



Direction générale Valorisation du territoire
Mission Stratégie territoriale et ingénierie

Opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade

Déclaration d'intention de mise en compatibilité du document d'urbanisme de Bordeaux Métropole

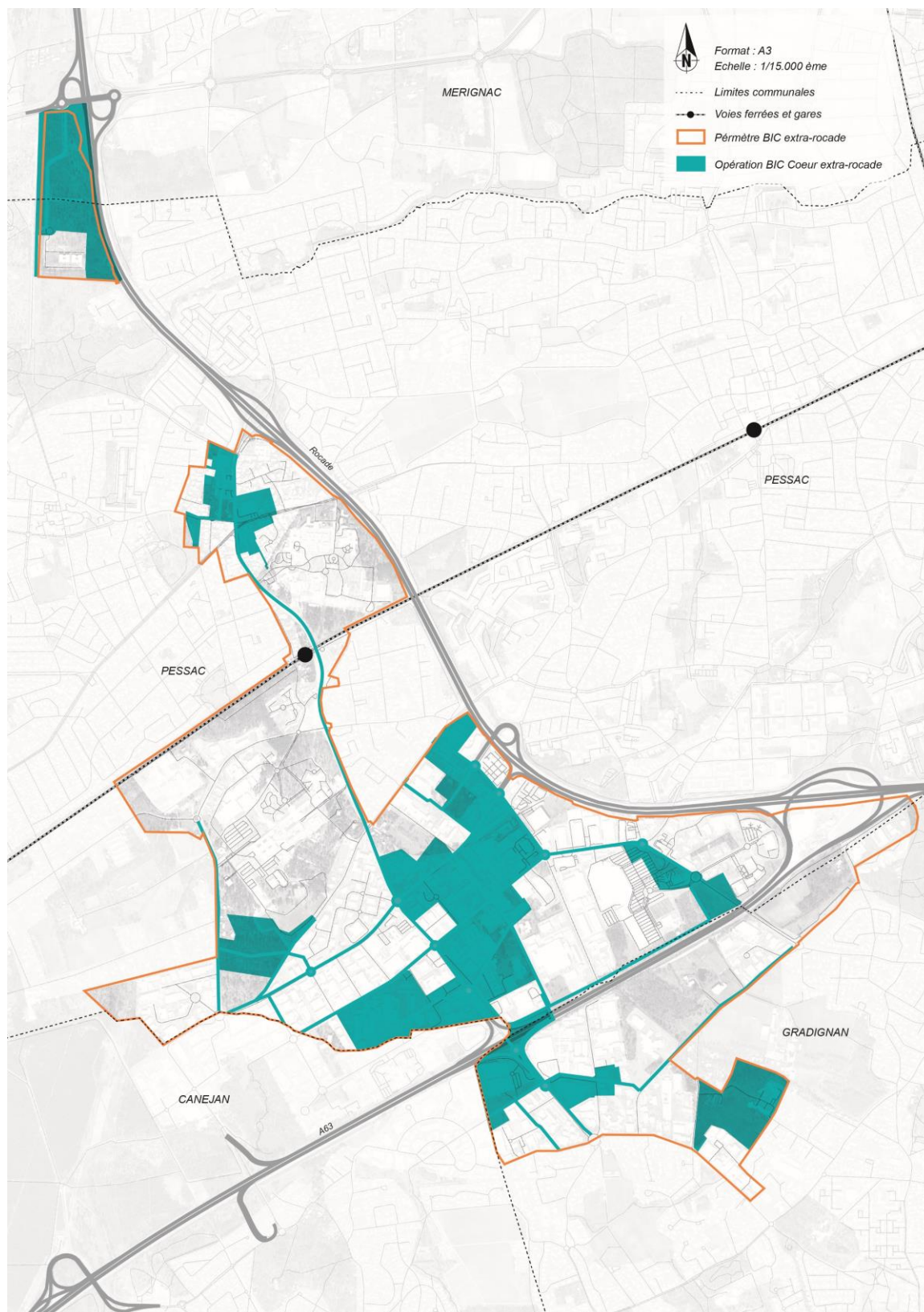
La présente déclaration d'intention réalisée au titre de l'article L 121-18 du code de l'environnement porte sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) pour la réalisation du projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade (553 ha).

Cette mise en compatibilité du PLU se décline dans deux procédures distinctes au titre :

- D'une déclaration de projet qui concerne environ 400 ha, correspondant à la différence entre le périmètre global du projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade et la partie opérationnelle ;
- D'une déclaration d'utilité publique pour les secteurs opérationnels, dits « Opération BIC Cœur extra rocade », qui concerne environ 150 ha.

(v. plan de périmètre ci-dessous)

Le projet est d'envergure, et a donné lieu à une concertation préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, de mai à novembre 2016. Suite à l'élaboration du programme découlant de l'avancement des études préalables et de cette concertation associée, il a été élaboré un plan guide général, qui dote le projet d'ensemble d'un cadre cohérent dans la durée, de manière itérative avec l'élaboration d'une étude d'impact. Afin de mettre en œuvre le projet, soumis à plusieurs autorisations (autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'eau, de l'autorisation de défrichement, et de la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées, déclaration d'utilité publique (DUP)), il est nécessaire de faire évoluer le PLU 3.1, actuellement en vigueur, approuvé le 16 décembre 2016. Les évolutions resteront limitées et contenues dans l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU 3.1. Mais elles doivent permettre de le mettre en compatibilité avec le plan guide global retenu pour ce projet Bordeaux Inno Campus extra-rocade (BIC^{ER}). C'est la raison pour laquelle Bordeaux Métropole n'envisage pas de concertation facultative au sens de l'article L121-18 du code de l'environnement, la mise en compatibilité faisant 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.



