	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<i>Délibération</i>
	<b>Séance publique du 31 mars 2023</b>	<b>N° 2023-125</b>

Convocation du 24 mars 2023

Aujourd'hui vendredi 31 mars 2023 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, M. Alain GARNIER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Jean-Baptiste THONY, M. Alexandre RUBIO, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Pascale BRU, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Eve DEMANGE, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Daphné GAUSSENS, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Radouane-Cyrille JABER, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Thierry MILLET, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, Mme Pascale PAVONE, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Agnès VERSEPUY.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :**

Mme Véronique FERREIRA à Mme Christine BOST  
Mme Christine BONNEFOY à M. Christian BAGATE  
Mme Simone BONORON à M. Benoît RAUTUREAU  
Mme Myriam BRET à M. Nordine GUENDEZ  
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Thierry TRIJOULET  
Mme Nathalie LACUEY à Mme Françoise FREMY  
M. Gwénaél LAMARQUE à Mme Daphné GAUSSENS  
M. Jérôme PESCIANA à M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM  
M. Kévin SUBRENAT à M. Patrick BOBET  
M. Jean-Marie TROUCHE à M. Fabrice MORETTI


**EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Alain CAZABONNE à partir de 17h50  
Mme Zeineb LOUNICI à partir de 17h53  
Mme Pascale PAVONE à partir de 17h53  
M. Fabien ROBERT à partir de 17h50

**PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Pierre HURMIC à M. Alain GARNIER de 12h30 à 15h00  
M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à Mme Isabelle RAMI de 12h45 à 17h25  
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Andréa KISS à partir de 17h45  
M. Patrick LABESSE à M. Alain GARNIER à partir de 17h35  
M. Jean TOUZEAU à Mme Josiane ZAMBON à partir de 14h30  
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean-François EGRON à partir de 12h  
Mme Claudine BICHET à M. Patrick LABESSE de 12h50 à 14h30  
Mme Brigitte BLOCH à Mme Céline PAPIN de 12h à 14h30  
M. Patrick PAPADATO à Mme Marie-Claude NOEL jusqu'à 16h40  
Mme Delphine JAMET à Mme Harmonie LECERF MEUNIER à partir de 16h30  
M. Stéphane PFEIFFER à M. Jean-Baptiste THONY à partir de 14h30  
M. Baptiste MAURIN à Mme Pascale BOUSQUET-PITT de 10h20 à 14h30  
M. Dominique ALCALA à Mme Béatrice SABOURET à partir de 17h32  
Mme Stephanie ANFRAY à M. Sébastien SAINT-PASTEUR à partir de 16h00  
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE à partir de 17h30  
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à M. Baptiste MAURIN à partir de 17h00  
Mme Pascale BRU à M. Bruno FARENIAUX à partir de 17h45  
M. Alain CAZABONNE à M. Fabien ROBERT de 14h30 à 17h50  
M. Olivier CAZAUX à Mme Camille CHOPLIN de 12h20 à 15h30  
M. Thomas CAZENAVE à M. Stéphane MARI à partir 12h15  
M. Gérard CHAUSSET à Mme Tiphaine CORNACCHIARI à partir de 17h15  
M. Christophe DUPRAT à M. Dominique ALCALA de 14h30 à 17h32  
M. Christophe DUPRAT à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 17h32  
Mme Anne FAHMY à Mme Fabienne HELBIG à partir de 16h00  
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 17h40  
M. Guillaume GARRIGUES à M. Thierry MILLET à partir de 11h30  
M. Laurent GUILLEMIN à M. Maxime GHESQUIERE jusqu'à 10h50 et à partir de 12h20  
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 14h30  
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Anne LEPINE à partir de 17h25  
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Pascale PAVONE jusqu'à 15h10  
Mme Pascale PAVONE à Mme Zeineb LOUNICI de 16h50 à 17h53  
M. Michel POIGNONEC à Mme Géraldine AMOUROUX à partir de 12h25  
M. Patrick PUJOL à M. Max COLES à partir de 12h25  
Mme Marie RECALDE à M. Frédéric GIRO à partir de 12h30 et à partir de 16h00  
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 13h20  
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Jacques MANGON à partir de 15h00  
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Fatiha BOZDAG à partir de 14h30

