

# DOSSIER DE CONCERTATION

MISE EN COMPATIBILITE  
DU PLU  
BORDEAUX AEROPARC-AEROPORT

Notice explicative



BORDEAUX  
aéroparc



# SOMMAIRE

## PREAMBULE

- L'OBJET DE LA CONCERTATION .....6
- LOCALISATION DU SITE DE PROJET BORDEAUX AEROPARC-AEROPORT...6
- CONTENU ET MODE D'EMPLOI DU DOSSIER DE CONCERTATION.....6

## 1. LA PROCEDURE DE CONCERTATION DU PLU

- 1.1 LA PROCEDURE DE CONCERTATION PREALABLE DU CODE DE L'URBANISME .....10
- 1.2 QU'EST-CE QU'UN PLU ? .....11
- 1.3 LE PLU ET SES EVOLUTIONS .....14

## 2. LE PROJET BORDEAUX AEROPARC-AEROPORT

- 2.1 PRESENTATION DU PROJET .....18
- 2.2 LES ACTEURS DU PROJET ET LA GOUVERNANCE .....31
- 2.3 CE QUI A ETE EN MATIERE DE CONCERTATION ET COMMUNICATION SUR LE PROJET B2A .....32

## 3. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

- 3.1 ARTICULATION DU PROJET B2A AVEC LA MISE EN COMPATIBILITE...36
- 3.2 LE PLU SUR LE TERRITOIRE DE PROJET .....36
- 3.3 JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE .....40
- 3.4 LES EVOLUTIONS ENVISAGEES .....42
- 3.5 APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT..44



# PREAMBULE

## L'OBJET DE LA CONCERTATION

Cette concertation a pour objet **d'assurer l'information, de débattre des objectifs et des principales orientations proposées** pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole avec le projet de Bordeaux Aéroparc Aéroport (B2A) inclus dans l'opération déclarée d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc.

Le projet B2A vise à **garantir un équilibre entre le développement économique et la préservation des enjeux environnementaux majeurs**. Compte tenu de son parti d'aménagement plus restrictif que le PLU en vigueur, **la mise en œuvre opérationnelle du projet nécessite de faire évoluer le document d'urbanisme par une procédure de mise en compatibilité.**

## LOCALISATION DU SITE DE PROJET BORDEAUX AEROPARC-AEROPORT

Le périmètre de mise en compatibilité du PLU concerne le territoire de projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport d'une superficie totale de 2 515 ha sur les communes du Haillan, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles, membres de Bordeaux Métropole.

Les communes susceptibles d'être affectées par le projet sont donc Le Haillan, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles.

## CONTENU ET MODE D'EMPLOI DU DOSSIER DE LA NOTICE EXPLICATIVE

La présente notice explicative se compose :

1. D'une première partie qui comporte **les éléments d'explication** permettant au public de comprendre le cadre **de la procédure ainsi que la composition et l'objet du PLU.**
2. D'une partie relative à **la présentation du projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport** et notamment son intérêt général
3. D'une partie relative au **PLU et à sa nécessaire mise en compatibilité, des incidences potentielles sur l'environnement** des évolutions du PLU.

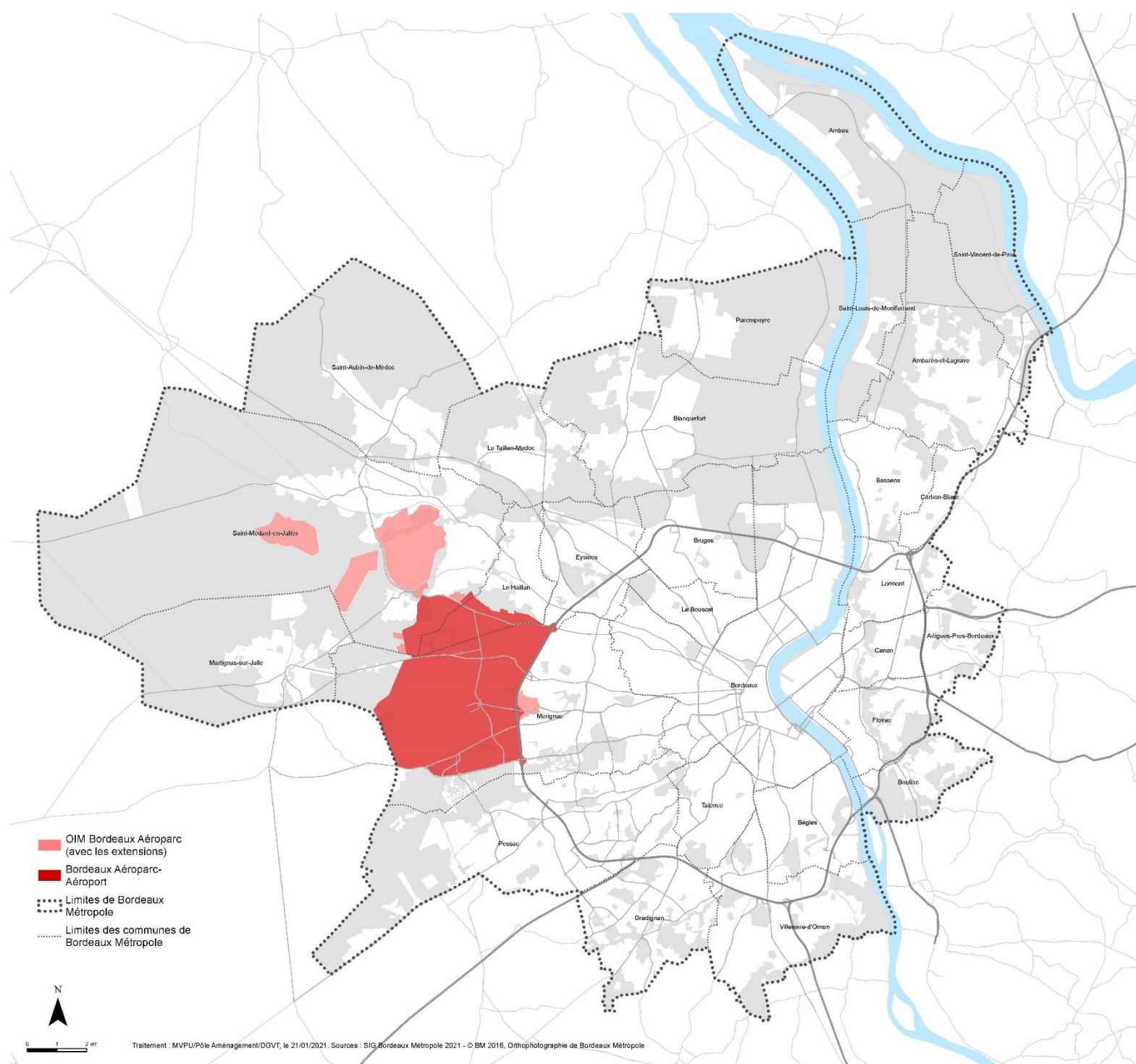
Les annexes mentionnées dans la notice explicative sont regroupées dans un document nommé « Annexes » dans le dossier de concertation.

Le dossier de concertation qui comprend la présente notice est à la disposition du public :

- **A la mairie de Mérignac**, située au 60 Avenue du maréchal de Lattre de Tassigny,
- **A la mairie du Haillan**, située au 137 avenue Pasteur,
- **A la mairie de Saint-Médard-en-Jalles**, située Place de l'Hôtel de ville,
- **Au pôle territorial Ouest de Bordeaux Métropole**, situé 10-12 avenue des Satellites 33 185, Le Haillan
- **A Bordeaux Métropole**, accueil de l'immeuble Laure Gatet, 39-41 Cours du Maréchal Juin, 33000 Bordeaux

Le public peut ainsi en prendre connaissance et formuler ses observations soit sur **les registres papier**, soit sur **le registre dématérialisé**.

Les observations formulées sur les registres papier ainsi que celles adressées par courrier seront saisies et publiées sur le site de la participation.



Plan de situation de l'OIM Bordeaux Aéroport et du projet Bordeaux Aéroport-Aéroport. Source: BORDEAUX METROPOLE



# 1. LA PROCEDURE DE CONCERTATION DU PLU

## 1.1 LA PROCEDURE DE CONCERTATION PREALABLE DU CODE DE L'URBANISME

- QU'EST-CE QUE LA CONCERTATION PREALABLE ?

La concertation préalable est une procédure qui permet **d'associer le public** à l'élaboration d'un projet, plan ou programme. Elle permet également de **recueillir l'avis** de la population et **d'en tenir compte** avant l'enquête publique.

L'ambition est de **renforcer le dialogue et la confiance entre l'institution et les citoyens**. Elle est organisée en amont des

choix politiques des élus. Elle peut être à ce titre considérée comme une aide à la décision. Grâce à l'expertise d'usage des personnes concernées par le projet, la collectivité enrichit sa connaissance des enjeux, des besoins et des usages. La concertation a pour but de parvenir à **une solution acceptée et acceptable par le plus grand nombre**.

- LA PROCEDURE DE CONCERTATION PREALABLE DU CODE DE L'URBANISME

En vertu des dispositions de la loi ASAP (accélération et simplification de l'action publique) du 7 décembre 2020 et de l'article L103-2 1° c) du code de l'urbanisme, **la concertation préalable est obligatoire pour la procédure de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme** soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par Bordeaux Métropole, l'établissement public à l'initiative de la procédure de mise en compatibilité (L103-3 du Code de l'urbanisme).

Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du

projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente (article L103-4 du Code de l'urbanisme).

A l'issue de la concertation, Bordeaux Métropole, l'autorité compétente pour organiser cette concertation, en arrête le bilan par voie de délibération (article L103-6 du Code de l'urbanisme).