En conséquence, la présente déclaration d'intention présente dans un premier temps les grandes caractéristiques du projet et dans un second temps les nécessaires évolutions du PLU3.1 ainsi que leurs conséquences potentielles sur l'environnement.

1. Description du projet pour la réalisation duquel le document d'urbanisme doit être mis en compatibilité

1.1 Genèse du projet

Par délibération du 19 mai 2017, le Conseil de Bordeaux métropole a adopté le bilan de la concertation préalable à l'opération d'aménagement Bordeaux Inno Campus extra-rocade (BIC^{ER}) (anciennement dénommée « vallée créative ») menée en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme. Le Conseil a « décidé d'engager les études et démarches nécessaires au dépôt de l'ensemble des dossiers d'autorisations [...] ainsi qu'un processus de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme » permettant d'atteindre les objectifs (1) de mobilité durable, (2) de cadre de vie et de travail attractif, (3) de meilleure articulation entre développement économique, grands équipements et projet urbain, et (4) d'aménagement plus durable sur le plan énergétique et écologique. Le parti d'aménagement retenu au terme de la concertation décline les grands principes suivants :

- a) **En matière de mobilité**, l'amélioration de l'accessibilité tous modes et des conditions de circulation automobile en restructurant les échangeurs de la rocade bordelaise et de l'autoroute A63, en réalisant des aménagements viaires permettant une meilleure desserte bus, et en résorbant les discontinuités cyclables (y compris au niveau de la traversée de l'A63).
- b) **En matière de cadre de vie**, la requalification d'une grande partie des espaces publics en veillant au confort des piétons et des cyclistes, en promouvant une nouvelle urbanité grâce à un urbanisme, un paysage et une architecture de qualité, et en préservant les espaces naturels pratiqués par les usagers.
- c) **En matière de programmation**, la création des conditions d'accueil d'environ 8 000 emplois diversifiés supplémentaires, d'une offre de logements à coûts maîtrisés respectueuse du contexte, et des services correspondants.
- d) **En matière d'environnement**, la reconstitution d'une trame verte et bleue au sein des grands espaces artificialisés comme la zone d'activités de Bersol, en privilégiant des systèmes d'assainissement pluvial à l'air libre (noues plantées), en préservant ou reconstituant, et en contenant là où cela est possible l'emprise de la chaussée de manière à ménager un maximum d'espace pour les plantations et la circulation des piétons. Les zones porteuses d'enjeux écologiques importants seront évitées, sauf nécessité liée à la réalisation à cet endroit d'infrastructures nécessaires à l'amélioration des conditions de mobilité.

Ces principes ont été déclinés dans un plan-guide élaboré par le groupement HDZ (urbaniste et mandataire du groupement) – Base (paysagiste) – Une Autre Ville (stratégie de développement durable) – Transitec (bureau d'études mobilité) – Suez ingénierie (bureau d'études techniques) – On (éclairage) de juin 2017 à juin 2018. Concomitamment ont été menés un inventaire de la faune et de la flore présentes sur l'ensemble du périmètre par Naturalia, une étude énergies nouvelles et renouvelables (ENR) par AEC, et une étude d'impact est en cours d'élaboration par Suez ingénierie.

