Direction générale Valorisation du territoire

OPERATION D'AMENAGEMENT BORDEAUX INNO CAMPUS EXTRA-ROCADE

I. Note de présentation non technique du projet

Direction générale Valorisation du territoire
Mission Stratégie territoriale et ingénierie

Opération d'aménagement
« Bordeaux Inno Campus extra-rocade »
Enquête publique unique
Note de présentation non technique

ARTICLE L.123-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

1. PREAMBULE

Le présent rapport est la note de présentation non technique visée à l'article L123-6 du Code de l'Environnement sous les termes suivants: «Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programmes soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme ». L'objet de cette présente notice a donc pour mission d'assurer une meilleure compréhension de la procédure d'Enquête Publique par le grand public au travers de la présentation du projet urbain ainsi que des différentes pièces de l'enquête publique qui la composent.

Toutefois, il est rappelé que ce document est une note de présentation et qu'il ne saurait se substituer à l'ensemble du dossier qui reste la référence pour présenter les activités et installations du projet dans leur ensemble.

En accord avec l'article L123.6 du code de l'environnement, Bordeaux Métropole a demandé à procéder à une enquête publique unique pour le projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade (BIC ER). Cette enquête publique fera l'objet d'un rapport unique de la commission d'enquête, nommée par le tribunal Administratif de compétence, ainsi que des conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

L'enquête publique, régie par les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement, a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact et études déposées, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

2. JUSTIFICATION DU DOSSIER

Le présent dossier constitue la note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale déposée par :

BORDEAUX METROPOLE

Esplanade Charles-de-Gaulle

33000 BORDEAUX

Le conseil métropolitain de Bordeaux du 21 décembre 2018 a décidé d'approuver le dossier d'enquête unique ici présenté.

3. JUSTIFICATION DU PROJET

Un projet de renouvellement urbain sur un territoire confronté à une crise de croissance

Le projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade est une opération de renouvellement urbain visant à densifier un territoire dominé par des zones d'activités vieillissantes. La dégradation des espaces publics, les problèmes de congestion chronique liés à une dépendance à la voiture et la pénurie d'offre foncière ont dégradé l'attractivité de ce secteur pourtant stratégique pour l'emploi métropolitain. Au-delà des enjeux économiques liés à la perte d'emplois et de compétences, cette situation s'avère

problématique sur le plan environnemental. Le territoire, aménagé dans les années 1970 et 1980, est très artificialisé, ce qui en fait une des principales plaques de chaleur de la métropole.

Le pari de l'opération BIC extra-rocade est donc de concilier développement économique avec le maintien et l'augmentation du nombre d'emplois pour accompagner la croissance démographique de la métropole bordelaise (+8 800 emplois soit 8,8% de l'objectif métropolitain d'ici 2030 et +850 logements) avec la promotion de mobilités plus vertueuses et la reconquête écologique d'un territoire. Réinvestir ce territoire en grande partie urbanisé est une alternative au desserrement des emplois et de l'habitat hors métropole, dans la couronne périurbaine, dont on sait qu'elle se traduira par une accélération du mitage des espaces naturels et un allongement des déplacements pendulaires en voiture.

Cette approche résolument vertueuse à l'échelle métropolitaine ne va pas sans générer des impacts sur l'environnement local. En effet, investir dans les transports alternatifs à la voiture implique de réaliser de nouvelles infrastructures. Requalifier du foncier aujourd'hui en grande partie occupé (même s'il est sous-occupé) nécessite de pouvoir proposer des solutions de relocalisation aux entreprises sur des terrains aménagés. Au terme de la démarche éviter-réduire-compenser-accompagner, le projet BIC extra-rocade propose d'aménager 12,1 ha d'habitats d'espèces protégées (tous à enjeux écologiques faibles à modérés). Cette superficie est indispensable à la relocalisation des activités qu'il est nécessaire de déplacer pour engager la dynamique de renouvellement urbain sur le territoire du projet, aujourd'hui occupé en grande majorité, ce qui fait qu'il n'existe pas d'alternative à l'artificialisation limitée de ces sites de projet. Ces chiffres sont à mettre en regard de la superficie totale du projet (553 ha du projet, ce qui implique que les habitats protégés détruits ne représentent que 2,2% du périmètre d'assiette) et du ratio emplois et habitant accueillis (10 700 soit 532 emplois ou habitants par ha détruit) à mettre en regard de l'impact qu'aurait une implantation de ces emplois et de ces habitants sur des terrains naturels en grande périphérie (la densité communément constatée dans les zones d'activités et les lotissements pavillonnaires dépasse exceptionnellement 20 emplois/ha et 40 habitants/ha).

