacité du projet OIM BIC en termes d'apport environnemental s'avère essentielle. Aussi, une estimation des surfaces « de nature » ajoutées et supprimées pour constater et démontrer l'exemplarité annoncée est attendue à l'instar de ce qui est présenté pour les surfaces artificialisées (83 000m²).

Remarques sur l'évaluation environnementale de la MECDU

Pour la quasi-totalité des secteurs de projet, il est indiqué que le zonage est compatible avec le projet d'aménagement. Ceci est en contradiction avec ce qui est exposé par exemple pour le Carrefour de l'Alouette dans le rapport de présentation, où il est annoncé la création d'un zonage UPXX-Alouette en lieu et place du UM13-4L35. Pour les autres secteurs, deux zonages sont également créés : UP BIC et UPZ1 BIC.

Il conviendra donc de mettre en cohérence le document présentant l'évaluation environnementale et le rapport de présentation de la MECDU.

Remarques sur l'atlas des pièces graphiques

Des éléments modifiés sont hors du périmètre du projet BIC extra-rocade comme les arbres isolés au sud de la planche 12. Il en est de même pour des marges de recul RM3 et des emplacements réservés ER-BIC-053 à 056.

Par ailleurs, certaines évolutions apportées au PLU ne sont pas cartographiées dans les planches modifiées de l'atlas graphique :

- au nord de la planche 1, en zonage UP BIC(a), figurent des arbres isolés et des servitudes de localisation
- à l'ouest de la planche 2, en UP-BIC (a) figurent des marges de recul
- au sud de la planche 10 et à l'est de la planche 8, notamment pour le site du projet 15
- à l'est de la planche 6 et au nord de la planche 9, en UP-BIC (b).

Les emplacements réservés « ER-BIC » ont été numérotés, mais il conviendrait de reprendre la numérotation/nomenclature du PLUi (P,S,T ou 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8). De plus, cette numérotation des ER n'est pas reprise dans les autres pièces de la MECDU (B05 et B07), et les dénominations en fonction des pièces diffèrent.

Enfin, pour faciliter la lecture des évolutions apportées sur les pièces graphiques, il conviendrait d'utiliser un code couleur mettant clairement en évidence les éléments ajoutés et supprimés.

Projets du CHU

Des protections patrimoniales sont positionnées sur le site du CHU de Xavier Arnozan, sans justification (alors qu'il n'est pas un secteur de projet de l'OIM BIC).

Il conviendra de s'assurer que ces protections n'obéissent pas de futurs projets de développement du CHU.

Observations diverses

En général, beaucoup de cartes ou schémas n'ont pas de légende et sont donc soumises à interprétation. Leurs légendes devront être rajoutées.

Le règlement de la zone UP BIC doit être rajouté au rapport de présentation, comme le sont ceux de UPXX Alouette et UPZ BIC.

À la page 185 du rapport de présentation, il est indiqué que 112 nouveaux arbres isolés sont identifiés, et page 138, il est indiqué qu'il y en a 121. Ces chiffres devront être mis en cohérence.

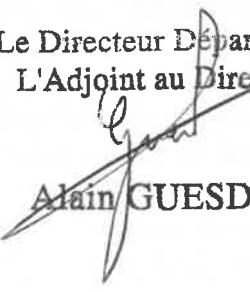
Les emplacements réservés existants sur la commune de Gradignan ne sont pas présentés. Dans les servitudes de mixité sociale existantes, manque la SMS 338.

Enfin, dans le résumé non technique, au paragraphe 4.3 « Les évolutions du PLU », la numérotation des évolutions commence au n°20. Ceci est à expliciter.

Mes services restant à votre disposition pour vous accompagner dans la suite de votre procédure, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer

P/Le Directeur Départemental
L'Adjoint au Directeur


Alain GUESDON



PRÉFÈTE DE LA GIRONDE

*Direction départementale
des territoires et de la mer
de la Gironde
Service Aménagement Urbain*