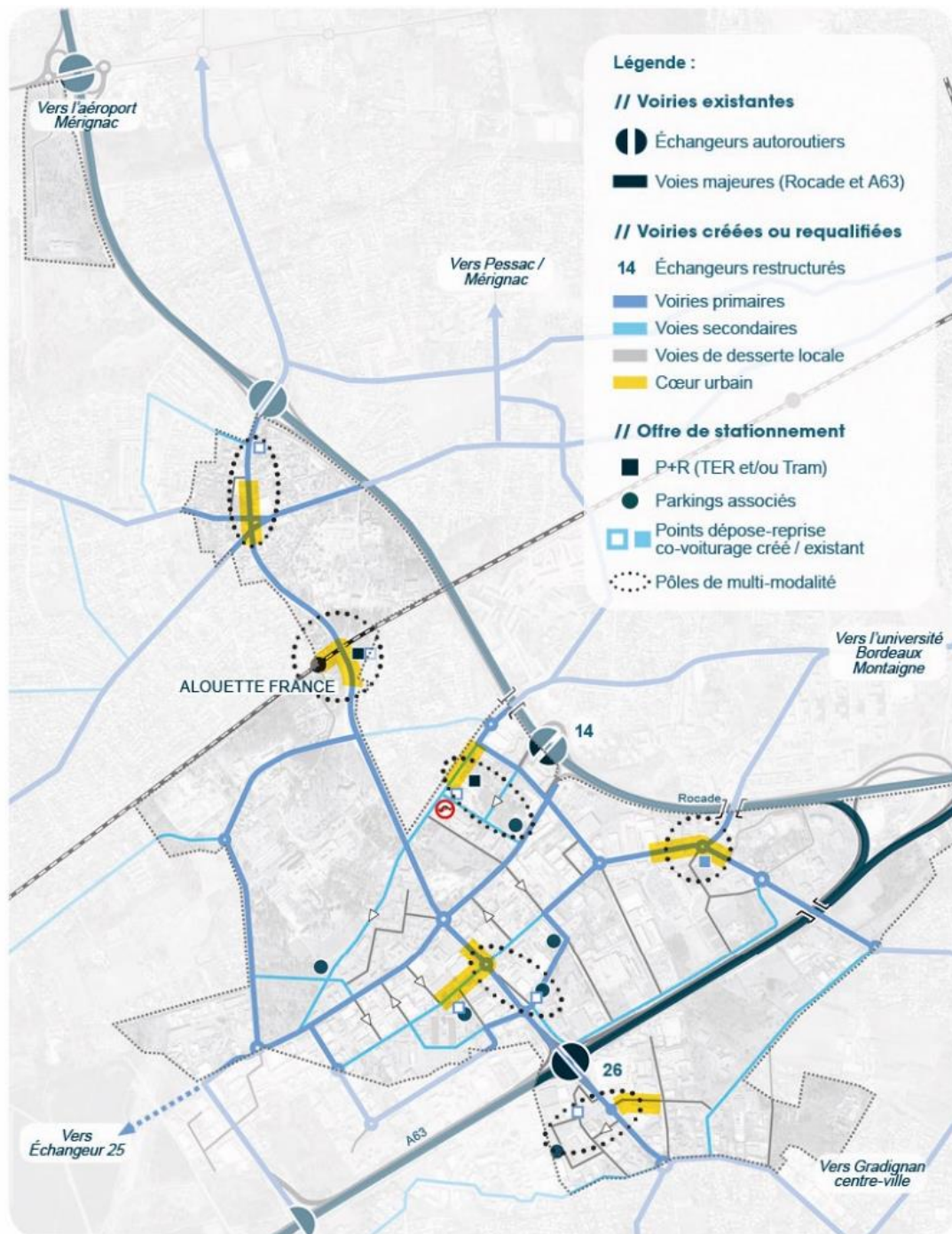
1.2 Parti d'aménagement

Le projet compose avec un territoire déjà très urbanisé, en concentrant les interventions sur des secteurs aujourd'hui sous-denses et stratégiquement localisés à proximité des grandes infrastructures. L'intervention opérationnelle vise ainsi un chapelet de sites (désignés par le terme de « secteurs opérationnels ») reliés par des axes viaires requalifiés et mieux desservis par les transports en commun, qui constituent l'ossature du projet.

Les orientations d'aménagement répondent aux priorités identifiées dans le bilan de la concertation ; pour permettre l'atteinte de ces objectifs, certaines évolutions du plan local d'urbanisme, décrites en partie 4, sont nécessaires :

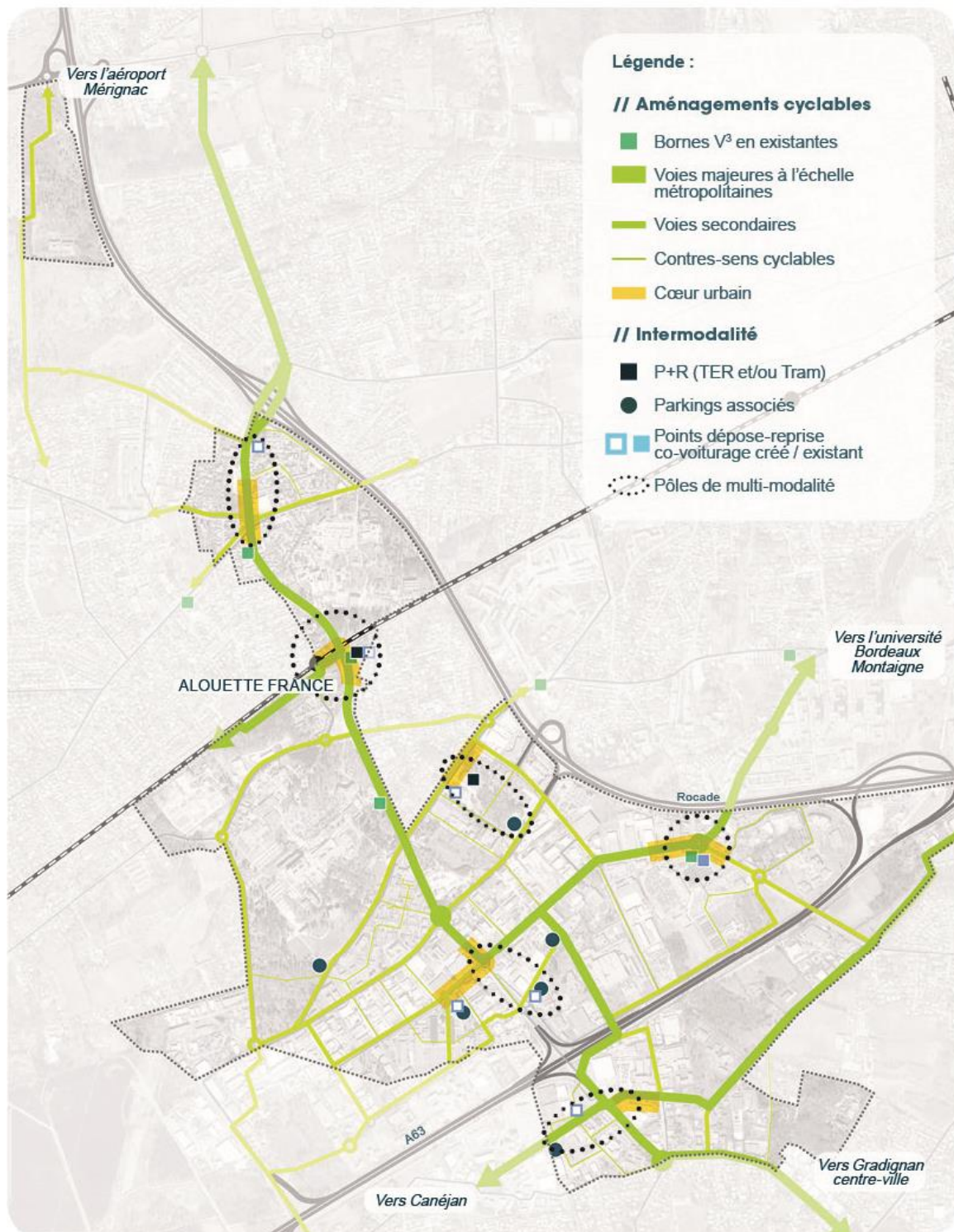
- a) **Stratégie de mobilité** : l'accueil de 8 000 emplois et de 2 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 sur un territoire d'ores-et-déjà très congestionné implique d'adresser l'ensemble des leviers de mobilité. La stratégie mobilité du Plan-Guide vise à permettre le développement de la programmation de l'opération tout en maintenant des conditions d'accessibilité soutenables pour l'ensemble des usagers du secteur élargi (salariés et habitants du périmètre BIC extra-rocade, véhicules en transit dans le périmètre, véhicules en transit sur la rocade ou l'A63). Dans un contexte actuel fortement marqué par l'autosolisme, un faible recours aux transports en commun, au vélo et à la marche dans les déplacements quotidiens, l'opération vise ainsi à renforcer la desserte en transports en commun, favoriser le report vers les modes doux et le covoiturage, mais n'oublie pas d'accroître la capacité du réseau viaire qui pâtit aujourd'hui de dysfonctionnements.