**LA SEANCE EST OUVERTE**

 <b>BORDEAUX MÉTROPOLE</b>	<b>Conseil du 31 mars 2023</b>	<b>Délibération</b>
	Mission Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) et Opération d'Intérêt National (OIN)	<b>N° 2023-125</b>

---

**Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc - Opération d'aménagement d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc-Aéroport (OIM B2A) - Projet du boulevard technologique - Approbation des dossiers de demande d'autorisation - Saisine du préfet en vue de l'organisation d'une enquête publique unique - Décision - Autorisation**

---

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

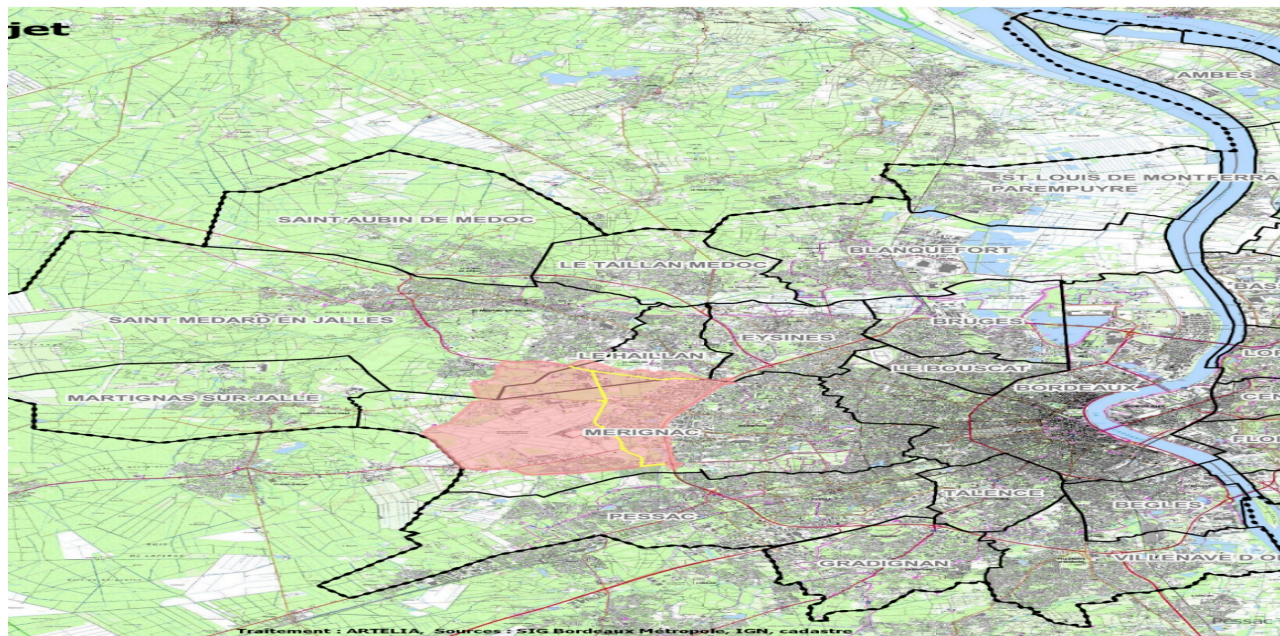
**Rappel du contexte de l'opération**

**1.1 Un projet qui s'inscrit dans une opération plus large**

Actée par voie de délibération en septembre 2015, l'**Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc** désigne un grand territoire stratégique et prioritaire de développement économique à cheval sur 3 communes de la Métropole (Le Haillan, Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles) et d'un périmètre de 3.371 hectares. Cette OIM a pour double fonction de contribuer à l'attractivité de la Métropole à l'échelle nationale et internationale et d'être un territoire de valorisation à effet d'entraînement pour toute la Métropole. Elle répond à un objectif de gouvernance partenariale entre les communes du Haillan, de Mérignac, de Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux Métropole. Elle sera mise en œuvre par différents projets appelés à devenir des opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain (OAIM).