Pour des raisons tenant notamment à la parfaite information du public sur les différents volets du projet et au calendrier opérationnel, a été retenu le principe d'une enquête publique unique portant sur trois demandes d'autorisation, et ayant pour pivot une évaluation environnementale commune portant à la fois sur le projet et le plan. Cette architecture considère que l'ensemble des projets portés par une multitude de maîtres d'ouvrages est constitutif d'un seul projet global et d'une seule et même opération d'aménagement d'intérêt métropolitain.

Garantir les objectifs environnementaux sans figer les futures constructions

L'évaluation environnementale et la mise au point de ces trois dossiers d'autorisation ont nécessité un important travail de recollement des projets en gestation sur le territoire, tributaire de la coopération des porteurs de projet. Seule une minorité de grands acteurs a pu être associée (dont le CHU de Bordeaux, l'Université de Bordeaux, les communes de Gradignan et Pessac, l'Immobilière Casino, la foncière propriétaire du site Metro, ou encore l'AFPA), mais ils représentaient les principaux propriétaires et affectataires des terrains concernés par des enjeux d'espèces protégées.

Pour le reste du territoire, il convenait de définir des orientations d'aménagement alors même que la conjoncture économique, les besoins spécifiques des entreprises et les stratégies d'acteurs pour les dix années à venir ne sont pas connus. L'incertitude propres aux projets d'immobilier d'entreprise ne permettait pas de dessiner les futures constructions au risque de figer des volumes inadaptés aux besoins. De même, l'étendue de l'opération excluait de mener des études de maîtrise d'œuvre détaillées sur l'ensemble des équipements. Afin de satisfaire les exigences des services instructeurs, variables selon les thématiques considérées, il a été décidé de procéder comme suit :

- pour les équipements publics, l'établissement d'un plan général des travaux à l'échelle 1:1000, de niveau étude préliminaire ;

- pour les constructions, la définition d'une enveloppe globale de surfaces de plancher (pour les impacts liés à la mobilité et à l'énergie), d'emprises au sol maximales (pour les impacts liés aux eaux de

ruissellement et aux îlots de chaleur), le dessin précis étant réservé aux sites revêtant des enjeux faune-flore.

Il en résulte un projet dont le dessin des implantations de constructions sur les sites de projet est illustratif des incidences environnementales maximales mais dont la stratégie environnementale et les principes (y compris en-dehors des sites de projet, sur le tissu constitué) sont clairement exposés, ce qui offre une grande souplesse dans leur déclinaison à l'échelle de chaque construction tout en garantissant l'atteinte du niveau d'ambition globale.

Garantir l'évitement, la réduction et les compensations écologiques y compris sur le foncier privé

Afin d'apporter les garanties nécessaires en matière d'évitement, de réduction et de compensation des impacts dans un contexte de très grand morcellement de la propriété, il n'était pas possible d'obtenir l'accord écrit de l'ensemble des propriétaires. C'est donc via la mise en compatibilité du document d'urbanisme (Mecdu) – qui sanctuarise des espaces boisés classés, des arbres remarquables, et des corridors paysagers tout en imposant des mesures en faveur des énergies nouvelles et renouvelables et de la mobilité alternative) – que l'évitement et la réduction des impacts sont assurés ; et via la déclaration d'utilité publique (DUP) – qui permettra à Bordeaux Métropole de maîtriser à terme les sites de compensation – complétée des accords amiables joints au dossier CNPN que la faisabilité de la compensation sera assurée.