- Le premier levier est la restructuration de la trame viaire du périmètre pour améliorer les accès au réseau autoroutier, mieux diffuser les flux (création de barreaux de liaison), et hiérarchiser les axes selon les principes exprimés sur la carte d'intention ci-dessous.



- La généralisation 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

permettront de répondre à la demande croissante de déplacements en modes doux selon les principes exprimés sur la carte d'intention ci-dessous.



■ Le plan guide intègre également le déploiement de pôles de multimodalité au sein du périmètre pour favoriser « les chaînes de déplacements multimodaux », qui correspondent à l'association de plusieurs modes de déplacements pour un même trajet. Ces pratiques seront facilitées tant pour les déplacements en échange que les déplacements internes (notamment à l'heure du déjeuner). Les chaînes visées sont notamment le TER (ou tramway) + vélo pour les déplacements pendulaires (avec des boxes de stationnement vélo sécurisés au niveau des principaux arrêts pour assurer une diffusion en vélo sur le site), le covoiturage + vélo (ou marche à pied) (via des points

de dépose/reprise covoiturage aménagés en lien avec les arrêts TC, des boxes de stationnement vélos, des cheminements piétons qualitatifs). Afin de les rendre attractifs et concurrentiels, ces pôles incluront différents services relatifs à la mobilité (pompes à vélo, bornes de recharges vélo électriques, borne d'autopartage par exemple), ou visant à limiter les déplacements liés à d'autres motifs (consigne à colis, kiosques multiservices par exemple).

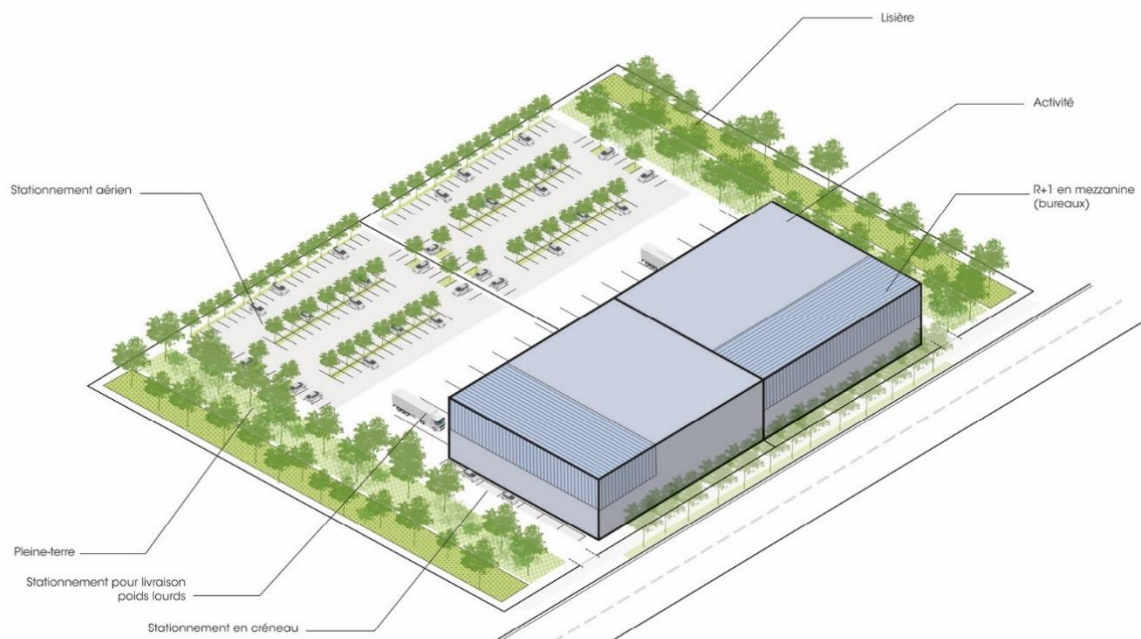
- Pour limiter le recours systématique à la voiture individuelle, il est envisagé de maîtriser le nombre de places de stationnement des principaux générateurs de flux, à savoir les grands projets tertiaires. Plutôt que de plafonner le nombre de places au risque de dissuader les projets de développement des entreprises, on privilégiera des dispositifs dissuasifs (via l'obligation au-delà d'un certain seuil de gérer le stationnement de manière dissociée du bâtiment principal, selon le principe du « parking associé ») et incitatifs (en favorisant le foisonnement).