**Pour en savoir plus :**

La concertation est régie par les articles L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du Code de l'urbanisme

## 1.2 QU'EST-CE QU'UN PLU ?

Le PLU est un **outil de planification** qui, dans le respect des objectifs du développement durable, vise notamment à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux
- Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels
- La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel
- Les besoins en matière de mobilité

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de villes ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat ;

4° La sécurité et la salubrité publique ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

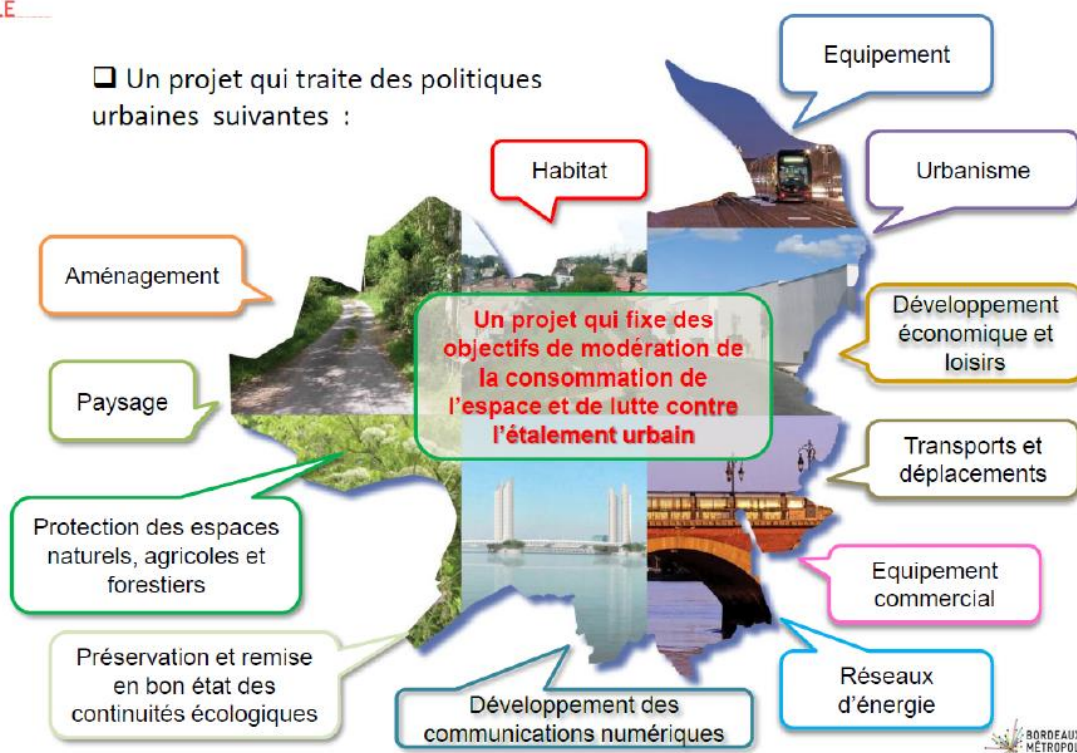
Le PLU est aussi **un document d'urbanisme réglementaire de droit commun qui régit notamment les possibilités de constructions et d'usages des sols.**

**Pour en savoir plus :**

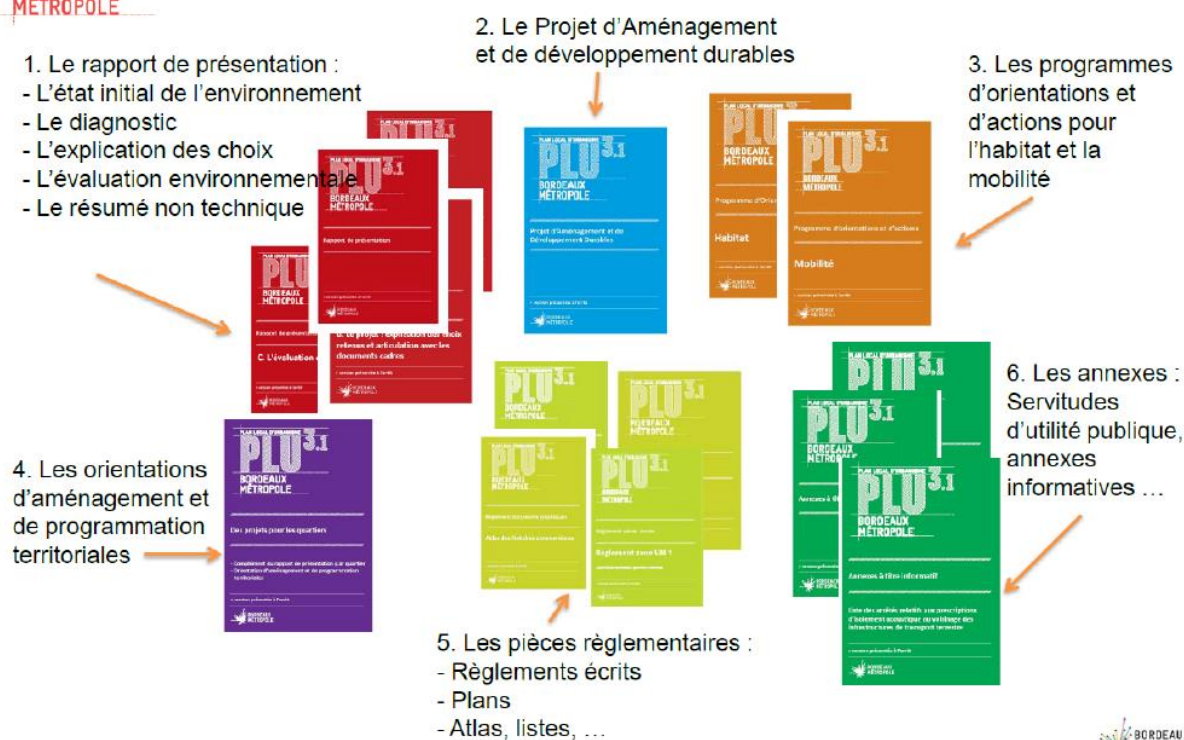
Vous pouvez vous référer aux articles L151-1 à 151-48 du Code de l'urbanisme



## Le contenu du PLU cadré par le code de l'urbanisme



## Les documents qui constituent le PLU 3.1



## 1.3 LE PLU ET SES EVOLUTIONS

- EVOLUTION DU PLU

Le PLU peut évoluer dans le cadre de procédures encadrées par le Code de l'urbanisme. Il s'agit notamment en l'état actuel de la réglementation des procédures de **révision, révision allégée, modification,**

**modification simplifiée et mise en compatibilité.** Celles-ci sont utilisées en fonction de la nature des évolutions du PLU concernées.

*Cf : Schéma 1 des procédures en pages suivantes*

- LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité du PLU permet de faire **évoluer la règle du document d'urbanisme** pour qu'un projet d'intérêt général, qui n'est pas complètement conforme à la règle d'urbanisme en vigueur, puisse être réalisé.

Elle intervient dans le cadre d'une déclaration d'intérêt public ou d'une déclaration de projet. Dans le cas d'une déclaration de projet, il peut s'agir d'un projet public ou privé.

*Cf : Schéma 2 de la procédure de mise en compatibilité en pages suivantes*

Schéma 1

## Les procédures d'évolution du PLU (i)

Cas de la procédure en cours

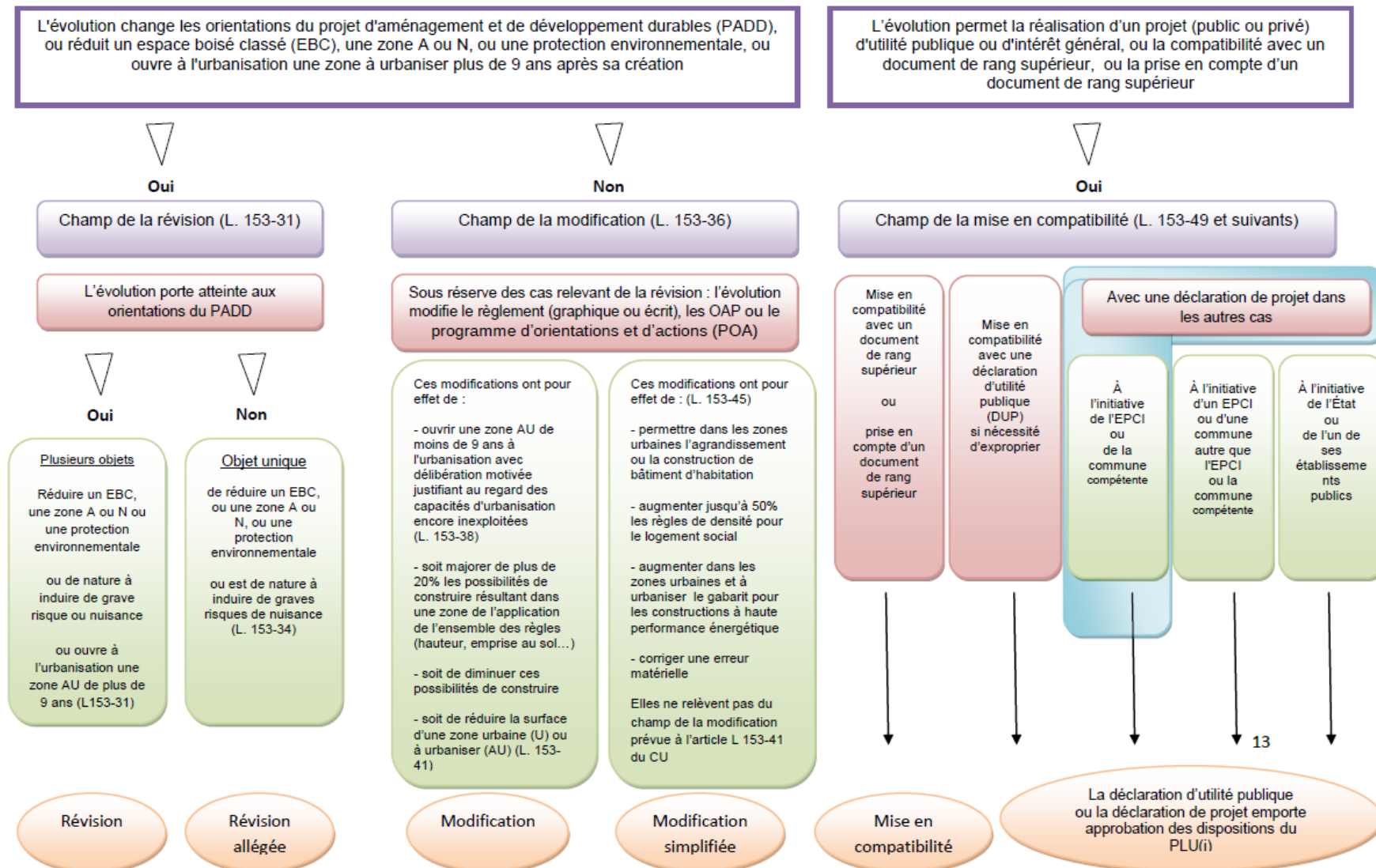


Schéma 2 :

La procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une  
déclaration de projet portée par une Métropole

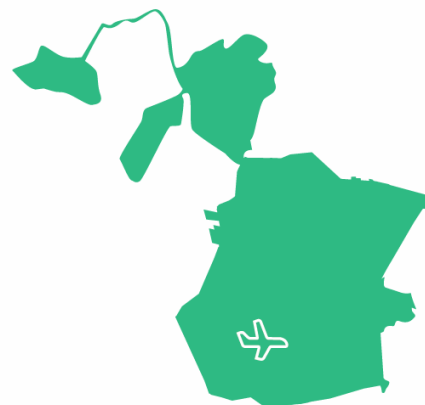


## 2. LE PROJET BORDEAUX AEROPARC- AEROPORT

## 2.2 PRESENTATION DU PROJET

- LOCALISATION DU PROJET

Le projet « Bordeaux Aéroport-Aéroparc » (2500 ha) fait partie de l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc (3370 ha). Le projet « Bordeaux Aéroport-Aéroport » est situé à cheval sur les communes du Haillan, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles. Au sein d'un périmètre d'environ 2 500 hectares, il est bordé au Nord par l'avenue de Magudas, à l'Est par la rocade, à l'Ouest par l'avenue de Pagnot et au Sud par l'avenue François Mitterrand.