Ainsi, de manière atypique, la Mecdu a pour principal objectif de réduire la constructibilité afin de sanctuariser les habitats et espèces remarquables, et non pas comme habituellement d'augmenter la constructibilité. Ce sont ainsi 34,3 ha de zones aujourd'hui constructibles, 57 arbres remarquables en-dehors de ces emprises et de nouveaux corridors de biodiversité qui sont ainsi protégés sans qu'aucune zone ne soit ouverte à l'urbanisation.

Associer les porteurs de projets tiers à l'ambition environnementale, en les impliquant dans les efforts en faveur d'une mobilité plus durable, du paysage, de la biodiversité et de la maîtrise énergétique et des émissions de gaz à effet de serre

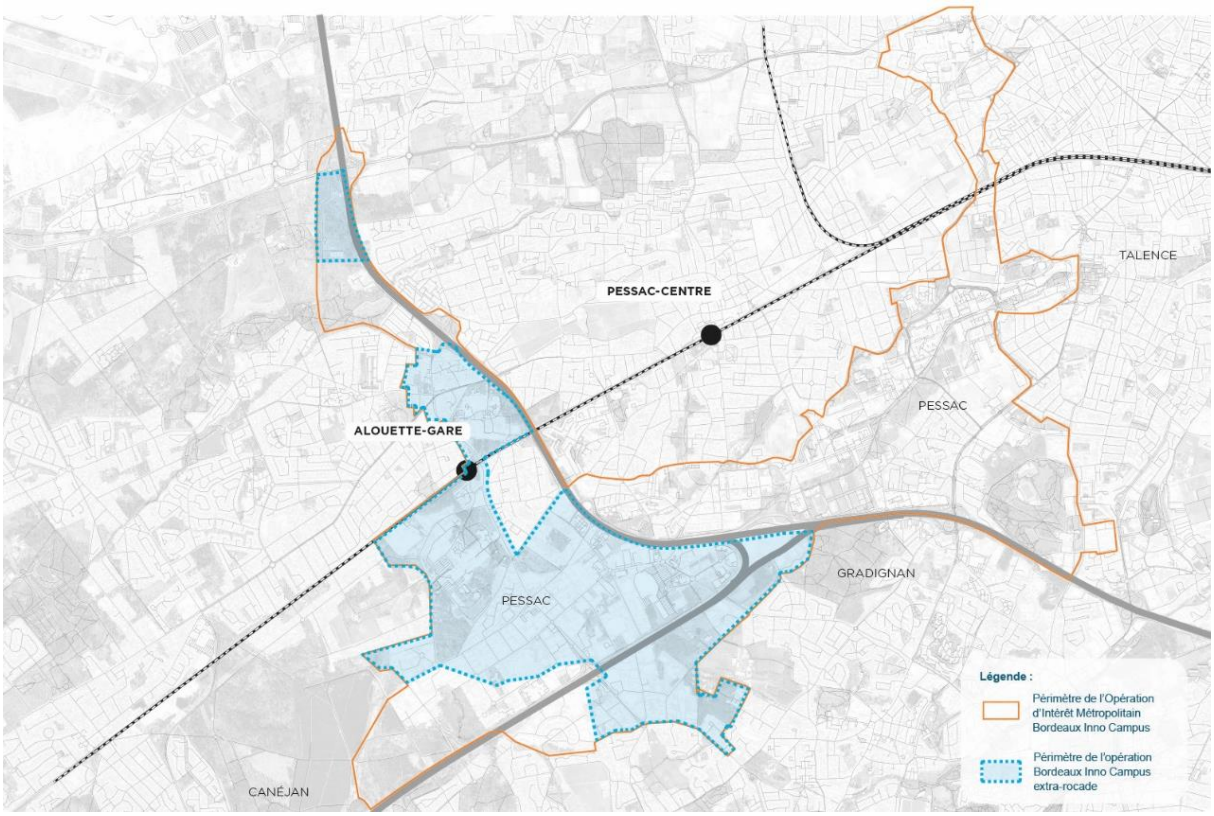
Du fait du périmètre d'ensemble, les futurs projets de construction inscrits dans le champ de l'opération d'aménagement BIC extra-rocade seront considérés comme des composantes de l'opération et donc mécaniquement soumis à étude d'impact. L'étude d'impact de l'opération BIC extra-rocade pourra faire office d'étude d'impact des projets de construction sans formalité supplémentaire dès lors que ces projets ne modifient pas notablement les incidences sur l'environnement telles que décrites dans l'étude d'impact. Si des incidences notables sont détectées, le porteur de projet devra mettre en œuvre la procédure d'actualisation de l'étude d'impact globale. La procédure de participation du public par voie électronique, moins lourde, se substituera toutefois à l'enquête publique environnementale. Un guide pratique (cahier de préconisations) a été mis au point à cet effet.