Le premier périmètre d'intervention plus restreint pour mettre en œuvre de manière opérationnelle l'OIM Bordeaux Aéroparc est le projet **Bordeaux Aéroparc-Aéroport (OAIM B2A)** sur un périmètre de 2515 hectares.

Au sein du périmètre de l'OAIM B2A, Bordeaux Métropole porte une importante opération de réaménagement d'équipement public structurant, dénommée le **Boulevard technologique**, entre les échangeurs 9 et 12 de la rocade bordelaise. Par arrêté préfectoral du 19 juillet 2019, l'Etat a considéré que le boulevard technologique était soumis à évaluation environnementale et que l'opération de l'OAIM B2A et celle du Boulevard technologique ne constituaient qu'un seul et même projet. Ainsi, le boulevard technologique est considéré comme une composante de l'OAIM B2A. Il fera cependant l'objet de décisions propres : DUP et autorisation environnementale.



## **1.2 L'OAIM B2A et le boulevard technologique, des projets portés par une procédure réglementaire commune**

### **Les concertations réglementaires**

L'OAIM B2A fait l'objet d'une concertation préalable obligatoire, en raison de sa nature :

D'opération d'aménagement comprenant « *la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* », en vertu du 3° de l'article L. 103-2 et du 2°R. 103-1 du code de l'urbanisme,

De projet de renouvellement en vertu du 4° de l'article L. 103-2 poursuivant des objectifs énoncés à l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme.

Ainsi, une concertation préalable sur le périmètre et les objectifs de l'OAIM B2A a été menée du **14 juin au 16 septembre 2019** (délibération n°2019-277 du 24 mai 2019).

A l'issue de la concertation, les principaux enseignements issus des diverses contributions correspondent aux grands enjeux du projet. Les principales thématiques mises en exergue par le bilan sont les suivantes :

L'enjeu de la 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.

L'enjeu environnemental est également prégnant, 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.

L'enjeu de développement économique et de service aux entreprises a été relevé à plusieurs reprises afin de favoriser la vie et la compétitivité des entreprises, y compris les services aux salariés pour assurer un haut niveau de qualité de vie au travail ;

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.

Le bilan de concertation, arrêté par délibération n°2019-660 du 29 novembre 2019, **conforte les objectifs du projet** permettant ainsi la poursuite du processus en vue de l'aménagement de l'OAIM B2A.

**Du 10 juillet 2017 au 1er juillet 2019**, Bordeaux Métropole a mené une procédure de concertation relative au projet d'aménagement « Boulevard technologique » (délibération n°2017-360 du 16 juin 2017) au sens de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Les avis exprimés portent principalement sur l'opportunité du projet. Les autres principaux thèmes abordés sont les aménagements pour les modes doux (plus de la moitié des avis), les transports en commun, la circulation automobile et le calendrier. Pour la majorité des personnes, le réaménagement du boulevard technologique est l'occasion de remédier à des dysfonctionnements et d'améliorer leurs conditions de circulation (sécurité, temps de parcours, etc...). L'opportunité du projet ainsi que son caractère prioritaire sont ainsi majoritairement reconnus par les différents acteurs et le public.

Par délibération n°2019-664 du 29 novembre 2019, le Conseil de Bordeaux Métropole a adopté le bilan de cette concertation préalable et décidé de confirmer la poursuite des études, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation.

La mise en œuvre opérationnelle du projet nécessite de faire évoluer le PLU en vigueur. Compte tenu du parti pris d'aménagement du projet plus restrictif que le PLU, l'évolution de celui-ci sera effectuée par une procédure de mise en compatibilité.

En vertu des dispositions de la loi ASAP, Bordeaux Métropole a mené une concertation préalable sur le fondement de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, **d'avril à septembre 2021**, (délibération n°2021-98, 8 mars 2021).