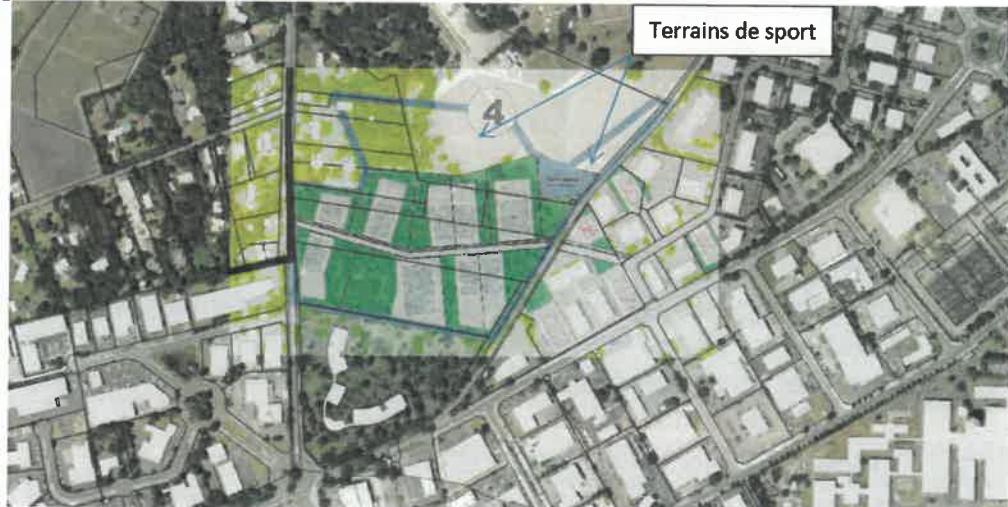
Bordeaux, le 18 FEV. 2020

Monsieur le Président,

Bordeaux Métropole a engagé une procédure de déclaration de projet avec une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme relative au projet Bordeaux Inno-Campus extra-rocade. Je vous ai adressé par courrier en date du 04/02/2020 nos observations relatives à ce dossier. Suite à un échange avec le Centre Hospitalier Universitaire, je vous saurais gré de bien vouloir prendre en compte également les observations détaillées ci-après, qui concernent le sud du site hospitalier Haut-Lévêque.

Le retrait du stade de football

Le périmètre resserré d'action foncière intègre une partie du stade de football de l'hôpital Haut-Lévêque et une bande de terrain le long de l'avenue de Canéjan. Toutefois, le plan guide de l'opération d'aménagement BIC ER n'y laisse apparaître aucun projet d'aménagement, d'équipement ou de construction.



**Monsieur le Président de Bordeaux Métropole
Hôtel de la Métropole
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex**

Ces terrains, appartenant au domaine public du CHU de Bordeaux, ne semblent pas nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement BIC ER. Leur acquisition par Bordeaux Métropole, le cas échéant via une procédure autre qu'amiable, ne semble pas défendue de manière explicite par l'existence d'un intérêt public.

L'intégration de ces parcelles au périmètre resserré d'action foncière et de DUP mérite donc certainement d'être réinterrogée. Le CHU de Bordeaux suggère le retrait de ces parcelles du périmètre resserré d'action foncière.

Une protection écologique et paysagère inopportun

Sur le terrain de football dont le CHU sollicite le retrait du périmètre resserré d'action foncière, une continuité paysagère C3XXX a été identifiée au titre des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine.



Dans la mesure où ces terrains n'ont pas vocation à être intégrés au périmètre resserré d'action foncière, le CHU de Bordeaux sollicite logiquement le retrait de cette protection paysagère. L'analyse de l'étude d'impact du projet et de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU révèle en outre que l'édition de cette protection ne repose pas sur l'existence d'enjeux écologiques avérés.

Le rapport de présentation de la MECDU (Pièce IV.B01.) précise que « ce site, composé d'espaces ouverts et des boisements boisés (sic) du site de l'hôpital Haut Lévêque, participe à une continuité paysagère d'axe Nord-Sud dans l'urbain. Son identification vise à le préserver ».

Cette protection est inscrite au motif que le stade fait partie des espaces « favorables à l'alimentation de l'avifaune patrimoniale » et « constitue une halte migratoire pour le Traquet motteux et d'hivernage pour le Pipit farlouse ».

Toutefois, il ressort de la lecture de l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact et évaluation de la MECDU que le niveau d'enjeu associé à l'habitat naturel que constitue un stade de football n'est en aucun cas de nature à justifier sa protection, impliquant l'édition de contraintes telles qu'elles sont susceptibles de remettre en question jusqu'aux modalités de gestion retenues pour l'entretien de cet espace.

En effet, les inventaires écologiques réalisés sur le site n'ont en aucun cas permis de conclure à la présence, même potentielle, du Pipit farlouse (*Anthus pratensis*) et du Traquet motteux (*Oenanthe oenanthe*). Il est noté, p365 de la pièce 2 – Etude d'impact et évaluation de la MECDU, que « 43 espèces d'oiseaux peuvent utiliser le site dont 32 protégées nationalement ». Il est noté également que « la pointe sud du CHU Haut Lévêque accueille 32 espèces protégées dont 7 sont patrimoniales à l'échelle régionale. À l'échelle du site, 2 possèdent localement un enjeu faible à modéré de conservation : le Chardonneret élégant et le Serin cini. Le site n'étant pas optimal à la reproduction de ces espèces, il constitue un enjeu faible à modéré ».