b) Stratégie paysagère, architecturale et d'amélioration du cadre de vie : de manière générale, les orientations paysagères et de composition urbaine du projet visent à recréer de l'urbanité dans des espaces aujourd'hui très routiers, sans pour autant compromettre la nécessaire fonctionnalité des espaces destinés à l'accueil des différents types d'entreprises. A cet effet, deux grandes typologies d'immobilier d'entreprise ont été définies :

- Les implantations de tertiaire et d'hôtellerie devront contribuer à une plus grande intensité urbaine en créant des « cœurs urbains » s'appuyant sur des leviers tels que l'adressage du bâti à la rue, des espaces de stationnement en retrait, la possibilité d'implanter des commerces en rez-de-chaussée, ainsi que par une densité accrue des programmes.



- Les implantations d'ateliers, entrepôts et autres bâtiments industriels viseront à créer un front bâti soigné en façade, en contrepartie d'une plus grande flexibilité dans les usages à l'arrière du bâtiment (stationnement, aires de manœuvre, stockage, etc.) permettant à la fois de mettre en réseau les espaces de pleine terre et les solutions compensatoires hydrauliques (et partant, de créer un support favorable à l'épanouissement du biotope) et de ménager des possibilités d'évolutions in situ très appréciables pour des activités industrielles notamment.



- Pour le logement, qui se concentre sur le secteur opérationnel du carrefour de l'Alouette et sur des parcelles isolées dans le tissu diffus, des typologies ad-hoc sont pensées dans un objectif d'intensification urbaine autour de cet important pôle multimodal, d'affirmation d'une identité propre, et de respect du tissu résidentiel existant. La requalification des espaces publics et la création de liaisons inter-quartiers répondra aux attentes des habitants, désireux de pouvoir pratiquer le quartier de manière apaisée, en redonnant une place à la nature.

- De manière générale, la mise en réseau et la cohérence des espaces en pleine-terre des parcelles privées sera privilégiée pour éviter le morcellement des espaces paysagers, favoriser les logiques de corridors paysagers, et permettre quand cela s'avère possible une gestion mutualisée des eaux pluviales. Le principe de lisière co-construite a pour but de mobiliser les marges de recul des constructions pour produire du paysage de manière cohérente avec les plantations sur le domaine public. Ces principes permettront de reconquérir les grandes plaques artificialisées par des corridors végétalisés le long des grands axes requalifiés et à l'arrière des bâtiments.

c) La **programmation** se doit d'être diversifiée (cf. carte des vocations principales ci-dessous), et répondre à l'objectif d'accueil de 8 000 emplois diversifiés et 2 000 habitants supplémentaires. D'où un programme de constructions d'environ 390 000 m² sur les 12 secteurs opérationnels (cf. chapitre 3 ci-après), auquel s'ajoute un potentiel de densification du tissu diffus évalué à environ 90 000 m². A cela s'ajoute le renouvellement du parc immobilier existant dans le tissu diffus, que l'on estime à 240 000 m² (soit 50% du parc) sur 15 ans, sur la base d'une espérance de vie des bâtiments d'activités de 30 ans.