A l'issue de la concertation, les objectifs de la mise en compatibilité n'ont pas été remis en cause et sont partagés par les contributeurs. De manière générale, les contributions du public n'ont pas porté spécifiquement sur les objectifs de la mise en compatibilité mais sur le projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport dont la concertation a eu lieu en 2019. Elles viennent conforter les objectifs et les stratégies du projet. Les contributions portent majoritairement sur des inquiétudes liées à la mobilité sur la zone et l'accès de l'Aéroparc au regard du développement en cours et à venir et au vu des problématiques de mobilité actuelles.

Sur le volet environnemental, les contributions confortent l'objectif de protection et de mise en valeur. La mise en compatibilité du PLU est à ce titre un véritable engagement de Bordeaux Métropole pour garantir, par un outil réglementaire, la stratégie environnementale du projet et limiter l'artificialisation des sols. Au niveau de la programmation, des participants ont proposé de développer de l'agriculture urbaine.

Par délibération n°2021-616 du 26 novembre 2021, Bordeaux Métropole a arrêté le bilan de cette concertation et a décidé d'engager un processus de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme permettant la mise en œuvre du projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport.

## **Une évaluation environnementale commune**

Le projet OAIM B2A **entre dans le champ de l'évaluation environnementale systématique**, au titre de la rubrique 39 de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, puisqu'il s'agit de conduire une opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha. L'étude d'impact du projet global sera composée d'un zoom sur le projet du boulevard technologique, lui-même soumis à évaluation environnementale (arrêté préfectoral du 19 juillet 2019).

De même la mise en compatibilité du PLU qui permet la réalisation du projet et donne un effet utile à la démarche éviter, réduire, compenser, accompagner (ERC-A) nécessite également une évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale est un processus qui comprend les étapes suivantes (voir point 6°) :



**L'élaboration**, par le maître d'ouvrage d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « **étude d'impact** ». Les principales mesures ressortant de ces évaluations environnementales sont présentées ci-après en 3° du présent rapport de présentation.

**Les consultations pour avis** des collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés et l'Autorité environnementale

**La réponse du maître d'ouvrage** (Bordeaux Métropole) à l'avis de l'Autorité environnementale

**La consultation du public** sous forme d'enquête publique environnementale

**L'autorisation** qui ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet.

### **1.3 Un territoire à forte dynamique**

L'OAİM B2A concentre de nombreux **atouts économiques et productifs** et constitue le premier pôle industriel de la Nouvelle Aquitaine, avec l'implantation de grands industriels de la filière ASD – aéronautique, spatial, défense (Dassault Aviation, Thales, ArianeGroup, Safran, Sabena Technics / Airbus Atlantic...) et le second pôle tertiaire de l'agglomération avec une forte représentation des métiers de la finance, des assurances et du numérique, L'Aéroport de Bordeaux Mérignac (ADBM), est un site majeur pour le développement du territoire.

Plusieurs zones d'activités économiques regroupent des entreprises à dominante BTP/commerce de gros, mais également une diversité de petites et moyennes entreprises, de petites et moyennes industries (PMI), et d'artisans.

Le territoire de l'OAİM est aussi un lieu de formation (Institut de Maintenance Aéronautique EVERING), d'incubateurs de start-up et d'animation de l'écosystème (Bordeaux Technowest, pôle de compétitivité AerospaceValley).

Trois pôles de loisirs (Association des Girondins de Bordeaux, Domaine de Pelus, plaine des sports) se situent au sein de ce territoire (Mérignac).

D'un point de vue géographique, l'OAİM B2A présente **une bonne accessibilité par voies routière et aérienne** : desservie par cinq échangeurs de la rocade (9 /10/11a/ 11b/12), quatre voies à fort trafic est-ouest structurants métropolitains, une ligne de tramway (Haillan-Rostand) à laquelle viendra s'ajouter la future extension de la ligne A jusqu'à l'aéroport (mi-2023). L'implantation de l'aéroport au centre de ce territoire, relie ce dernier au reste de la France et à l'Europe. Le territoire n'est pas desservi de manière directe par une ligne de transport ferroviaire (absence de gare et de voies ferrées).