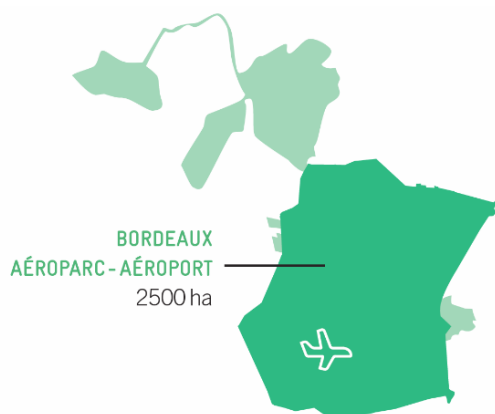


OIM Aéroparc  
**3 372 ha**



Localisation de l'opération d'aménagement d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport-Aéroparc.

## ● GENESE DU PROJET



Actée par voie de délibération en septembre 2015, l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc figure parmi les territoires prioritaires de développement économique de Bordeaux Métropole, avec

pour double fonction de contribuer à l'attractivité de la Métropole à l'échelle nationale et internationale - en donnant une forte visibilité à ses atouts territoriaux stratégiques- et d'être un territoire de valorisation à effet d'entraînement pour toute la Métropole.

L'OIM Bordeaux Aéroparc répond à un **objectif de gouvernance partenariale** et sera mis en œuvre par différents projets appelés à devenir des opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain. **La première est le projet nommé « Bordeaux Aéroparc-Aéroport » (B2A).**

## ● L'INTERET GENERAL METROPOLITAIN DU PROJET

### ▪ Du point de vue socio-économique

Le projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport répond à un intérêt général s'agissant d'un bassin d'emploi majeur.

En effet, le secteur de projet dispose de deux atouts métropolitains principaux :

1/ **De grands fonciers disponibles avec des accès aux pistes de l'aéroport.** Ces réserves foncières sont stratégiques et constituent un très bel atout pour le territoire métropolitain  
2/ **La présence de grands industriels de la filière aéronautique-spatial-défense (ASD), ainsi qu'un écosystème économique attractif** (sous-traitants aéronautiques, des Petites et moyennes entreprises (PME), des Petites et moyennes industries (PMI) et des start-up).

Le territoire de projet est le premier pôle industriel de la Nouvelle-Aquitaine et le

second pôle tertiaire de la métropole. Il représente 10% des emplois métropolitains soit 40 000 emplois en 2015.

**Le projet vise une création de 10 000 emplois d'ici 2030 en privilégiant le développement de l'activité productive (industrie, artisanat) et de la filière aéronautique-spatiale-défense (ASD).** La métropole mène une politique de **maintien de l'activité productive sur son territoire en aménageant une offre foncière de grande ampleur**, dans une tendance de fond de réindustrialisation du territoire. Cette création d'emploi répond à la demande liée à la croissance démographique et s'inscrit en parallèle des grandes opérations de logements.

### ▪ Du point de vue de la mobilité

Dans un contexte actuel fortement marqué par la congestion automobile, couplée d'un

faible recours aux transports en commun, au vélo et à la marche dans les

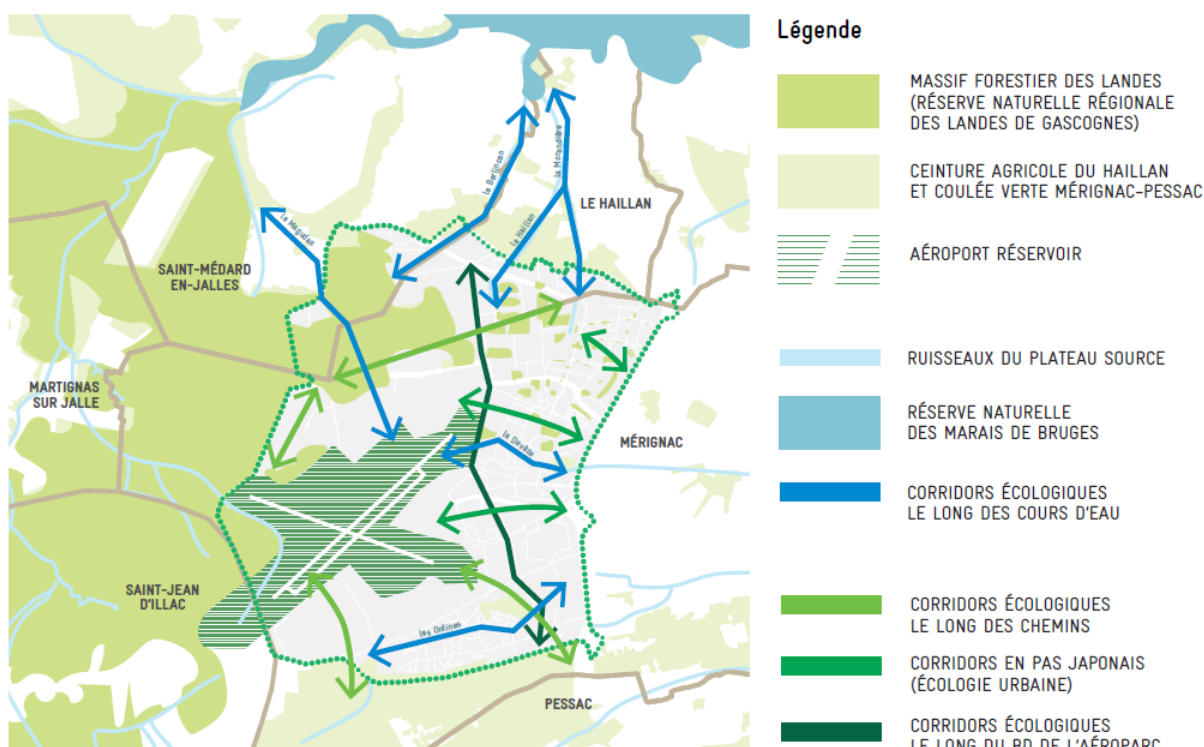
déplacements quotidiens, le projet permettra d'une part **d'améliorer les conditions de circulation sur ce territoire** ainsi que

**l'accessibilité tous modes confondus de cette porte d'entrée Ouest de la métropole.**

- Du point de vue environnemental

Ce territoire présente un **cadre naturel unique d'une grande richesse écologique** : un patrimoine végétal exceptionnel (300 ha de boisements), une biodiversité riche (1/5<sup>ème</sup> du territoire occupé par des milieux naturels), un rôle hydrographique (3 têtes de bassins versants, 400 ha de zones humides, 10 km de ruisseaux et 115 km de crastes et fossés).

Le projet se nourrit des ambitions du SCOT pour une « Métropole Nature » portée par l'agglomération au travers de ses « 55 000 ha pour la nature » et son plan « 1 million d'arbres ». **Le projet valorise et préserve judicieusement l'existant, s'attache à la restauration des continuités et prépare les paysages de demain pour y introduire des usages et des valeurs bénéfiques au climat.**



*Le territoire de projet au sein de corridors et réservoirs écologiques métropolitains. Source: Bordeaux Métropole*

- Du point de vue urbanistique

Il s'agit **d'apporter une véritable qualité urbaine dans l'extra-rocade**, alors qu'aujourd'hui il s'agit de zones d'activités économiques peu agréables à vivre, à travailler et à traverser.

L'évolution des modes de vie et de travail incitent à une grande ambition urbaine, afin que ce site périphérique puisse rester

attractif. Il est question de **requalifier les quartiers économiques** existants et d'inventer ceux de demain, **de diversifier et offrir un cadre de vie attractif et unique** aux entreprises et à leurs salariés, avec le **développement de services, d'activités sportives et de loisirs** et la **requalification ou création d'espaces publics qualitatifs**.



**LE PARTI D'AMENAGEMENT  
GARANTIT UN EQUILIBRE ENTRE  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET  
LA PRESERVATION DES ENJEUX  
ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS**

## • LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Par délibération du 29 novembre 2019, le Conseil de Bordeaux Métropole a adopté le bilan de la concertation préalable au projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport (OAIM B2A) menée en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme. Le conseil a « *confirmé la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation* » permettant d'atteindre les objectifs de programmation économique

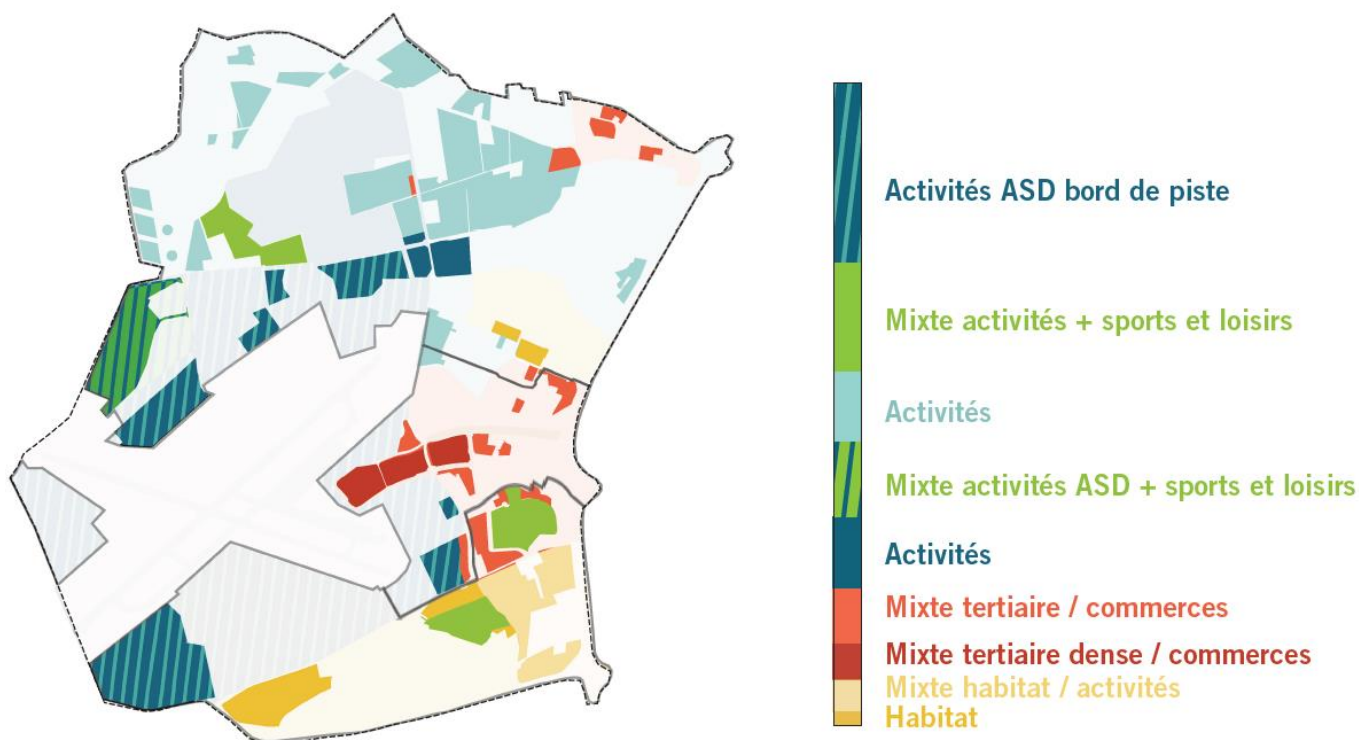
et de requalification urbaine, paysagère et de développement durable.