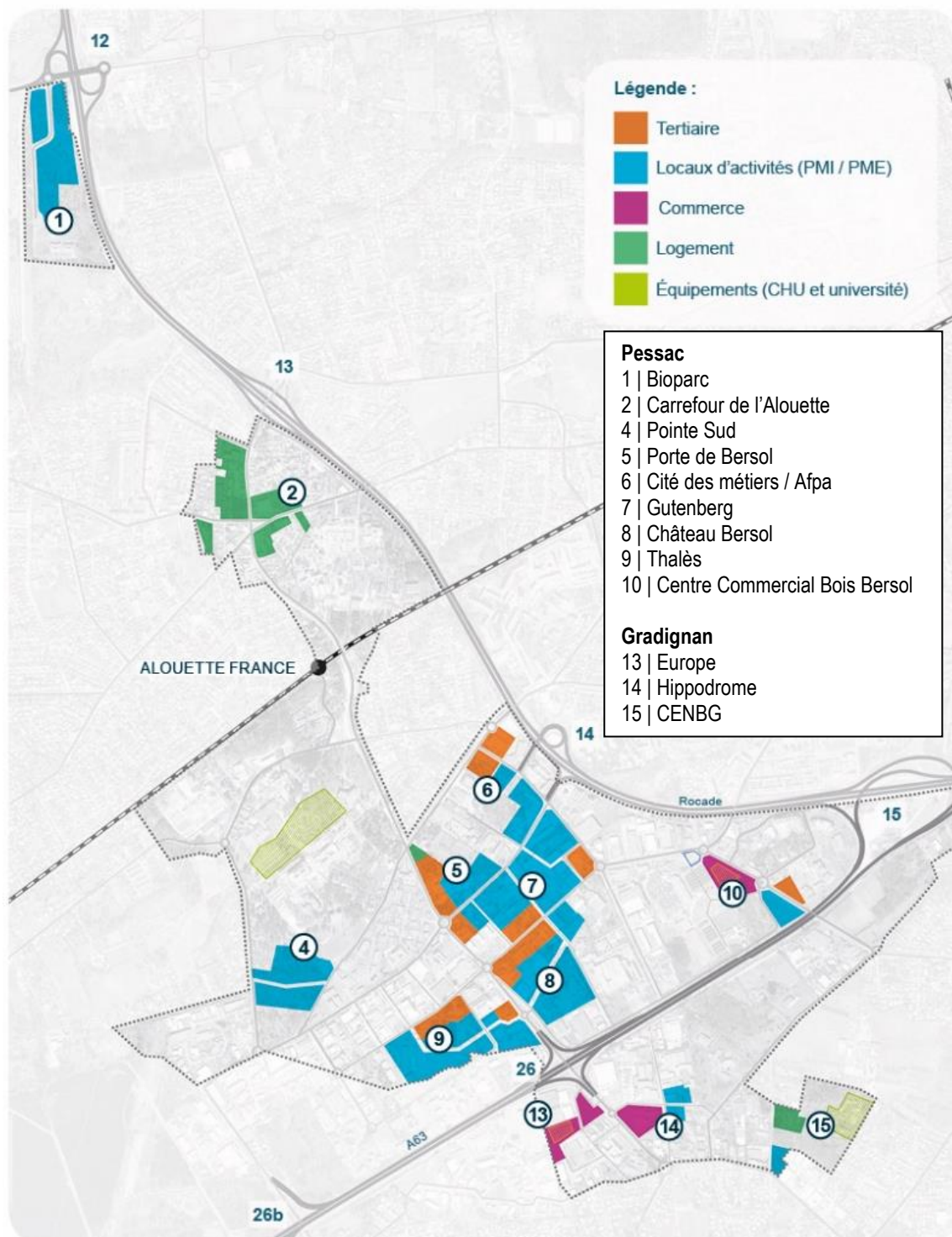
- Les activités de bureaux et de services seront développées prioritairement sur les polarités tertiaires existantes, le long de l'axe principal de transport en commun, et à proximité des échangeurs autoroutiers dans un triple objectif de mobilité durable, de constitution de centralités attractives, et de faisabilité opérationnelle. Une part importante d'ateliers est prévue, afin d'accueillir les emplois industriels nécessaires à la dynamique économique du territoire et de la métropole.

- Les activités industrielles seront plutôt situées à l'arrière et dans les interstices de ces polarités, sur des sites où le foncier reste accessible et où l'absence de vis-à-vis autorise des activités génératrices de certaines nuisances.

- Le logement est minoritaire dans la programmation, en raison de la volonté de préserver la possibilité d'accueillir des activités industrielles sur un secteur sous-équipé en aménités résidentielles. Il se concentre sur les secteurs de la gare TER d'Alouette France et du carrefour de

l'Alouette, dont la situation de polarité multimodale en entrée d'agglomération plaide pour une requalification et une densification raisonnable, avec un effort particulier sur le logement social et abordable (à minima 25 % de logements locatifs sociaux et 25% de logements en accession sociale et abordable).

- Le développement du commerce, activité confrontée à une crise structurelle et génératrice de nombreux déplacements motorisés, sera limité à la restructuration d'espaces commerciaux existants.
- Il faut souligner dans le diffus le développement annoncé de fonctions hospitalières sur le site de l'hôpital Haut-Lévêque, dans le cadre du schéma directeur immobilier du CHU de Bordeaux.



- d) La stratégie environnementale veillera à éviter les espèces protégées recensées sur le périmètre ; toutefois, les aménagements projetés qui pourraient générer des impacts sur certaines espèces protégées (chiroptères, amphibiens, grand capricorne, reptiles), devront faire l'objet de mesures de compensation écologique. Quoiqu'il en soit, l'évitement, qui a conduit à écarter certains secteurs opérationnels initialement envisagés, prévaudra largement.

En matière énergétique, le projet prévoit de favoriser le recours à la géothermie basse énergie et au photovoltaïque compte-tenu des caractéristiques des besoins (densité faible offrant des surfaces importantes pour une consommation en temps réel). Les eaux pluviales seront gérées à l'échelle des secteurs opérationnels, en privilégiant les solutions à l'air libre, moins coûteuses et qui contribuent aux objectifs paysagers, écologiques et climatiques du projet.

2. Porteurs du projet

Le maître d'ouvrage du projet est Bordeaux métropole, Etablissement public de coopération intercommunale ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle, 33045 Bordeaux cedex.