Ainsi, le dispositif d'autorisations BIC extra-rocade incite-t 'il les porteurs de projet désireux de ne pas mener leur propre évaluation environnementale à respecter les orientations définies dans l'étude d'impact, notamment sur des aspects qu'il n'est pas possible de traduire dans le PLU (gestion des travaux en phase chantier ou efforts en faveur du covoiturage et des modes alternatifs à la voiture par exemple). Il ne pénalise pas pour autant les autres porteurs de projet, mais les place devant leur propre responsabilité environnementale en leur imposant a minima une actualisation des impacts pour l'environnement de leur propre projet.

Programme de constructions et parti d'aménagement

L'objectif du projet BIC extra-rocade est de pouvoir accueillir 8 800 emplois diversifiés et 1 900 habitants supplémentaires sur un territoire à cheval sur les communes de Pessac, Gradignan et Mérignac, confronté à une des équipements dégradés et à une crise de croissance qui s'exprime notamment dans la congestion automobile et la pénurie foncière.

Figure 1 : Périmètre du projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade (BIC ER, en bleu) au sein du périmètre de l'Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus (en orange)

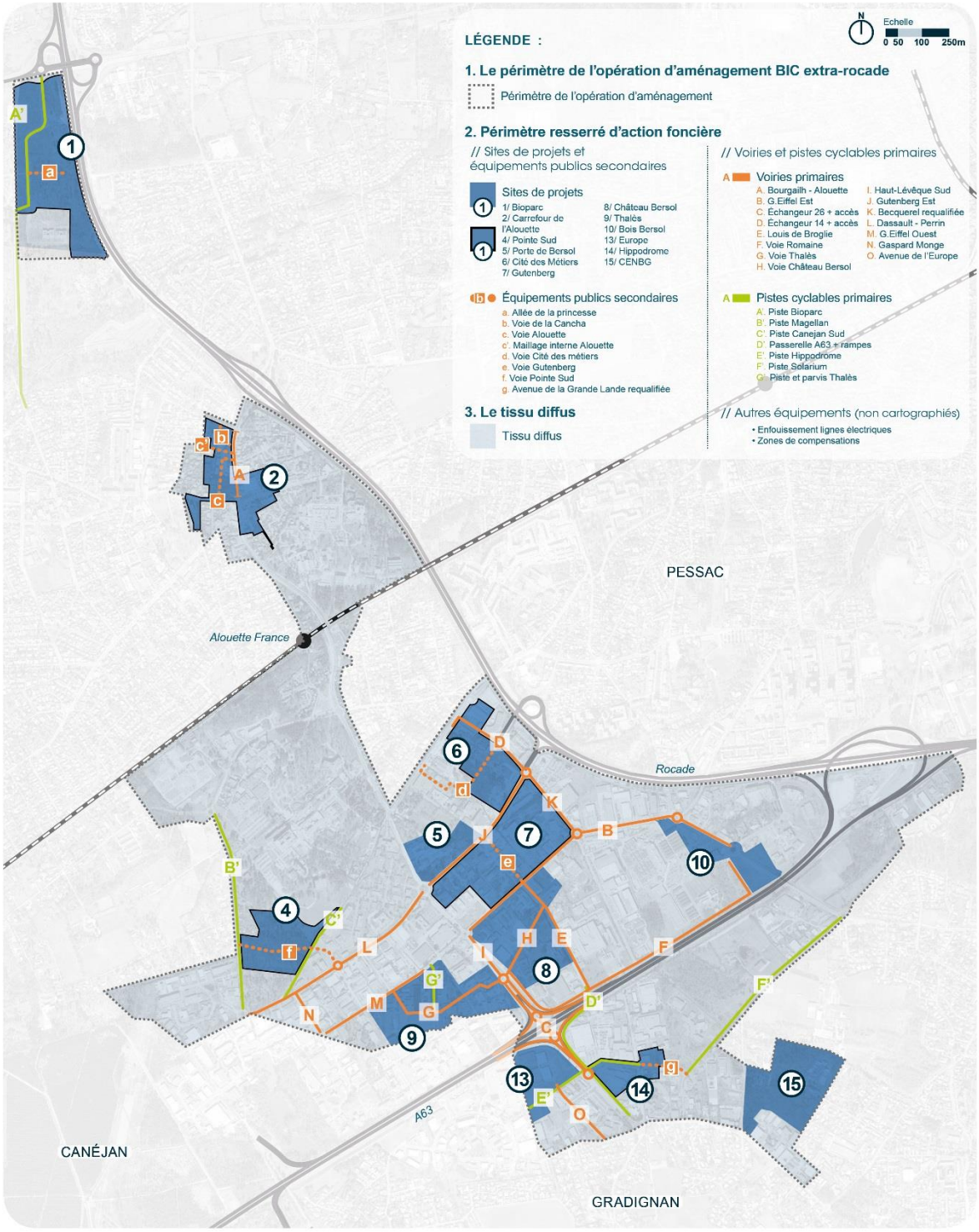


Cela passe par la construction d'ici 2035 de 332 000 m² de constructions supplémentaires qui s'ajoutent à 82 000 m² de projets connus, ainsi que la démolition-reconstruction ou la rénovation de 598 000 m² du parc immobilier existant.

Pour accueillir les nouveaux usagers, un ambitieux programme d'équipements publics consistant à requalifier l'espace public en supprimant le stationnement et les emplacements de stationnement sauvage (810 emplacements supprimés) au profit des espaces naturels et des piétons, aménager un réseau cyclable confortable et sûr (y compris une passerelle pour franchir l'autoroute A63), aménager un itinéraire de bus à haute performance, supprimer les goulots d'étranglement générateurs de remontées de files dangereuses sur le réseau autoroutier, réaliser de nouvelles voies de desserte concourant à l'amélioration du maillage de desserte locale, qualitatifs est prévu. Ce programme comprend également des mesures telles que le renforcement des réseaux électriques, et la mise en œuvre de compensations écologiques.