À la suite de l'avancement des études préalables et de cette concertation associée, un plan guide général et un programme d'espaces publics, qui dotent le territoire d'un cadre cohérent à long terme est en production. Il est réalisé en itération avec l'élaboration de l'étude d'impact du projet,

Le parti d'aménagement retenu au terme de la concertation décline les grands principes suivants :

### a. En matière de programmation :

Elle doit répondre à l'objectif **d'accueil de 10 000 emplois supplémentaires sur le territoire à l'horizon 2030**. D'où un programme de construction estimé à environ 900 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher soit en densifiant les tissus urbains existants, soit en opérant à un renouvellement du parc immobilier actuel, soit en créant des constructions neuves sur des zones ouvertes d'ores et déjà à l'urbanisation par le PLU



Programmation prospective de l'opération d'aménagement d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc-Aéroport (document de travail pouvant évoluer) Source: HYL/ARTELIA/ECOPHERE/ATELIER 234



*Campus Thalès – Avenue Marcel Dassault*

©Wrupp – Bordeaux Métropole

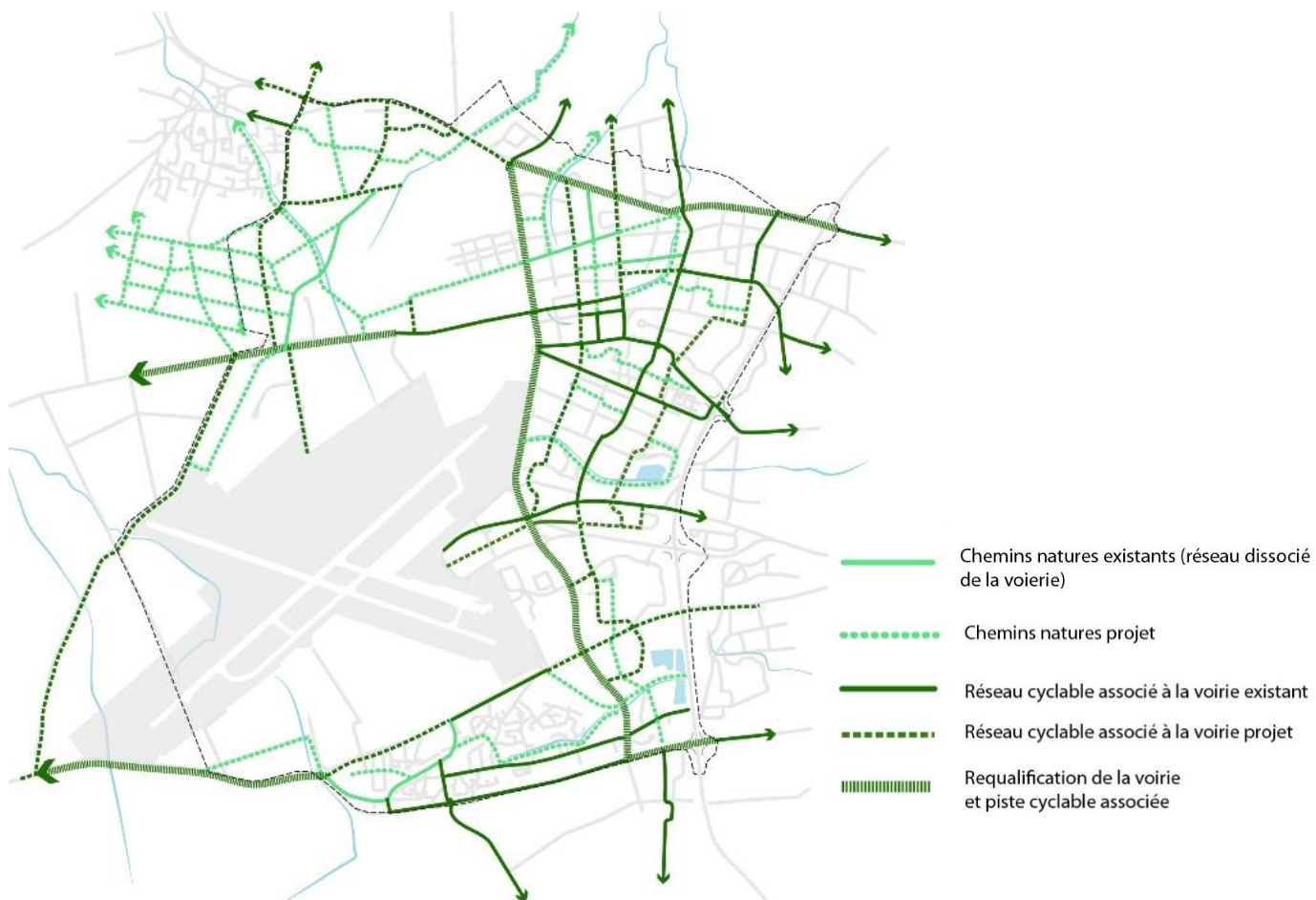
- **Les activités liées au secteur aéronautique-spatial-défense et des activités industrielles d'excellence** ont vocation à être plutôt concentrées autour de la plateforme aéroportuaire sur des terrains bénéficiant d'accès pistes et du boulevard technologique, grand axe nord-sud de l'opération et vitrine de celle-ci.
- Une part importante **d'activités dites productives (petite et grande industrie, artisans, PME...)** est prévue afin d'accueillir des emplois industriels nécessaires à la dynamique économique du territoire de la métropole afin d'éviter leur délocalisation hors métropole contribuant à l'étalement urbain. Une densification des zones déjà urbanisées (Phare, Kennedy, Vert Castel...) est recherchée.
- **Les commerces de proximité, de services, d'équipement de loisirs, d'équipements d'intérêt collectif et de formations** seront développés prioritairement au sein des secteurs à forte concentration d'emploi, autour de polarités urbaines métropolitaines ou sectorielles et des axes de transports en commun.

## b. En matière de mobilité :

L'accueil de 10 000 emplois supplémentaires d'ici 2030 sur un territoire d'ores-et-déjà très congestionné implique d'activer l'ensemble des leviers de mobilité. La stratégie mobilité de l'OAIM BA2 vise à permettre le développement de la programmation tout en maintenant des conditions d'accessibilité soutenables pour l'ensemble des usagers du secteur élargi en mobilisant 2 leviers d'intervention.

Le premier levier est **l'incitation au report modal afin de limiter le recours systématique à la voiture individuelle**. Pour rééquilibrer les pratiques de mobilité, la stratégie d'accessibilité doit pouvoir valoriser et crédibiliser des alternatives adaptées aux différents types d'origines-destinations. Il s'agit de :

- **Développer les transports en commun structurants et de proximité.** Le projet consiste principalement à développer l'attractivité de ce réseau par une amélioration de l'offre et du service (augmentation des amplitudes horaires, amélioration des fréquences, amélioration des correspondances, amélioration de la capacité du matériel roulant, la priorité aux feux...), et une complémentarité (prolongement du tram A jusqu'à l'aéroport, mise en service d'un BNSP)
- **Déployer des voies réservées, des aires de covoiturage et des box vélos sécurisés autour des arrêts structurants de transport en commun.** Ces pôles de multimodalité favorisent les chaînes de déplacements issues de l'association de plusieurs modes de déplacements pour le même trajet (tramway, automobile, vélo, marche). Les chaînes visées sont notamment le tramway avec le vélo ou des navettes express pour les déplacements pendulaires.
- **Généraliser des itinéraires piétons et cyclables sécurisés** dans le périmètre à l'occasion de la requalification des voiries existantes et le prolongement des itinéraires cyclables structurants (réseau REVE) permettant de répondre à la demande croissante de déplacements en modes doux et bas carbone selon les principes exprimés sur la carte d'intention ci-dessous.
- **Agir sur le stationnement.** Au regard de l'évolution de l'offre de mobilité sur le territoire, il est envisagé d'optimiser le stationnement en organisant mieux sa gestion mais aussi de créer une offre de stationnement publics sur voirie notamment à proximité des services et aménités.



Carte prospective du réseau cyclable envisagée à long terme (document de travail pouvant évoluer) Source: HYL/ARTELIA/ECOPHERE/ATELIER 234



© Bordeaux Métropole

Aménagement de la voie Marcel Dassault : voie verte et voie covoiturage et bus en site propre

Le deuxième levier est **la restructuration, et la densification des voiries au sein du périmètre** pour fluidifier le trafic, accompagner le report modal, améliorer les accès au réseau autoroutier, mieux diffuser les flux, et hiérarchiser les axes selon les principes exprimés sur la carte d'intention ci-dessous.



*Carte prospective du réseau de voiries envisagé à long terme (document de travail pouvant évoluer) Source: HYL/ARTELIA/ECOPSHERE/ATELIER234*

Il s'agit de :

- **Développer le maillage viaire complémentaire** (création de barreaux de liaison, voies de desserte) et **renforcer le maillage viaire actuel** (restructuration de voiries, carrefours).
- **Optimiser l'usage de la rocade** en évitant le transit au sein du territoire de projet et mener des actions sur le fonctionnement des carrefours des échangeurs autoroutiers de la rocade.
- **Développer des itinéraires de contournement.** La Métropole envisage en lien avec les collectivités concernées, des actions pour renvoyer le trafic de transit sur les axes primaires constitués par le réseau routier RD1215, RD211, RD213 et RD106.

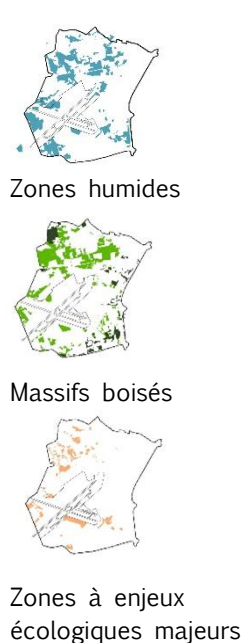
### c. En matière d'environnement :

Le plan guide s'appuie sur un outil spécifique la « **matrice paysagère** » qui identifie, recense, qualifie et hiérarchise les valeurs paysagères et environnementales afin de conjuguer harmonieusement développement économique et projet de nature, dans un dialogue raisonné.