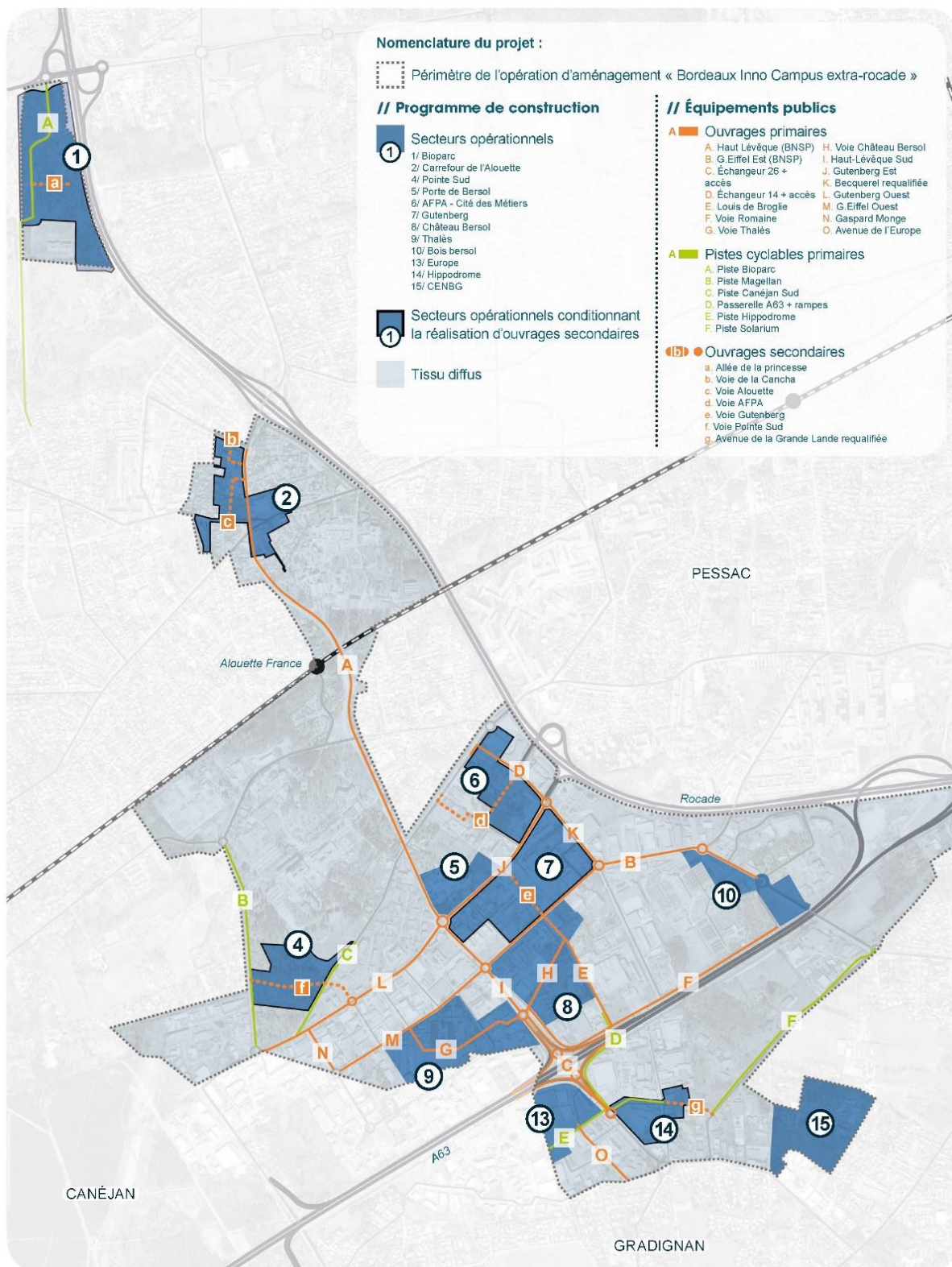
L'autorité responsable de l'élaboration du plan-programme (PLU 3.1) est également Bordeaux métropole.

3. Territoire concerné

Le périmètre de mise en compatibilité du PLU, d'une superficie totale de 553 ha est composé des deux entités suivantes (cf. carte ci-après et préambule) :

- a. Un périmètre multi-sites d'environ 150 ha, dit « Cœur extra-rocade », constitué de 12 secteurs opérationnels et d'infrastructures, qui fera notamment l'objet d'un dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)
- b. Un périmètre alentour, d'une superficie d'environ 400 ha, sur lequel il n'est pas prévu de solliciter une DUP, mais pour lequel des évolutions du document d'urbanisme sont également nécessaires.

Les communes susceptibles d'être affectées par le projet sont les trois communes sur lesquelles s'étend le périmètre de mise en compatibilité du PLU, à savoir Gradignan, Mérignac, et Pessac. S'y ajoute la commune de Canéjan, riveraine du projet.



4. Justification de la mise en compatibilité du document d'urbanisme et solutions alternatives envisagées

Pour permettre la mise en œuvre du projet décrit plus haut il est envisagé de procéder aux évolutions suivantes :

Thématique et objectif du projet	Objectifs de la mise en compatibilité du PLU3.1, en fonction de chaque thématique :
a) Mobilité	
a1 – restructurer la trame viaire	<ul style="list-style-type: none">- Inscrire les emplacements réservés et servitudes de localisation pour les voies, stationnements et ouvrages associés, à créer ou restructurer.- Introduire des marges de recul permettant à titre conservatoire une évolution à long terme des infrastructures de transports.- Imposer un taux minimum de places de stationnement équipées d’une base de recharge électrique.- Permettre le foisonnement des places de stationnement dans les programmes de construction pour limiter l’étalement foncier- Intégrer des règles de conception des parcs de stationnement qui permettent son évolution.
a2 – promouvoir les mobilités douces	
a3 – développer des chaînes de multi-modalité	
a4 – favoriser une gestion cohérente et équilibrée du stationnement	
b) Paysage, architecture et cadre de vie	
b1- assurer les continuités paysagères et renforcer les corridors écologiques	<ul style="list-style-type: none">- Adapter les Espaces Boisés Classés (EBC), les protections patrimoniales et compléter la liste des arbres remarquables en cohérence avec les caractéristiques paysagères, architecturales et écologiques du site ayant conduit à l’élaboration du plan guide global- Adapter la réglementation sur les clôtures et règles de morphologie urbaine en fonction des études paysagères et ambiances programmatiques traduites dans le plan guide.- Renforcer les prescriptions permettant une meilleure intégration de la gestion des eaux aux projets architecturaux et paysagers.
b2- co-construire des lisières cohérentes	
b3- promouvoir une plus grande urbanité	
b4- valoriser le patrimoine architectural et paysager	
c) Programmation	
c1 – accueillir la programmation permettant l’implantation de 8 000 emplois supplémentaires diversifiés	