L'OAİM B2A constitue, aujourd'hui, un **réservoir foncier précieux** pour une métropole dont le territoire intra-rocade mute et se densifie de façon forte. En effet, ce territoire constitue la principale réserve foncière à vocation économique de l'agglomération, avec notamment, des fonciers stratégiques pour la filière ASD car connectés directement à des accès aux pistes de l'aéroport mais également des secteurs urbanisés peu denses à renouveler et à densifier (tels que ceux de la zone d'activités du phare créée en 1963 couvrant aujourd'hui plus de 150 hectares).

D'un point de vue paysager et environnemental, l'OAİM présente des **atouts écologiques majeurs** d'échelle métropolitaine. Le territoire est situé à la lisière de la vaste pinède girondine, sur un plateau forestier parcouru par une trame bleue constituée notamment de cours d'eau et de leurs affluents dont les bassins versants ont pour exutoire la Jalle de Blanquefort, au nord, et deux réseaux hydrographiques, les Ontines et la Devèze, qui s'écoulent vers l'Est.

Depuis 2015, **le dynamisme et l'attractivité exceptionnelle** du territoire de l'OAİM, se confirme, ce dont témoigne la réalisation de plusieurs projets de développement économique et d'équipements publics et privés structurants.

En outre, **plusieurs grands travaux de mobilité et d'espaces publics ont été réalisés et engagés** pour accompagner le développement économique de l'Aéroparc. Afin d'améliorer et fluidifier les conditions de circulation « tous modes » sur l'ensemble de l'Aéroparc et d'inciter progressivement au report modal vers les transports collectifs et les mobilités douces, plusieurs chantiers et études ont été menés depuis 2015 :

- Le renforcement de l'offre de transports en commun sur l'Aéroparc ; avec le prolongement du tram A jusqu'à l'aéroport,
- La création de 3 km de voirie, et la restructuration de 4 km de voies existantes, avec l'intégration d'aménagements en faveur des transports en commun, du covoiturage et des mobilités douces ;
- La création de 28 km de voies vertes et pistes cyclables (dont 5,6 km en chemin nature sur les anciens chemins ruraux) et de nombreux travaux de sécurisation en faveur des cyclistes et piétons sur les voies existantes ;
- La création de 2 aires de covoiturage et la pose de deux abris vélos sécurisés en 2021 et 2022 en lien avec les arrêts de bus et les aires de covoiturage/parc de rabattement.
- La mise en place de plans de mobilités des entreprises.

#### **1.4 Etat initial de l'environnement**

L'état initial de l'environnement est précisément décrit dans l'étude d'impact. Une description synthétique est accessible dans le résumé non technique de l'étude d'impact.

Les principales caractéristiques à date sont les suivantes :

**Milieu physique** : Le territoire est composé de 5 ruisseaux, prenant pour la plupart leur source au droit du plateau aéroportuaire. Seules 2 masses d'eaux sont suivies au titre de la Directive Cadre sur l'Eau (le Magudas et le Haillan).

La nappe d'eau superficielle quasi affleurante selon la saison constitue une contrainte forte localement pour le boulevard technologique.

**Milieu naturel** : Le territoire d'étude est riche d'une diversité biologique importante que ce soit à travers la présence de zones humides (447ha), de surfaces boisées (362ha) ou encore d'espèces protégées. Un inventaire, consultable dans l'étude d'impact, a été mené sur l'ensemble du territoire de projet.

A l'échelle du boulevard technologique les enjeux sont plus particulièrement liés à la présence : de stations floristiques protégées en Nouvelle Aquitaine (le Lotier Hérissé, le Lotier grêle), les zones humides, d'amphibiens et d'habitats d'espèces associés (notamment Crapaud calamite et Triton marbré), la présence du Vison d'Europe et de la Loutre dans les ruisseaux du Berlincan, du Haillan et de la Morandière.

**Paysage** : en lisière du massif forestier des landes de Gascogne, sur un plateau forestier, ce territoire présente à la fois une continuité de boisements de feuillus accompagnée d'un paysage de mosaïque agricole composée de champs, de prairies et de bosquets. Sur environ 40 ha à l'ouest du site, il est occupé par le massif landais au sens large incluant les parcelles de pins en sylviculture et l'arboretum de Catros. Ancien territoire rural, le territoire garde les traces précieuses de ce passé agricole (réseau de chemins d'exploitation, ainsi que les lieux-dits des fermes et domaines et toponymies).