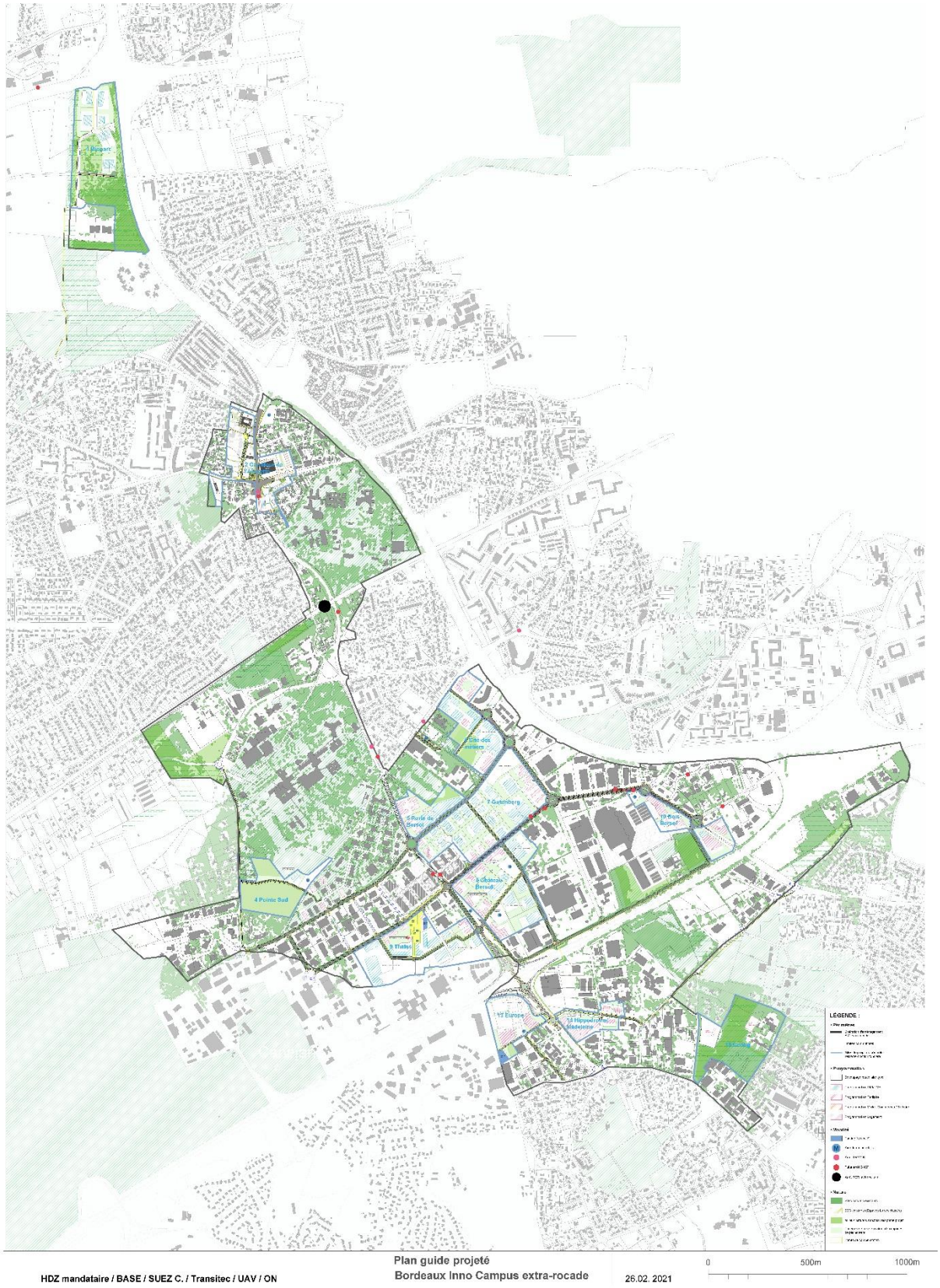
Si le projet porte bien sur l'intégralité du périmètre de 553 ha, environ 80% des constructions nouvelles sont prévues sur douze sites de projets subséquents qui, avec les emprises des équipements publics, constituent un périmètre de 153 ha sur lequel Bordeaux Métropole envisage de concentrer l'action foncière : le périmètre resserré d'action foncière (PRAF).

Figure 2 : Plan de localisation des équipements publics et des sites de projets au sein du projet BIC extra-rocade



Concernant un territoire en quasi-totalité urbanisé, le projet BIC extra-rocade s'apparente ainsi à une opération de renouvellement urbain visant à densifier et reconstruire la ville sur elle-même, afin de limiter l'étalement urbain, d'optimiser les infrastructures existantes, et d'améliorer la performance du parc d'immeubles vieillissants.