Issue d'un travail d'inventaire naturaliste sur un cycle biologique complet à l'échelle parcellaire et sur la totalité de ce périmètre, elle se compose de différentes typologies de paysages : **les archipels qui constituent des réservoirs de nature et les rubans permettant de lier, par des corridors, les archipels.**

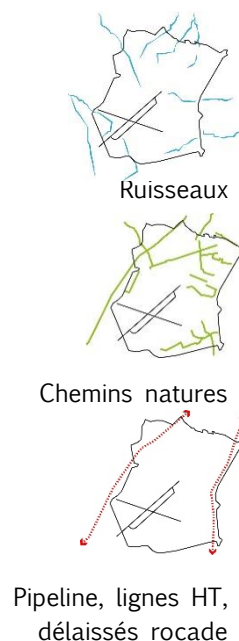
#### LES ARCHIPELS

Ensemble remarquables à préserver



#### LES RUBANS

Paysages linéaires à amplifier



*La matrice paysagère et environnementale (document de travail pouvant évoluer) Source: HYL/ARTELIA/ECOPHERE/ATELIER234*

La stratégie environnementale s'organise autour des objectifs suivants :

- **La préservation au maximum des sites à forts enjeux environnementaux** (zones humides fonctionnelles, enjeux forts et très forts de biodiversité, corridors de continuité écologiques, boisements de plus de 5 hectares) sauf nécessité liée à la réalisation d'infrastructures indispensables à l'amélioration des conditions de mobilité ou la valorisation des terrains stratégiques en bord de piste ou l'extension d'entreprises existantes afin d'éviter l'étalement urbain.

- **La reconstitution et l'amélioration des grands corridors écologiques** (trame « vert et bleu ») qui vise à pérenniser les écosystèmes et en améliorer les fonctionnalités par une revégétalisation du territoire.
- **La valorisation des secteurs écologiquement dégradés**, et leurs utilisations pour de la compensation écologique
- **La mise en place d'une logique d'écologie urbaine intégrée** : privilégier des systèmes d'assainissement des eaux pluviales à ciel ouvert (noues plantées), garantir la diversité végétale pour renforcer les milieux, préserver les sols et lutter contre les îlots de chaleur.
- **La construction d'un écrin paysager support d'usages** : ouverture des espaces à des activités humaines adaptées au respect des milieux (mobilité douce, halte, promenade, détente ...) ; restaurer la part de l'arbre dans l'espace public le long des axes routiers.



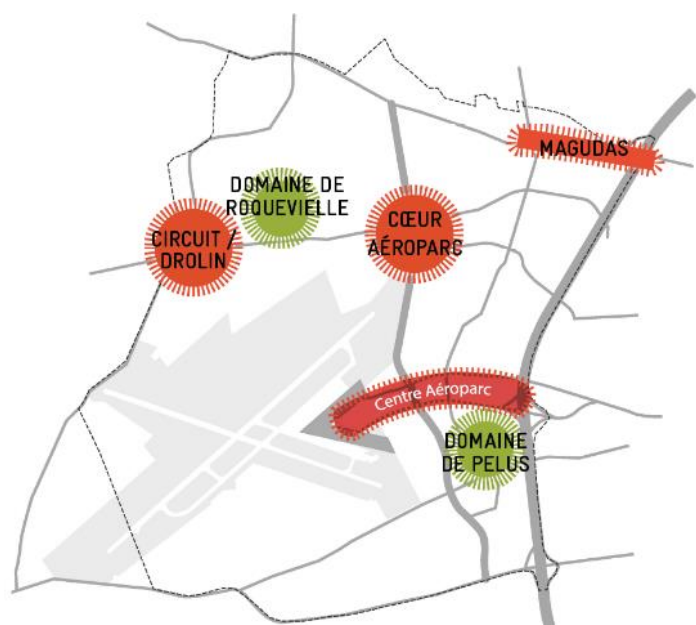
©Wrupp – Bordeaux Métropole

*Chemin de l'Argonne, Mérignac*

#### d. En matière de cadre de vie :

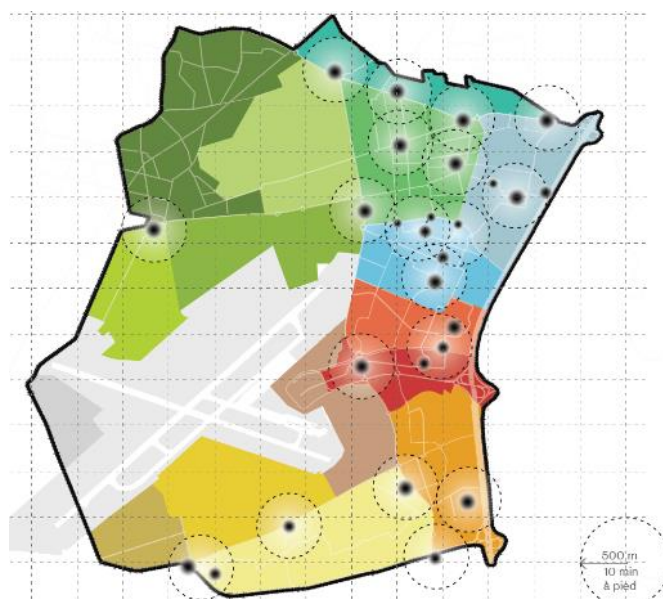
De manière générale, les orientations paysagères et de composition urbaine du projet visent à créer un territoire au cadre de travail de qualité, sans pour autant compromettre la possibilité de développement et l'accueil des activités économiques. Il s'agit de :

- **Privilégier la mise en réseau et la cohérence des espaces de pleine-terre des parcelles privées pour éviter le morcellement des espaces paysagers et favoriser les logiques de corridors écologiques et paysagers.** La mobilisation de marges de recul des constructions a pour but de produire du paysage de manière cohérente avec le domaine public et offrir un cadre de travail qualitatif aux salariés du secteur. Ces principes permettent de reconquérir, en cas de mutation, les grandes plaques artificialisées par des corridors végétalisés le long des grands axes requalifiés et de part et d'autre des cours d'eau.
- **Créer une offre d'espaces publics diversifiés, qualitatifs à forte valeur d'usage** en veillant au confort piéton et cyclistes.
- **Renforcer les lieux de centralités de commerces et services** aujourd'hui trop peu nombreux.
- **Améliorer les polarités de loisirs et sports existantes** (domaine de Pelus, Les Girondins) pour permettre beaucoup plus d'usages en dehors des heures de travail.




*Les futures centralités économiques (en rouge) et de loisirs (en vert) - document de travail pouvant évoluer*

Source: HYL/ARTELIA/ECOPSHERE/ATELIER 234



*Localisation des 27 nouveaux espaces publics envisagés - document de travail pouvant évoluer*

Source: HYL/ARTELIA/ECOPSHERE/ATELIER 234



**ACCUEILLIR 10 000  
EMPLOIS SUPPLEMENTAIRES  
DANS LE SECTEUR  
PRODUCTIF**

**PRESERVER ET VALORISER  
LES VALEURS  
ENVIRONNEMENTALES ET  
PAYSAGERES**

**AMELIORER LES CONDITIONS  
DE CIRCULATION, DE  
MOBILITE ET L'ACCESSIBILITE**

**APPORTER UN CADRE DE  
VIE ET TRAVAIL DE  
QUALITE**

Ces principes ont été déclinés dans un plan-guide en cours d'élaboration par le groupement HYL paysagiste (mandataire), Artélia, Atelier 234, Ecosphère. En préalable, des inventaires écologiques sur le territoire ont été menés depuis 2015 afin de disposer de données exhaustives concernant les enjeux écologiques présents. Une étude d'impact est en cours de réalisation.

Pour permettre l'atteinte de ces objectifs, certaines évolutions du plan local d'urbanisme, décrites en partie 3 sont nécessaires. Compte tenu de son intérêt général avéré, ceci peut être effectué par une procédure de mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration de projet

## 2.3 LES ACTEURS ET LA GOUVERNANCE DU PROJET

Différents acteurs interviennent dans le cadre du projet :

### • BORDEAUX METROPOLE

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre créé en 1968, est devenue Bordeaux Métropole en application de la loi MAPTAM (modernisation de l'action publiques territoriale et d'affirmation des métropoles).

Les décisions de Bordeaux Métropole sont prises par le Conseil de métropole, organe délibérant qui réunit 104 conseillers issus des conseils municipaux des 28 communes qui la composent.

En application du Code Général des collectivités territoriales (CGCT), Bordeaux Métropole intervient sur les compétences transférées par les communes ou instituées par la loi, à l'intérieur de son périmètre

géographique. Ainsi, elle est notamment compétente en matière de Plan local d'urbanisme au titre de l'urbanisme, de transports urbains et déplacements, de voirie, de signalisation et de stationnement.

Dans le cadre du projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport, dont le territoire de projet est situé sur les communes du Haillan, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles, Bordeaux Métropole est l'autorité administrative qui mène la procédure de mise en compatibilité du PLU. Elle organise dans ce cadre la concertation, en collaboration avec les 3 communes concernées. Elle doit se prononcer sur l'intérêt général du projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport par déclaration de projet qui conditionne la mise en compatibilité du PLU.

### • LES VILLES DU HAILLAN, MERIGNAC, SAINT-MEDARD-EN-JALLES

Les villes du Haillan, de Mérignac, et de Saint-Médard-en-Jalles collaborent à la procédure de mise en compatibilité du PLU menée par Bordeaux Métropole. Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles auront à instruire et délivrer les autorisations d'urbanisme.

Mérignac a mutualisé cette compétence avec Bordeaux Métropole qui instruit les demandes d'autorisation d'urbanisme, délivrées par le maire. Dans le cadre des contrats de co-développement, elles priorisent les actions et travaux à engager.

- LA GOUVERNANCE DU PROJET



#### COMITÉ DE PROJET

4 par an

4 Vices présidents  
de Bordeaux métropole  
3 maires



#### COMITÉ STRATÉGIQUE

1 à 2 par an

Président de Bordeaux métropole  
Préfet  
Président Région  
Président Département  
Élus OIM Aéroport  
DGAC  
Aéroport  
Grandes entreprises de l'OIM  
Agences de développement  
économique  
Université  
Technowest  
Aérocampus



#### EQUIPE PROJET DÉDIÉE MÉTROPOLE + 3 VILLES

réunion hebdomadaire

Aménagement  
Développement économique  
Communication-concertation  
Environnement  
Mobilité  
Foncier  
Technique  
...

## 2.4 CE QUI A ÉTÉ FAIT EN MATIÈRE DE CONCERTATION ET COMMUNICATION SUR LE PROJET B2A

L'ensemble des temps de concertation avec le public, présentés ci-dessous, ont permis de nourrir le projet au fil du temps.

- UNE CONCERTATION PREALABLE SUR LES OBJECTIFS DU PROJET EN 2019

**Une concertation réglementaire sur le projet Bordeaux Aéroport-Aéroport** a été menée du 14 juin au 16 septembre 2019. Elle avait pour but de porter à connaissance des résidents, des salariés, des usagers du secteur, des associations locales et autres personnes concernées les objectifs du projet et de les associer à son élaboration.