**Environnement économique et humain** : Le territoire comprend plusieurs secteurs distincts, alliant des domaines d'activités économiques, d'espaces naturels et des zones d'habitations. Néanmoins, la majeure partie du secteur est occupée par des surfaces urbanisées et artificialisées, en constante augmentation. L'OAIM B2A est en effet dominé par les activités économiques. Il est dénombré environ 44 500 emplois en 2021, dont entre 13 et 15 000 emplois dans

l'aéronautique-spatial-défense. Il compte 6 000 habitants, principalement dans le quartier de Beutre et celui de Beaudésert. Le territoire se caractérise par une multitude et une grande diversité d'activités : grandes entreprises nationales, tissu très dense de petites et moyennes entreprises, secteur hôtelier et de la finance/assurance, l'aéroport. L'épidémie de la COVID 19 a impacté fortement la fréquentation de l'aéroport ainsi que son expansion potentielle en 2023.

**Mobilité** : Le territoire est desservi par un réseau routier qui supporte actuellement un trafic important, 180 000 à 200 000 déplacements quotidiens, souvent confronté à des problèmes de congestion. Ces difficultés sont accentuées par le trafic routier lié à la desserte de l'aéroport. Ce mode de transport engendre nécessairement des besoins en stationnement : ce sont essentiellement des stationnements de surface et ils recouvrent plus de 100 ha, soit 5% du site. L'offre de transports en commun est peu attractive et le réseau cyclable insuffisant (rupture dans le maillage, déficit de sécurité et de confort).

**Energie** : l'OAIM Aéroparc – Aéroport est un territoire énergivore et dépendant à ce jour des énergies fossiles. La consommation énergétique annuelle de l'OAIM (hors flux de mobilité et avions liés à l'aéroport) équivaut à la consommation énergétique de 56 000 foyers. Les activités industrielle et tertiaire sont les plus énergivores. Afin d'étudier des alternatives aux énergies fossiles, une étude sur les potentiels du territoire en matière d'Energie Nouvelles et Renouvelables a été réalisée en 2022 par le bureau d'étude Artelia. Cette étude a permis de mettre en avant, que l'OAIM B2A ne possède que de petits cours d'eau, excluant le potentiel hydro-électrique ou hydrolien. De même, le territoire de projet ne se situe pas dans une zone favorable au vent, qui plus est avec des contraintes d'emprises bâties et à proximité de l'aéroport qui rendent délicate l'installation de mats éoliens. A contrario, l'OAIM B2A se situe au droit de couches géologiques géothermiques miocène et oligocène dont le potentiel énergétique est valorisable. Enfin, la production d'électricité par panneaux photovoltaïques est à exploiter sans mesure puisqu'elle restera, même à son potentiel maximum, inférieure aux besoins de l'OAIM B2A, dans l'état des types d'installations envisagés actuellement. Le bois énergie peut être développé via la proximité avec la forêt girondine, de même pour le biogaz au regard de la proximité de la métropole, et d'installations agricoles dans le département.

**Risques technologiques et pollution des sols** : 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 site. L'historique des activités exercées sur le périmètre de l'OAIM révèle par ailleurs la présence de sites et sols potentiellement pollués.

Le boulevard technologique est en particulier concerné par la servitude d'utilité publique relative au passage de la canalisation de gaz exploitée par TIGF. En matière de pollution des sols, 4 sites sont potentiellement concernés.

**Qualité de l'air** : Le territoire de l'OIM B2A n'est pas impacté de la même façon par la qualité de l'air, étant donné sa position géographique et la proximité de sa façade Est avec la rocade (principal émetteur des polluants de la métropole) et les voies secondaires structurantes, vecteurs de pollutions qui irriguent le territoire côté Est et de manière traversante vers l'Ouest. L'emprise constituée par l'aéroport limite toutefois la pénétration des axes routiers et des émissions de polluants vers l'ouest de l'OAIM B2A.