Figure 3 : Plan-guide du projet



4. PRINCIPALES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION, DE COMPENSATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Les principales incidences du projet sur l'environnement identifiées dans l'étude d'impact et mesures d'évitement, de réduction et de compensation adoptées en conséquence sont les suivantes :

- **Hydraulique :** Les besoins de compensation hydraulique liés à la réalisation des équipements publics seront traités sur le domaine public, via des solutions aériennes qui contribueront par ailleurs à améliorer la qualité du paysage et de la biodiversité (noues plantées), à l'exception de l'itinéraire bus structurant pour lequel le manque de place conduit à privilégier des collecteurs. L'imperméabilisation des sols sera limitée par un coefficient d'espaces de pleine terre supérieur à celui qui du PLU en vigueur. Les compensations hydrauliques résiduelles seront gérées soit à l'échelle du site de projet lorsqu'il est aménagé par un aménageur unique, soit à la parcelle. Les eaux usées seront traitées par autoépuration des noues avant infiltration et la mise en œuvre de séparateurs à hydrocarbures sur les zones de stationnement et de remplissage de carburant
- **Sols :** des études géotechniques seront nécessaires pour compenser les risques de retrait/gonflement des argiles et de pollution des sols.
- **Environnement économique et humain :** au total, le projet permettra d'accueillir 1 900 habitants (1 400 dans le seul PRAF) et 8 800 emplois (6 600 dans le seul PRAF) supplémentaires. Le développement des constructions nécessaires implique le départ (à l'amiable ou par voie d'éviction) d'environ 700 emplois dans des activités incompatibles avec le projet. Ce chiffre a été sensiblement réduit après mise en œuvre des mesures d'évitement, qui permettront grâce à l'adaptation qui a été faite du projet de maintenir plus de 800 emplois sur des sites initialement considérés comme à reconvertir.
- **Mobilité :** en dépit de cette progression de près de 45% du nombre d'emplois, le projet permettra de contenir l'augmentation du trafic à +21 500 véhicules par jour (+18,4%) dont 19% transportant des covoitureurs, pour +51 000 déplacements (+37,8%) par rapport à l'état initial. Grâce à un programme ambitieux d'infrastructures en faveur des transports en commun et des modes doux, mais aussi une politique volontariste de maîtrise du stationnement sur le domaine public et le domaine privé, et des actions d'accompagnement destinées à promouvoir les modes alternatifs à l'autosolisme, le projet permettra de faire progresser la part modale des modes actifs et transports en commun de 15,1% à 25,3%, ce qui s'avère particulièrement ambitieux pour un territoire constitué de grandes emprises monofonctionnelles extra-rocade parcouru par des flux de transit sur lesquels le projet dispose de peu de levier. De la sorte, le projet permettra de réduire l'impact écologique de la mobilité par rapport au scénario de référence en réduisant de 17 500 le nombre de voitures par jour.
- **Energie et climat :** Le projet BIC extra-rocade devrait générer 550 000 T d'émissions de CO2, dont environ 80% en phase de construction, soit environ 0,6 T d'émissions par m² de surface de plancher construit (en tenant compte des surfaces nouvelles comme des surfaces reconstruites), auxquelles s'ajoute 0,2 T d'émissions par m² supplémentaire créé. Des mesures volontaristes en faveur de plantations, de végétalisation des toitures et des aires de stationnement, et de production d'énergie photovoltaïque seront mises en œuvre via notamment la mise en compatibilité du document d'urbanisme. Aux chiffres figurant dans le dossier s'ajoutent les impacts liés à la séquestration carbone qu'a demandé d'évaluer l'Ae. Les émissions de carbone liées à l'artificialisation des sols générés par le projet peuvent être évaluées à 4 400 TCO2/an au maximum par rapport à l'état initial. Le bilan carbone est globalement positif par rapport au scénario de référence, avec une perte de séquestration réduite d'environ 1 500 TCO2, voire négatives jusqu'à -3 800 TC02/an si on tient compte de la renaturation des parcelles déjà bâties qu'impose le nouveau coefficient de pleine terre du PLU mis en compatibilité
- **Environnement naturel :** Suite à l'avis de l'Ae et du CNPN, il est proposé des mesures d'évitement complémentaires à celles envisagées dans le dossier initial. Cela permettra de réduire les habitats d'espèces sensibles de 24,4 ha. Cela permettra également de réduire les boisements détruits de 11,4 ha (dont 9,2 ha soumis à autorisation de défrichement) à 6,0 ha