Les modalités de concertation, définies par délibération, étaient les suivantes :

- La mise à disposition du public d'un dossier de concertation déposé en mairies de Mérignac, du Haillan, de Saint-Médard-en-Jalles, au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole, et au siège de Bordeaux Métropole ;
- La mise à disposition du dossier de concertation sur le site internet de Bordeaux Métropole dédié à la participation ;
- L'organisation de deux réunions publiques

**A l'issue de la concertation, l'opportunité même du projet n'a pas été remise en cause.**

A titre indicatif, les principales thématiques mises en exergue par le bilan après analyse des avis recueillis auprès des participants sont les suivantes :

- **L'enjeu de mobilité autour du projet apparaît central**, notamment concernant la congestion des axes existants, le manque de continuité des pistes cyclables, et l'insuffisance des transports en commun. Les pistes d'amélioration envisagées portent sur : un plan de déplacement et des projets adaptés aux besoins futurs, la fluidification du trafic routier, la réduction de la pratique de l'auto-solisme<sup>1</sup>, le développement des transports en commun et du co-voiturage, la facilitation des circulations douces via le développement et la sécurisation de la circulation des vélos ;
- **L'enjeu environnemental est également prégnant** pour les participants à la concertation, notamment avec une exigence de respect de l'environnement naturel de l'Aéroparc, qui contribue à la qualité du cadre de vie, et l'amélioration du bilan écologique global de l'opération d'aménagement (démarche de bilan carbone exemplaire, lutte contre les îlots de chaleur urbains, plantation d'arbres, réalisation d'études, etc.) ;
- **Les enjeux de développement économique et de services aux entreprises et aux salariés** ont été relevés à plusieurs reprises ;
- **L'enjeu de la réalisation des travaux avec le moins de nuisances possibles** pour les usagers de l'Aéroparc, avec notamment des délais qui soient les plus courts possibles ;
- **L'enjeu particulier de la zone aéroportuaire, avec le besoin exprimé de prendre en compte l'aéroport, ses contraintes et son évolution future.** Parmi les problématiques abordées : l'amélioration des accès à la plate-forme, la montée en puissance des services, la prise en compte des contraintes réglementaires et de sécurité, etc.

Le dossier de concertation est toujours consultable sur le site internet de la participation.

Le Conseil métropolitain a approuvé, par délibération (n°2019/660), **le bilan de la concertation préalable relative au projet « Bordeaux Aéroparc-Aéroport et a confirmé la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation ».**

## ● **UNE DEMARCHE DE CONCERTATION INFORMELLE (2017-2020)**

Une démarche participative a été menée sur le territoire de l'Aéroparc entre 2017 et 2020. Elle avait pour objectif de réaliser un diagnostic du territoire du point de vue de ses pratiquants et de fédérer les usagers dans une dynamique volontaire autour de projets communs.

Dans le cadre de cette concertation, différentes actions ont été mises en œuvre :

- Plus de 200 personnes interrogées au hasard via une **enquête de terrain sur l'OIM** pour faire part de leur niveau de satisfaction en tant qu'usagers du territoire.
- Lancement du **Club Aero** en décembre 2018 qui fonctionnait sur le principe d'une newsletter régulière adressée aux abonnés du Club, d'une boîte mail ouverte (boîte à idées), d'un site internet et d'une page Facebook. Il s'agissait d'une plateforme communicante sur l'actualité du territoire : événements, travaux, qui avait aussi pour

---

<sup>1</sup> Fait de circuler seul dans une automobile

objectif de regrouper les salariés de la zone selon leurs aspirations : vélo, randonnée, gastronomie, soirées festives. Plusieurs présentations dans les entreprises de l'Aéroparc ont eu lieu en mars et avril 2019 afin d'échanger avec les usagers, identifier des propositions d'activités à pratiquer et des services à renforcer sur l'Aéroparc.

- Une diffusion large d'un **questionnaire en ligne pour les usagers**, notamment via la diffusion d'un « kit entreprise ».
- **La constitution et l'animation d'un « groupe ressource »** avec une vingtaine d'entreprises du territoire pour mobiliser, informer, et recueillir les propositions.
- L'organisation de **sessions de travail thématiques** en fonction des attentes des membres de Club Aéro pour faciliter les rencontres entre les usagers. Par exemple, un atelier vélo a permis de réaliser une cartographie participative des « itinéraires vélos malins ».
- Le premier **chantier participatif** sur l'espace public de l'OIM réalisé à l'été 2019 : des assises et tables de pique-niques dans le parc Beaudésert à Mérignac.
- La **construction d'un abris voyageurs** en novembre 2020, au niveau de l'arrêt de bus Issartier, proche de l'université de l'IMA.

### • DES CONCERTATIONS PREALABLES SUR DES PROJETS SUBSEQUENTS

Parallèlement à cette démarche participative, d'autres concertations réglementaires ont permis de porter à la connaissance du public certains projets subséquents à l'opération.



©Deux Degrés

Chantier participatif dans le parc de Beaudésert (Mérignac) en juin 2019

# 3. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

## 3.1 ARTICULATION DU PROJET B2A AVEC LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Dans le cadre du projet Bordeaux Aéroport-Aéroport, Bordeaux Métropole se prononcera par une déclaration de projet sur l'intérêt général de ce projet et sur l'approbation des évolutions du PLU nécessaires à sa réalisation.

## 3.2 LE PLU SUR LE TERRITOIRE DE PROJET

Le PLU présente dans son projet d'aménagement et de développement durables (PADD) des orientations qui traduisent déjà les objectifs du projet Bordeaux Aéroport-Aéroport.

Il s'agit notamment :

### 1. D'agir sur la qualité urbaine, en s'appuyant sur le patrimoine et les identités locales

**1.1 Stabiliser le contour de la zone urbanisée**, afin de préserver l'équilibre 50/50 existant entre espaces naturels et urbanisés. Il s'agit de concentrer le développement de l'urbanisation dans les espaces aujourd'hui urbanisables pour lutter contre l'étalement urbain sur les zones agricoles, naturelles ou forestières.

**1.2 Optimiser l'offre foncière mobilisable au sein des espaces urbanisables actuels**. Il s'agit de rationaliser l'usage du foncier dans les secteurs déjà artificialisés et équipés par du renouvellement urbain, de la réhabilitation et de la requalification des zones d'activités et commerciales existantes.

**1.5 Développer la présence végétale** en prenant en compte des espaces de nature fragmentés en milieu urbain et en protégeant des éléments remarquables.

**1.8 S'adapter au changement climatique** à la fois par le maintien ou la réalisation d'espaces de nature et de traitements végétalisés permettant de réguler les pics de chaleur et de réduire les apports solaires en été mais également par l'utilisation des capacités thermo-régulatrices des zones humides et des espaces en eau.

### 2. De respecter et consolider l'armature naturelle de la Métropole, tout en anticipant les risques et préservant les ressources :

**2.1 Conforter les espaces naturels et agricoles et préserver les continuités écologiques** (trame bleue et verte) du territoire

**2.2 Offrir les conditions de maintien et de pérennité d'une agriculture urbaine**

**2.3 Prendre en compte l'importance de l'eau et les risques inondations dans le territoire** de façon à réduire la vulnérabilité du territoire. Il s'agit de restituer des espaces d'expansion aux fleuves et aux cours d'eau, de préserver la fonctionnalité des zones humides, de limiter l'artificialisation des sols et de mettre en œuvre de solutions compensatoires dans les projets publics et privés et dans l'aménagement des espaces publics.

### 3. De mieux intégrer la question de l'activité économique dans la construction de la ville

**3.1. Développer l'attractivité de l'agglomération** en favorisant le maintien et l'émergence de pôles d'excellence économiques et scientifiques, mais aussi en permettant l'implantation et le maintien de tous les types d'emplois avec notamment l'accueil privilégié de l'emploi à haute valeur ajoutée des filières productives, du tertiaire supérieur, de l'économie de la connaissance (recherche et développement), de l'économie créative, des fonctions métropolitaines supérieures en complément des activités traditionnelles.

**3.2. Améliorer les conditions d'accueil et de maintien des entreprises** en :

- Consolidant la spécialisation de certaines zones d'activités au profit notamment des activités de production et en renforçant des effets de cluster (pôles de compétences et d'excellence) grâce à une desserte par un transport en commun efficace des zones d'emplois principales.
- Développant la pratique de la marche et du vélo à l'intérieur des zones d'emploi.
- Améliorant la qualité d'aménagement des zones d'activités par le traitement des voiries, des espaces publics et des espaces extérieurs.
- Mettant en valeur les entrées de ville

Ces orientations et objectifs ont été traduites réglementairement dans le PLU grâce à un certain nombre d'outils présentés ci-dessous.

#### ● DES OUTILS POUR TRADUIRE L'AMBITION ECONOMIQUE DANS LE PLU

L'importance de préserver et de renforcer l'activité productive a nécessité une **spécialisation des zones économiques** dans le PLU (zonages US3, US4, US8, zones AU7, AU8 et AU12). Elle a pour objectif de **réserver les espaces économiques monofonctionnels à des activités productives difficilement compatibles avec un tissu résidentiel**. Ces zonages limitent les implantations de commerces et de bureaux, activités qui trouvent plus aisément leur place au sein des zones multifonctionnelles que les activités productives.

Le site de l'Aéroparc est aussi composé de **quelques secteurs à forte prédominance de bureaux (sièges sociaux...)**. C'est pourquoi

des zones US5 et US9, qui permettent leurs installations, apparaissent sur ce territoire.

Au regard de ce vaste espace économique regroupant un nombre d'emplois conséquent à l'échelle de la Métropole et au-delà, il était nécessaire de **préserver des zones de services dédiées aux salariés**. Le zonage US7 et le zonage AU2 ont été inscrits sur certaines parties de l'OIM dans cet objectif.

Les justifications des choix retenus sur le volet économique sont annexées au dossier de concertation :

- B25 Explication thématique économie et commerces
- B332 Les zones US et UPz
- B34 – Explication des sites en devenir

- DES OUTILS POUR PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



Les dispositions réglementaires en faveur de la protection de l'environnement dans le PLU en vigueur. Source: HYU/ARTELIA/ECOPHERE/ATELIER234

#### Aux franges du territoire de projet

Le socle agricole et naturel (A) présent à l'ouest a été classé en zonages naturels et agricoles (Ng, Ag). Le fil d'eau pénétrant le secteur est protégé par une disposition relative à l'environnement et aux continuités






écologiques, aux paysages et au patrimoine (C2005).

La continuité naturelle majeure permettant d'assurer la liaison entre ville et grand







## PERIMETRES INSTITUTIONNELS

----- limite communale

### FOND DE PLAN











-  bâti
-  stationnement de surface
-  stationnement en infrastructure
-  parcellaire
-  Cours d'eau  
Bassin et retenue d'eau

### Zone urbaine du PLU 3.1 Bordeaux Métropole

-  Ag Zone agricole générique
-  Ah1 Secteur à vocation touristique structuré autour de l'activité agricole
-  N (Nb, Nf, Ng, Nh1, Nh2, Nm, Nu)
-  Ne
-  AU99 Zone AU poi
-  AU autres zones

### SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

#### Dispositions relatives à des intentions opérationnelles

-  emplacement réservé de superstructure - Eau et Assainissement
-  emplacement réservé espace vert
-  espace boisé classé
-  plantation à réaliser au titre d'obligations paysagères prescrites par le règlement
-  élément de paysage (bâti et espaces), de patrimoine, point de vue à protéger, à mettre en valeur - trame verte
-  élément de paysage - espaces verts nature en ville
-  élément de paysage - trame bleue
-  limitations particulières d'implantation des constructions (bande constructible, marge de recul, zone non aedificandi, alignement, emprise de construction...)
-  terrain concerné par la localisation d'équipements en zone U et AU, espaces verts
-  secteur protégé en raison de la richesse du sol et du sous-sol

Source : SIG Bordeaux Métropole 2017  
Cadastré © DGFIP 2015-2016

Source : Photo Sat 2017  
Diagnostic écologique Ecosphère 2017  
SIG OpenData Bordeaux Métropole 2017

espace de nature (B) est classée en zonages naturels et agricoles (Ng, Ag, Ne).