L'opération du boulevard technologique a fait l'objet d'une étude spécifique sur l'air et la santé de niveau II. Au regard des résultats de la campagne de mesure menée du 11 septembre au 9 octobre 2019, la qualité de l'air peut être qualifiée de globalement satisfaisante sur la zone d'étude. Les teneurs en dioxyde d'azote et

en benzène respectent les valeurs limites de qualité de l'air en vigueur à l'exception du dioxyde d'azote sur l'avenue François Mitterrand.

**Nuisance acoustique** : Les enjeux de bruit sur l'OAIM B2A sont multiples, et fortement présents : l'aéroport étant situé sur le territoire de l'OAIM B2A, son empreinte bruit marque fortement le territoire. La proximité avec la rocade et les flux de transport associés en transversal dans le territoire diffusent également un bruit routier significatif. Seul le bruit ferroviaire est absent du territoire, faute de desserte. Ces nuisances expliquent la destination du projet en faveur du développement économique et de l'accueil d'entreprises.

Dans le cadre de l'aménagement du boulevard technologique, une étude acoustique a été réalisée (2019). Les niveaux sonores globaux mesurés en façade des bâtiments situés le long du boulevard technologique sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

**Pollution lumineuse** : Le site de l'OAIM Bordeaux Aéroport - Aéroparc est caractérisé par une ambiance lumineuse hétérogène en lien avec son occupation et ses usages variés. La prise en compte de l'ambiance lumineuse dans le cadre du projet représente un enjeu pour le bien-être de la population actuelle et future mais aussi pour les conditions de vie des espèces animales et végétales.

L'aire d'étude du boulevard technologique n'est pas localisée dans un secteur sensible vis-à-vis des nuisances lumineuses au sens du décret n° 2011-831 du 12 juillet 2011, relatif à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses qui fixe les grandes lignes de la réglementation. Les voies empruntées par l'opération d'aménagement traversent des secteurs urbanisés ou équipés où des sources de lumière sont déjà existantes.

**Ilots de chaleur** : Fortement imperméabilisées, la zone aéroportuaire (plus précisément ses nappes de stationnement), et les autres zones économiques, constituent des zones chaudes du territoire. Le territoire est également bordé à l'Est par un îlot de chaleur important de la métropole : le Centre Commercial de Mérignac Soleil. La zone d'habitat de Beutre, au sud, est assez tempérée.

## **Présentation du projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport et du boulevard technologique**

### **1.5 L'OAIM B2A**

#### **Objectifs du projet et justification de son intérêt général**

De par son périmètre (2 515 hectares), le projet B2A est un maillon essentiel de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc (3 370 ha), qui constitue avec l'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique, le projet partenarial d'aménagement (PPA) Inno Campus et l'opération d'intérêt métropolitain Grande rive droite un des quatre territoires prioritaires de développement de la métropole.

La dynamique économique du territoire, pourrait, dans les années à venir, être fragilisée par plusieurs facteurs structurels : **rareté des emprises foncières, congestion automobile, offre insuffisante de services et de commerces, augmentation de la vulnérabilité des populations et installations liée notamment au changement climatique (inondation, incendie..).** Par ailleurs la présence de milieux naturels à forte valeur écologique, et leurs services écosystémiques de régulation rendus à l'échelle de la Métropole imposent un usage sobre, raisonné et encadré du foncier.

Aussi, la bonne poursuite du développement économique de la zone de l'aéroport nécessite de sécuriser les réserves foncières rares, d'anticiper l'aménagement des futurs parcs d'entreprises industrielles et d'activités productives, de coordonner la réalisation d'un programme d'espaces publics ambitieux garant de conditions optimisées de déplacement. Cette opération vise également à accompagner la réalisation de grands projets structurants qui participent à la transition industrielle, écologique et numérique de la filière ASD. Enfin, il s'agit de constituer « le village industriel de demain » en développant une offre de service ciblée pour les salariés comme pour les habitants, et en préservant le cadre naturel



exceptionnel préexistant de l'Aéroparc.