Le tableau p365 et 366 de la pièce 2 énumère 31 « espèces d'oiseaux protégées et patrimoniales sur le site Pointe Sud ». Ni le Pipit farlouse, ni le Traquet motteux ne font partie des espèces énumérées dans ce tableau.

À l'échelle de l'opération d'aménagement BIC ER, le Pipit farlouse et le Traquet motteux n'ont été détectés que sur le site n°13 Europe, sur la commune de Gradignan, au sud des locaux occupés par la société METRO.

La présence de ces deux espèces n'étant qu'hypothétique dans le secteur Pointe Sud, l'édition d'une mesure de protection reposant sur la qualité écologique conférée à un terrain de football apparaît donc plutôt inopportun. La suppression de cette mesure est donc sollicitée par le CHU de Bordeaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer

P/Le Directeur Départemental

L'Adjoint au Directeur

Alain GUESDON



**M. le Président de Bordeaux
Métropole**

Esplanade Charles de Gaulle
33045 Bordeaux cedex

Pessac, le 14 FEV 2020

Objet : mise en compatibilité du document d'urbanisme – réunion d'examen conjoint du 19 février 2020

PJ : annexe

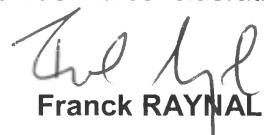
Monsieur le Président,

Bordeaux Métropole a engagé une procédure de déclaration de projet avec une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme relative au projet Bordeaux Inno-Campus extra-rocade.

En vue de la réunion d'examen conjoint du 19 février prochain, je souhaite vous transmettre par écrit les observations que la ville de Pessac souhaite formuler.

Celles-ci sont rassemblées en annexe.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.


Franck RAYNAL



HOTEL DE VILLE
Place de la Ve République
BP 40096
33604 Pessac cedex
T. 05.57.93.63.63
F. 05.57.93.63.35
www.bordeaux-metropole.fr



Affaire suivie par Claire Carré-Thiebeauld
Pôle Territorial Sud – Service Droit des Sols
Direction du Développement et de l'Aménagement
T. 05.57.29.90.13
cl.carré@bordeaux-metropole.fr

Annexe – observations de la ville de Pessac

Présentation des évolutions du PLU

La création de la zone Ng n'est pas mentionnée dans le tableau de synthèse des évolutions du PLU p 33 et 34 du rapport de présentation.

Par ailleurs, dans le rapport de présentation du PLU en vigueur, dans la partie Explication des choix retenus pour établir le règlement, les zones UP font l'objet d'une présentation particulière, ce qui n'a pas été fait formellement dans le dossier de MECDU pour les zones UPXX Alouette et UP BIC.

Règlements de zone

• Règlement UPXX Alouette

Chapitre 1.4.1.3 sur les normes de stationnement pour les véhicules motorisés

La norme pour la destination Habitation est modifiée par rapport à celle du zonage UM13 – 4L35 (1 place mini pour 55 m² de SP sans que le nombre minimum de places imposé pour le total de l'opération soit <à 1 place/logement et > à 2 places/logt) et est écrite comme suit : 1 place par logement, qui sera réduit à 0,5 place par logement maximum pour la construction de logements financés avec un prêt aidé de l'Etat, en application du périmètre de modération sur l'ensemble du secteur (desserte en transports en commun performants). Il semble plus clair d'écrire « 1 place par logement maximum et 0,5 place par logement maximum pour les logements financés avec un prêt aidé de l'Etat ».

Chapitre 2.2.1 - tableau

Le nombre important de secteurs (10) complexifie fortement la compréhension du règlement et ne semble pas justifié au regard des règles morphologiques. De plus, il ya une erreur de dénomination, pour les règles d'implantation sur les secteurs H, I et J : il s'agit d'une implantation avenue du Bourgailh et non avenue du Haut Lévêque.

• Règlement UP BIC et UPZ1

Les périmètres des schémas de secteur des règlements UPBIC et UPZ1 ne correspondent pas parfaitement à ceux du plan de zonage et doivent donc être corrigés.

• Règlement UPZ1

Chapitre 2.1.2.1 – recul

Il est indiqué « A l'exception des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite, dûment exigées par la réglementation en vigueur, le stationnement est interdit dans une bande de 3 m à compter des voies et emprises publiques, porté à la valeur du retrait RM porté au plan de zonage ». Compte tenu des marges de recul proposées (RM20 sur l'avenue Gustave Eiffel au nord, RM10 sur l'avenue Gustave Eiffel au sud, RM10 sur l'avenue Antoine Becquerel au nord), cela semble très pénalisant pour les commerces. La mention du RM serait à supprimer.