Au nord, la liaison écologique et paysagère à renforcer (C), est classée pour partie en zonages naturels et agricoles (Ng, Ag, Ne). Elle est ponctuellement complétée par des espaces boisés classés (EBC).

Les fils d'eau participants à cette liaison ont bénéficié d'un traitement spécifique au travers de dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine adaptés (C2017, C2019). Ce traitement permet la prise en compte du risque inondation (marges de reculs inconstructibles depuis le haut des berges) et de la biodiversité (protection des ripisylves et éléments naturels de valeur).

#### Au cœur du territoire de projet

Des liaisons écologiques et paysagères à renforcer permettent également d'assurer la liaison entre ville et les grands espaces de nature et de les associer à des continuités liées à l'eau. (D)

Ces liaisons sont traduites dans le PLU de manière adaptée, principalement par des **dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine.**

- La liaison la plus au nord est formée d'espaces fragmentés. Cette liaison étant insérée en milieu urbain, à renforcer car fragilisée, le PLU a affiné la proposition du SCOT localement. Il a développé une combinaison d'outils adaptés localement : des zonages Ng et Nb, des EBC et des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine adaptés (C1004, C3065).
- Les 2 autres liaisons sont associées à des cours d'eau. Elles sont assurées par des zonages et des

dispositions (Ne et P3511 d'une part, C2006 et EBC d'autre part).

D'autres espaces d'intérêt paysagers sont protégés grâce à des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine (P3511 et P3260).

**Les risques liés aux activités sont également pris en compte**, notamment au travers des constructibilités sous conditions (CSpn).

**La protection de la ressource en eau** (périmètres de captage des sources) est également intégrée au travers d'autres constructibilités sous conditions (CSrn).

Enfin, l'objectif de **diffuser les éléments de nature dans l'urbain** est décliné au travers de l'utilisation d'EBC maillant le territoire et

créant des îlots de fraîcheur. Il est également relié à la question de **la présence du végétal au sein des opérations**. Cette dernière est intégrée dans le règlement écrit des zonages à vocation économique :

- Un retrait des constructions plus important en limite de zones A/N.
- Des prescriptions paysagères renforcées pour les clôtures des limites séparatives en interface avec une zone A ou N.
- Des prescriptions paysagères renforcées pour les aménagements des abords de constructions et les plantations.

Ces outils réglementaires en faveur de la protection de l'environnement et des ressources naturelles constituent un socle et **seront renforcés dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU**.

Le plan de zonage du PLU en vigueur se trouve en annexe.

### 3.3 JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La mise en œuvre opérationnelle du projet retenu, décrit en partie 2, nécessite de faire évoluer le PLU en vigueur. **Compte tenu de son parti d'aménagement plus restrictif que le PLU en vigueur et de son intérêt général, ceci peut être effectué par une procédure de mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration de projet.**

Les objectifs de la mise en compatibilité sont les suivants :

- **METTRE EN ŒUVRE LA STRATEGIE ENVIRONNEMENTALE ET GARANTIR LA SEQUENCE EVITER-REDUIRE-COMPENSER-ACCOMPAGNER (ERC-A)**

La mise en œuvre du projet Bordeaux Aéroport est **totale**ment subordonnée à la mise en œuvre effective de la stratégie environnementale dans le respect des mesures compensatoires rattachées au projet, éléments de légalité définies dans l'étude d'impact du projet.

La stratégie environnementale relève en effet d'une approche intégrée du projet

d'aménagement, et en constitue **une des conditions de réalisation**.

Les protections environnementales prévues dans le cadre du projet Bordeaux Aéroport constituent des éléments à part entière du projet, au même titre que les aménagements (espaces publics) et les constructions projetées.

La mise en compatibilité doit permettre au PLU de contribuer à la mise en œuvre du

projet B2A, en assurant l'effectivité des mesures ERC-A qui en constituent un élément indissociable.

L'évolution du PLU vise ainsi à **satisfaire les conditions de réalisation du projet** en protégeant certains secteurs aujourd'hui ouverts à l'urbanisation.

Ainsi, dès lors que les mesures ERC-A nécessitent la mise en œuvre de protections réglementaires dans le PLU, la mise en compatibilité du document d'urbanisme constitue une garantie et une condition nécessaire à la déclaration d'intérêt général du projet.

## ● METTRE EN ŒUVRE LA STRATEGIE MOBILITE

L'inscription de nouvelles dispositions au PLU (emplacements réservés, servitude de localisation...) permettra à la collectivité de **s'assurer de la réalisation de nouveaux**

**espaces publics** (voiries, pistes cyclables, voies en site propre pour les transports en commun...) **nécessaires à la restructuration du réseau de voiries.**

## ● AMELIORER LE CADRE DE VIE DES USAGERS

L'inscription de nouvelles dispositions au PLU permettra à la collectivité de :

- **S'assurer de la réalisation d'une nouvelle offre d'espaces publics diversifiés** (places, placettes, parvis, espaces verts...), futurs lieux de vie sociale et de services,

- **Préserver et améliorer le cadre paysager qualitatif** unique du territoire de projet,
- **Améliorer les polarités de loisirs et sports existantes** pour permettre plus d'usages en dehors des heures de travail.

## ● LEVER DES DISPOSITIONS DU REGLEMENT APPLICABLES DANS LE PERIMETRE DE PROJET

Certaines dispositions du règlement du PLU en vigueur ne permettent pas de mettre en œuvre le projet :

- **Un espace boisé classé (EBC) mal positionné** qui entrave la réalisation d'une piste cyclable devra être ajusté. Il n'implique pas la coupe d'arbres.

- **Une disposition relative aux continuités écologiques mal positionnée** devra être ajustée.
- **Des dispositions relatives au patrimoine architectural empêchent la densification** d'un site déjà artificialisé à proximité de futurs transports en commun.

**Le projet ne pourrait donc être mené à terme sans que le document d'urbanisme soit mis en compatibilité avec le projet.** Les évolutions resteront limitées et contenues dans l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU 3.1. La mise en compatibilité fera de plus, l'objet, avant son approbation, d'une enquête publique lors de laquelle le public pourra se prononcer sur le contenu détaillé des modifications apportées au document d'urbanisme.

## 3.4 LES EVOLUTIONS ENVISAGEES

Il est envisagé de procéder aux évolutions suivantes du Plan local d'urbanisme (PLU 3.1) en vigueur :

OBJECTIFS DU PROJET	EVOLUTIONS DU PLU ENVISAGEES
PROGRAMMATION ECONOMIQUE	
Maintenir l'écosystème existant (tertiaire supérieur, BTP, ingénierie, industrie)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ajustement de dispositions relatives au patrimoine architectural</li></ul>
Faciliter le développement du secteur industriel et en particulier de l'ASD	
Promouvoir le développement de l'activité productive (petite et grande industrie, artisans, PME)	
STRATEGIE MOBILITE	
Renforcer le réseau de transports collectifs publics et privés	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inscrire des emplacements réservés (ER) et servitudes de localisation (SL) pour les voiries et ouvrages associés, à créer ou restructurer</li><li>- Inscrire des ER et SL pour les chemins à créer</li><li>- Intégrer des prescriptions concernant les modalités de réalisation des chemins au sein des fiches de dispositions relatives aux corridors écologiques, aux continuités paysagères et à la protection de l'environnement</li></ul>
Fluidifier le trafic par le renforcement du maillage viaire (créations de nouvelles voies et requalification des voiries existantes)	
Tisser un réseau pour les mobilités douces (marche, vélo) en parallèle des travaux de voirie	
Favoriser le covoiturage par l'aménagement de voies dédiées et de parking à l'entrée de l'OIM	
Favoriser et accompagner les plans de mobilité des entreprises	

Améliorer le parcours du dernier kilomètre en installant des box vélos sécurisés	
Optimiser la gestion du stationnement	
STRATEGIE ENVIRONNEMENTALE	
Préserver les sites à forts enjeux environnementaux	<ul style="list-style-type: none"><li>- Classer des zones urbaines ou à urbaniser en zone naturelle et zone agricole</li><li>- Inscrire des Espaces Boisés Classés (EBC) pour protéger des boisements ou des secteurs à boiser.</li></ul>
Améliorer les grands corridors écologiques	<ul style="list-style-type: none"><li>- Renforcer ou créer des fiches de dispositions relatives aux corridors écologiques, aux continuités paysagères et à la protection de l'environnement (prescriptions) renforçant les corridors environnementaux et la nature diffuse en milieu urbanisé.</li></ul>
Améliorer la fonctionnalité écologique des secteurs dégradés	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inscrire des emplacements réservés et servitudes de localisation espaces verts pour créer des corridors écologiques et valoriser des milieux déjà en place (compensation possible) en accueillant de la compensation.</li><li>- Inscrire des protections pour gérer et réguler les eaux pluviales à ciel ouvert et réduire le risque d'inondations en aval</li></ul>
Mettre en place une logique d'écologie urbaine intégrée (renaturation des cours d'eau, noues paysagères...)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Introduire des marges de recul pour amplifier les corridors écologiques le long des grands axes</li><li>- Localiser les zones humides avérées conditionnant la constructibilité</li></ul>
Préserver des paysages compatibles avec l'accueil de nouveaux usages	<ul style="list-style-type: none"><li>- Favoriser l'essor de la nature en ville par des prescriptions sur les clôtures adaptées au passage de la petite faune.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajustements des dispositions relatives aux continuités écologiques</li> <li>- Ajustements du contour d'EBC</li> </ul>
LE CADRE DE VIE	
Renouveler et créer de nouveaux espaces publics futurs lieux de vie sociale et de commodités	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrire des emplacements réservés et servitudes de localisation espaces verts pour créer des espaces publics (places, placettes, parvis...)</li> <li>- Renforcer ou créer des fiches de dispositions relatives aux corridors écologiques, aux continuités paysagères et à la protection de l'environnement (prescriptions relatives à l'aménagement de chemins et leurs espaces de natures associés (parcs, jardins, bois)</li> <li>- Classement en zone Ne de secteurs à usage sportif dans un cadre naturel</li> </ul>
Implanter des centralités et services aux entreprises et aux salariés	
Renforçant les polarités de loisirs et sports existantes (domaine de Pelus, Le Girondins) pour offrir des usages en dehors des heures de travail.	

Sans toucher aux orientations du PADD, la mise en compatibilité vise à mettre en œuvre et garantir un certain nombre d'objectifs du projet pour lequel une justification de l'évolution du document d'urbanisme est possible.

## 3.5 APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet a fait l'objet de solutions alternatives évaluées dans l'étude d'impact du projet.