(dont 3,2 ha soumis à autorisation de défrichement). Les impacts ont été réduits en adaptant la configuration du projet, comme par exemple sur les sites de projet Bioparc, Cité des métiers, Pointe sud et CENBG. Des mesures d'accompagnement sont prévues, comme des coefficients d'espace de pleine terre supérieurs aux normes en vigueur dans le PLU en vigueur, des prescriptions dans le règlement d'urbanisme imposant de veiller à maintenir ou recréer des corridors paysagers, ou les modalités d'aménagement des marges de recul afin que les parcelles riveraines des axes viaires réaménagés contribuent à la qualité du paysage. Tous ces éléments concourent à densifier la trame verte à l'échelle du projet. Les impacts résiduels, nécessaires à la mise en œuvre du schéma de déplacements et à la relocalisation de certaines activités-clés (préalable à la dynamique de renouvellement du parc immobilier), seront compensés en grande majorité sur le périmètre ou à proximité directe, en mutualisant là où cela est possible les différents types de compensations. Les surfaces défrichées seront compensées financièrement.

- **Environnement sanitaire :** Les concentrations de polluants atmosphériques devraient être drastiquement réduites en conséquence de la mise aux nouvelles normes du parc de véhicules, mais aussi des actions en faveur du report modal. Ces diminutions seront très supérieures aux effets liés à l'augmentation du trafic automobile.
- **Patrimoine :** Des constructions et ensembles qui présentent un intérêt architectural, paysager et/ou historique et des arbres remarquables feront l'objet de protections patrimoniales dans le document d'urbanisme, en particulier, le central téléphonique Orange, les maisons situées 13 rue Locarno et 6 rue Daniel Defoe sur le site du carrefour de l'Alouette, le pavillon des femmes, le bâtiment courbe de l'institut des métiers de la santé et la chartreuse sur le site de l'hôpital Xavier Arnozan, ainsi que la halle du site RTE avenue de Magellan.

5. PROCEDURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le projet OIM BIC ER, malgré son ampleur inédite, présente toutes les caractéristiques d'une opération d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme. Il entre donc, dans sa totalité, dans le champ de la rubrique 39 de la nomenclature des études d'impact. Le projet nécessite donc, à double titre, une évaluation environnementale :

- au titre du projet lui-même,
- au titre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, nécessaire à la réalisation des objectifs du projet.

En outre, la mise en œuvre de ce projet requiert une autorisation environnementale en application de l'article L.181-1 du Code de l'environnement au titre (1) des interventions prévisionnelles sur le milieu aquatique, (2) des défrichements et (3) de la dérogation aux interdictions pour la conservation des espèces protégées. La délivrance de cette autorisation relève de la compétence du préfet.

Enfin, la mise en œuvre du projet nécessite des acquisitions foncières, le cas échéant par voie d'expropriation. Une demande de déclaration d'utilité publique auprès du Préfet s'impose donc. Compte tenu de la nécessaire proportionnalité entre les objectifs d'utilité publique du projet envisagé et des atteintes potentielles à la propriété privée, il proposé de restreindre le périmètre d'acquisition foncière à un périmètre dit « périmètre resserré d'action foncière » englobant :

- les sites de projet, à l'exclusion du site du CENBG (propriété de l'Etat et affecté à l'Université de Bordeaux, qui assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux qui y sont envisagés)
- les emprises stricto sensu nécessaires à la réalisation du programme d'équipements publics, notamment de voiries.