Chapitre 2.2. Dispositions réglementaires - cas général

Dans les deux tableaux, certaines parties ont été modifiées mais non signalées en rouge comme le reste des modifications.

Plan de zonage

La règle commune des marges de reculs étant à 3 m dans les règlements UPZ1 et UPBIC, les marges de reculs RM3 portées au plan de zonage apparaissent inutiles.

Les figurés des reculs et des emplacements réservés sur les plans de zonage sont différents de ceux du PLU existant. De plus, un figuré non légendé délimitant le projet BIC Extra Rocade apparaît inutilement sur les plans de zonage sachant que le périmètre de prise en considération du projet est déjà présent dans les annexes informatives du PLU. De la même façon, les sous-secteurs des zones UP BIC et UP Z1 sont inutilement reportés sur le plan de zonage, sachant qu'ils sont représentés dans leur règlement respectif.

Les cadrages des plans au 1/5000^{ème} sont différents entre les plans de zonage du PLU avant mise en compatibilité, les plans des modifications apportées et les plans après mise en compatibilité et ne couvrent pas la totalité du territoire de la MECDU. De plus, la lisibilité de ces plans mérirerait d'être améliorée, en enlevant notamment le rappel du calepinage des planches au 1/1000^{ème}.

Atlas des arbres isolés

Certains arbres isolés ont été identifiés alors qu'ils font déjà l'objet de mesures de protection dans cette mise en compatibilité (EBC, protections patrimoniales ou zone Ng). Leur identification n'apparaît donc pas nécessaire. De plus, certains arbres semblent mal positionnés (arbre situé sur l'allée Galienne par exemple). Leur localisation nécessite donc d'être vérifiée. Par ailleurs, les essences d'arbres ne sont pas indiquées comme habituellement dans l'atlas des arbres isolés.

Enfin, un écart existe avec le fond de plan de la 9^{ème} modification du PLU qui sera opposable le 6 mars 2020. Deux arbres isolés ont été inscrits à la demande de la ville en UP XX Alouette et n'ont pas été reportés dans le plan de zonage et l'atlas des arbres isolés de la MECDU du projet BIC Extra Rocade.

Fiches de protection

La création de l'ensemble bâti et paysager E2XXX – Xavier Arnozan, en substitution de l'ensemble paysager existant P2207 ne tient pas compte de la modification de périmètre de l'ensemble P2207 effectuée dans la mise en compatibilité du document d'urbanisme pour le CHU Xavier Arnozan. Le périmètre doit donc être ajusté au périmètre existant.

La modification de la fiche P2121 relative à l'espace Jozereau est bien présentée dans le rapport de présentation mais l'évolution de son périmètre apparaissant sur le plan de zonage n'est pas mentionnée.

A l'inverse, la protection P3XXX au sud du transformateur RTE est bien délimitée sur le plan de zonage mais sa fiche n'est pas présentée dans le rapport de présentation.

Emplacements réservés et servitudes de localisation

Plusieurs écarts avec le fond de plan de la 9^{ème} modification du PLU sont à noter. Certains emplacements réservés apparaissent encore dans les documents de la MECDU du projet Bordeaux Inno Campus Extra Rocade alors qu'ils ont été modifiés ou supprimés. C'est le cas notamment des ERV T1385, T1180 ou T2031. A l'inverse, l'emplacement réservé P426 est supprimé dans cette procédure alors qu'il apparaît encore dans la 9^{ème} modification. De plus, l'emplacement T2032 est supprimé ici alors qu'il a déjà été supprimé dans le cadre de la 9^{ème} modification.

L'emplacement réservé modifié n'est pas le P1907 mais bien le T1907 (p170 du rapport de présentation).

Les emplacements réservés ER – BIC – 058 à 064 apparaissent seulement sur les plans de zonage mais ne sont pas présentés dans le rapport de présentation (IV. B1 - p168), ni dans la liste des ERV (IV.B5 – p.36 et s.).

Le numéro et la désignation des emplacements réservés et des servitudes de localisation ne respectent pas les règles de définition et la nomenclature du PLUi en vigueur.

En particulier, les numéros (ER-BIC-XXX) ne reprennent pas la codification habituelle P/S/T, ne sont pas regroupés comme habituellement par ouvrage, voire se superposent ponctuellement avec des ERV existants comme l'ER-BIC-016 et 017. Il s'agit donc dans ce cas de modifications d'emplacements et non de création.

De plus, la liste des emplacements réservés ne reprend pas la codification proposée, ce qui ne permet pas de faire le lien avec les plans de zonage. De la même façon, les numéros des servitudes de localisation (SL – BIC – XXX) ne reprennent pas la codification (IG/V/EV) et les libellés habituels et le lien présenté avec le programme d'équipement semble erroné (p 169).