Les incidences de la mise en comptabilité du PLU ont **des effets notables globalement positifs ou neutres sur l'environnement** dans la mesure où les évolutions du PLU envisagées se localisent sur un territoire classé exclusivement en zone urbanisée et qu'elles permettent principalement de mettre en œuvre la stratégie environnementale du projet.

Il est à noter que les évolutions du PLU projetées dans cette procédure constituent pour partie de mesures d'évitement, de réduction et de compensation identifiées dans l'étude d'impact globale du projet.

Le tableau suivant recense les incidences potentielles et les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences. Elles seront développées et complétées dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan.

THEME	INCIDENCES POTENTIELLES	MESURES ENVISAGEES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION
MILIEU PHYSIQUE	<p>Les évolutions envisagées par le PLU ne sont pas de nature à avoir un impact sur la topographie et la géologie du territoire.</p> <p>Les évolutions portées en faveur des îlots de fraîcheur participent à la lutte contre le réchauffement climatique et visent à un abaissement de la température diurne et nocturne dans les milieux urbanisés (classement en zone naturelle, fiches de dispositions relatives aux corridors écologiques, et à la protection de l'environnement introduisant la notion de coefficient de biotope, préservation des espaces de nature au sein d'espaces urbanisés, renforçant les trames vertes et bleues par des reculs, création d'EBC, inscription d'ER espaces verts, inscription ER et SL de voiries pour développer des mobilités alternatives et réduire l'usage de la voiture). Les incidences sont positives pour l'environnement.</p> <p>Les incidences sur le réseau hydrographique seront positives du fait du rétablissement du schéma hydraulique naturel, de la limitation de l'imperméabilisation des sols et de la maîtrise des ruissellements d'eau pluviale (classement en zone N, classement EBC, renforcement et création des fiches de dispositions relatives aux corridors écologiques, et à la protection de l'environnement, inscription ER espaces verts, localisation des zones humides)</p>	<p>Les incidences des évolutions du PLU étant positives pour l'environnement, elles n'appellent pas de mesures ERC.</p>
ARTIFICIALISATION DES SOLS	<p>L'ensemble des évolutions portant sur des zones déjà classées en zone urbanisée, l'artificialisation des sols résultant de la MECDU sera nulle, à l'exception des ER de voirie portant sur des secteurs aujourd'hui non artificialisés.</p> <p>Les emplacements réservés (ER) pour la création des voies nouvelles de maillage portent majoritairement sur des espaces déjà artificialisés. Les autres ER conduiront à une artificialisation limitée des sols</p>	<p>L'arificialisation des sols résultant des ER donnera lieu à une compensation hydraulique gérée par un système de noues, comme il sera spécifié dans la partie Loi sur l'eau du dossier d'autorisation environnementale</p>

	<p>Des évolutions envisagées en faveur de la non-imperméabilisation ou de la désimperméabilisation des sols (inscription de zones N, des EBC, des servitudes de localisation pour espaces verts, des dispositions relatives aux corridors écologiques, aux continuités paysagères et à la protection de l'environnement) auront des incidences positives en la matière.</p>	<p>Le tracé des ER sera défini en considérant l'état écologique initial afin d'éviter au maximum les zones humides et les habitats d'espèces protégées et de réduire les impacts. Les impacts résiduels feront l'objet de mesures de compensation après avis du CNPN dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale à laquelle sont soumis les travaux de réalisation des voies concernées.</p> <p>Les incidences des évolutions du PLU positives pour l'environnement n'appellent pas de mesures ERC.</p>
ENVIRONNEMENT HUMAIN ET ECONOMIQUE	<p>L'ajustement de dispositions relatives au patrimoine architectural permettra de densifier le bâti et donc d'accueillir des emplois supplémentaires dans une zone urbanisée et desservie par la future extension du tramway ligne A. Les incidences sont positives pour l'environnement humain et économique.</p> <p>Aucune zone Naturelle ne sera déclassée. Des zones ouvertes à l'urbanisation dans le PLU en vigueur seront classées en zone N. Les incidences sur l'occupation des sols (dont habitat) sont positives sur l'environnement et seront nulles pour l'environnement humain et économique.</p> <p>L'accroissement de la population (+10 000 emplois) générera plus de déplacements endogènes et exogènes au territoire. L'inscription ou la restructuration d'emplacements réservés et de servitudes de localisation de voiries, stationnements et chemins répondent à la stratégie mobilité du projet et visent à l'amélioration des</p>	<p>Les incidences des évolutions du PLU positives pour l'environnement humain et économique n'appellent pas de mesures ERC</p> <p>Les incidences négatives sur l'artificialisation des sols sont compensées par les incidences positives sur l'environnement humain et économique. Le projet prévoit d'éviter au maximum les enjeux forts et très forts.</p>

	<p>conditions d'accès, de circulation et de l'offre de déplacements sur le territoire. Les évolutions favoriseront le report modal vers des modes actifs ou l'usage des transports en commun et une diminution de l'usage de la voiture.</p> <p>Leur incidence est positive sur ce volet de l'environnement.</p> <p>L'inscription d'ER et servitudes de localisation espaces verts, et le renforcement ou la création de fiches visent la création d'espaces publics, futurs lieux de vie sociale et de commodités pour les usagers ; tout cela a des incidences positives pour l'environnement humain et économique.</p> <p>Le classement en Ne de secteur à usage sportif renforce les polarités de loisirs et sports existants.</p> <p>Les incidences sont positives pour l'environnement humain et économique.</p> <p>Les mesures en faveur de la protection et de la valorisation du patrimoine paysager vont améliorer le cadre de vie des activités présentes et accompagner l'accueil d'activités et d'emplois à venir sur le secteur en modifiant leur environnement naturel (voir ci-dessous).</p> <p>Incidence positive en termes d'attractivité du secteur. Sans incidence directe sur l'environnement humain et économique.</p>	
ENVIRONNEMENT NATUREL	<p>Les changements apportés en lien avec ce thème sont nombreux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Classer des zones urbaines ou à urbaniser en zone naturelle et zone agricole</li> <li>- Inscrire des Espaces Boisés Classés (EBC) pour protéger des boisements ou des secteurs à boiser.</li> <li>- Renforcer ou créer des fiches de dispositions relatives aux corridors écologiques, aux continuités paysagères et à la protection de l'environnement (prescriptions) renforçant les corridors environnementaux et la nature diffuse en milieu urbanisé.</li> </ul>	<p>Les incidences des évolutions du PLU globalement positives pour l'environnement naturel n'appellent pas de mesures ERC.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrire des emplacements réservés et servitudes de localisation espaces verts pour créer des corridors écologiques et valoriser des milieux déjà en place (compensation possible) en accueillant de la compensation.</li> <li>- Inscrire des protections pour gérer et réguler les eaux pluviales à ciel ouvert</li> <li>- Introduire des marges de recul pour amplifier les corridors écologiques le long des grands axes</li> <li>- Localiser les zones humides avérées conditionnant la constructibilité</li> </ul> <p>Les incidences de ces évolutions sur l'environnement naturel sont positives.</p> <p>L'ajustement de dispositions relatives aux corridors écologiques n'aura pas d'incidence sur l'environnement</p> <p>Les incidences de la suppression d'un EBC seront positives dans la mesure l'EBC supprimé sur le PLU était mal positionné. La suppression sera compensée par une création dans cette mise en compatibilité. Cette évolution vient corriger une erreur matérielle.</p> <p>Le territoire de projet n'intercepte aucun site Natura 2000.</p> <p>Le territoire de projet n'est pas concerné par les zones d'inventaire de type ZNIEFF.</p> <p>Les incidences de l'ensemble de ces évolutions sur l'environnement naturel sont globalement positives.</p>	
ENVIRONNEMENT SANITAIRE / NUISANCES	<p>Les ER contribueront à fluidifier la circulation et à permettre la réalisation d'infrastructures de transport en commun et dédiées aux cycles, ce qui contribuera à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores.</p> <p>Les incidences sur l'environnement sanitaire et la santé humaine sont positives.</p> <p>Les mesures en faveur de la végétalisation contribueront à lutter contre les îlots de chaleur urbains, et donc à améliorer le confort thermique des usagers.</p> <p>Les incidences sur l'environnement sanitaire et la santé humaine sont positives.</p>	<p>Les incidences des évolutions du PLU globalement positives pour l'environnement sanitaire et les nuisances n'appellent pas de mesures ERC.</p>

	<p>Les mesures en faveur de l'amélioration du réseau hydrographiques et l'inscription des zones humides présentent un risque sanitaire lié au développement possible du moustique tigre.</p> <p>Les incidences sont favorables pour l'environnement naturel et pourraient être négatives pour la santé humaine.</p> <p>La non-évolution des zonages n'engendre pas d'incidences supplémentaires sur l'environnement sanitaire et la santé humaine.</p> <p>Le territoire est soumis à l'influence du trafic aérien de l'aéroport. Le développement du territoire est conditionné à un plan d'exposition au bruit.</p> <p>Les évolutions de cette mise en compatibilité du PLU sont sans incidence sur l'environnement sanitaire et les nuisances.</p>	
PAYSAGE, PATRIMOINE NATUREL ET BATI	<p>Il n'y a pas de monument historique, d'aire de mise en valeur de l'architecture, du patrimoine, des sites classés ni inscrits, de sites archéologiques au sein du périmètre de projet. Pas d'incidence.</p> <p>L'ajustement de dispositions relatives au patrimoine architectural permettra de densifier le bâti dans une zone urbanisée et desservie par la future extension du tramway ligne A. Les incidences sont négatives pour l'environnement sur ce thème.</p> <p>Le patrimoine paysager existant sera protégé davantage qu'il ne l'est aujourd'hui par le renforcement ou la création des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques et aux paysages.</p> <p>Les incidences seront positives pour l'environnement sur ce thème.</p> <p>Les incidences sur le paysage, le patrimoine naturel et bâti sont globalement positives.</p>	<p>Les incidences des évolutions du PLU globalement positives pour le paysage, le patrimoine naturel et bâti n'appellent pas de mesures ERC.</p>

<p>RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION DES SOLS</p>	<p>Le territoire compte de nombreuses industries pouvant présenter des risques sur les personnes, les biens et l'environnement. Il est dénombré 44 installations classées dont 32 sont soumises au régime d'autorisation au titre du Code de l'environnement. Deux sont classées SEVESO Seuil Haut et une SEVESO seuil bas. Des canalisations de transport de matières dangereuses traversent également le territoire.</p> <p>L'historique des activités exercées révèle la présence de sites et sols potentiellement pollués.</p> <p>Aucune des évolutions du PLU envisagée n'a d'incidence pour des activités de ce type. Sans incidence sur les risques et pollutions.</p>	<p>Sans objet.</p>
---	---	--------------------



## > CONTACT BORDEAUX METROPOLE

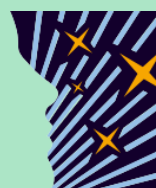
**Sophie Jeantet**

Directrice de l'OIM Bordeaux-Aéroport

**Justine Gaillard**

Référente de la concertation

[ju.gaillard@bordeaux-metropole.fr](mailto:ju.gaillard@bordeaux-metropole.fr)



SAINT MÉDARD  
EN JALLES