c2 – concentrer les développements tertiaires le long des axes de transports en commun et à proximité des échangeurs autoroutiers	- Supprimer des EBC sur des secteurs opérationnels, compensés par les EBC évoqués en b1
c3 – créer des polarités de services bien identifiées et requalifier les polarités commerciales existantes	- Faire évoluer le zonage pour permettre les destinations de bureaux, hôtellerie, commerces et services de proximité
c4 – développer de l'habitat abordable	- Créer des servitudes de mixité sociale (SMS) imposant des minimums logements locatif social et accession sociale.
d) Environnement	
d1 – gérer les eaux pluviales en privilégiant les solutions à l'air libre et sans augmenter les rejets dans le milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> - Créer les servitudes de localisation permettant la création des raccordements aux réseaux de services urbains ou facilitant une gestion intégrée de ces services (notamment pour l'eau et assainissement). - Créer des prescriptions réglementaires environnementales sur l'aspect extérieurs des constructions limitant l'albédo - Généraliser le recours aux toitures végétalisées ou/et aux énergies renouvelables - Développer les protections sur les sites de qualité écologique identifié (notamment par la création d'EBC, servitudes appropriées aux réservoirs de biodiversité, etc.) - Favoriser l'essor de la nature en ville par des prescriptions : <ul style="list-style-type: none"> • sur les clôtures adaptées au passage de la petite faune • le renforcement des obligations de planter et de recours à la pleine terre
d2 – gérer les eaux usées sans augmenter les rejets en milieu naturel	
d3 – promouvoir le recours aux énergies nouvelles et renouvelables	
d4 – réduction des îlots de chaleur	
d5 – éviter les sites accueillant des espèces protégées	
d6 – favoriser l'essor de la biodiversité	

Aucune solution alternative au sens du code de l'environnement n'est envisagée en termes de mise en compatibilité du PLU.

5. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

Les incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du plan identifiées à ce jour sont limitées dans la mesure où celle-ci concerne exclusivement un territoire classé en zone urbanisée.

Thème	Incidences	Mesures envisagées d'évitement, de réduction et de compensation
Environnement physique	<p>Les incidences sur le paysage seront positives dans la mesure où les évolutions du règlement contribueront à protéger et à améliorer la qualité du paysage.</p> <p>Les emplacements réservés (ER) pour la création des voies nouvelles de maillage portent majoritairement sur des espaces déjà artificialisés. Les autres emplacements réservés concernés, sur les secteurs opérationnels dénommés « Cité des Métiers », « Pointe Sud », et « Château-Bersol » conduiront à une artificialisation des sols.</p>	<p>Sur le secteur du carrefour de l'Alouette, les hauteurs des immeubles seront plafonnées afin de répondre aux préoccupations des riverains.</p> <p>Le tracé des emplacements réservés a été 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>
Sols	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.	L'artificialisation 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
Environnement économique et humain	Les changements de zonage permettront d'accueillir davantage d'emplois, d'habitants et de services que le zonage actuel.	
Environnement naturel	La MECDU pourrait réduire très à la marge certains EBC sur les seuls secteurs opérationnels.	Les éventuelles évolutions d'EBC seront intégralement compensées sur le périmètre, sur des sites dotés d'une valeur écologique et paysagère supérieure.
Environnement sanitaire	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	

	<p>qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores.</p> <p>Les mesures en faveur de la végétalisation et du traitement des toitures contribueront à lutter contre les îlots de chaleur urbains, et donc à améliorer le confort thermique des usagers.</p>	
Patrimoine	<p>Le patrimoine paysager existant sera protégé davantage qu'il ne l'est aujourd'hui par les compléments à l'atlas des arbres remarquables et la localisation des alignements d'arbres.</p> <p>Le patrimoine architectural sera protégé par des fiches de protection supplémentaires portant notamment sur le patrimoine industriel et hospitalier contemporain.</p>	
Risques naturels et technologiques	<p>L'évolution du zonage restreindra les sites permettant l'accueil d'activités industrielles. Les activités porteuses de risques particuliers autorisées par l'évolution du zonage économique seront soumises à la réglementation ICPE.</p>	

6. Modalités envisagées de concertation préalable du public

Il n'est pas envisagé de concertation au sens de l'article L121-18 alinéa 6 du code de l'environnement. En effet, les objectifs et le parti d'aménagement du projet ont d'ores-et-déjà fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme (entre les mois de mai et novembre 2016), dont Bordeaux Métropole a adopté le bilan par délibération du 19 mai 2017. Quant à l'étude d'impact et/ou l'évaluation environnementale évaluant les incidences du projet d'une part, de la mise en compatibilité du plan d'autre part, ils donneront lieu à enquête publique après avis de l'Autorité environnementale.

7. Modalités de publicité

La publicité de la présente déclaration d'intention sera assurée sur le site Internet de Bordeaux Métropole, à l'adresse suivante : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/>.

La déclaration d'intention sera simultanément mise en ligne sur le site de la Préfecture de Gironde, à l'adresse suivante : <http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales>.

Elle sera également affichée dans les locaux de Bordeaux métropole sis Esplanade Charles de Gaulle à Bordeaux.