Dans le cadre global de l'OIM, l'opération Bordeaux Aéroparc-Aéroport vise ainsi plusieurs grands objectifs économiques et de rayonnement mais également d'aménagement durable, de protection et de restauration du patrimoine naturel préexistant. Ces objectifs s'inscrivent intégralement dans les orientations stratégiques et politiques métropolitaines, et donc contribuent à leur mise en œuvre opérationnelle. Ainsi, le projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport présente un caractère d'intérêt général d'un point de vue économique, urbanistique, environnemental et en matière de mobilité et de cadre de vie :

Accueillir 50 000 emplois en 2035. 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. Dès la création de l'OIM Bordeaux Aéroparc, Bordeaux Métropole a défini une stratégie foncière de manière à coordonner des actions **de maîtrise publique des fonciers stratégiques** du territoire et **de maîtrise des valeurs foncières conformes** au tissu artisanal et industriel local pour pouvoir continuer d'accueillir des entreprises dans des conditions financières acceptables pour elles, mais également pour prévenir des phénomènes de rétention et/ou spéculation foncières.

**Conduire une approche équilibrée entre développement économique et préservation des milieux naturels** et ainsi répondre aux enjeux des politiques métropolitaines en matière d'énergie, de nature, d'écologie urbaine et de climat notamment pour les futurs parcs d'activités et les projets structurants majeurs :

Sobriété foncière avec un effort de densification des espaces de projet, la mutualisation des espaces / fonctions ;

Mixité et diversité dans les opérations à vocation productive en offrant de la mixité programmatique mais aussi en améliorant l'offre immobilière ;

Aménités urbaines / paysagères favorisant de nouveaux usages ;

Penser le parcours résidentiel des entreprises et valoriser la notion d'écosystème industriel ;

Développer un nouveau référentiel de parcs d'activités, « **village industriel de demain** » : il s'agit de diversifier et offrir un cadre de vie attractif et unique aux entreprises et à leurs salariés ;

- Déployer une **offre de mobilités durables**
- Etablir une **plus grande proximité entre les collectivités**, les partenaires et acteurs économiques du territoire.

### **La construction du projet**

Le projet a été pensé et construit, de manière itérative avec les différentes stratégies définies à l'échelle métropolitaine tout en considérant les objectifs et caractéristiques propres du territoire de l'Aéroparc : une stratégie environnementale co-construite avec la stratégie Biodiver'Cité métropolitaine, une stratégie de mobilité en lien avec le schéma des mobilités métropolitain, une stratégie économique qui s'inscrit dans le schéma du développement économique métropolitain, une stratégie transition énergétique et développement durable qui s'appuie sur le plan climat, lui-même, fil conducteur de l'ensemble des stratégies et de l'action métropolitaine...

En premier lieu, le projet s'est attaché à bâtir une stratégie environnementale globale à l'appui d'inventaires écologiques menés préalablement, et complétés au fil de l'eau, sur la totalité du territoire.

Cette stratégie environnementale établie selon la démarche Eviter-Réduire -Compenser-Accompagner (ERC-A), a été formalisée à travers une matrice paysagère et environnementale, support de construction du projet global. Cette matrice traduit spatialement, l'objectif d'équilibre du projet, entre développement économique, et protection des milieux naturels et de leurs écosystèmes : éviter les impacts sur l'environnement (abandon et forte réduction de certains sites de projet par exemple), réduire significativement les impacts résiduels, et pour les impacts résiduels restants, anticiper les compensations à travers une stratégie de maîtrise foncière publique offensive. En complément, et en cohérence, avec cette matrice paysagère et environnementale, une stratégie d'urbanisation a été définie, de sorte que les périmètres de projets, à faibles enjeux environnementaux, et

d'ores et déjà dotés de réseaux et de dessertes, ou à proximité de futures dessertes en commun, constituent les secteurs prioritaires de développement économique. Cependant, et malgré la présence d'enjeux environnementaux, certains secteurs de projet ont été maintenus car leur situation géographique, en bord et connecté au taxiway de l'aéroport, recouvre un caractère stratégique pour le développement de la filière ASD.

Une première version du projet a ainsi été élaborée et portée à la connaissance du public via la concertation préalable. Mais au regard des incidences du projet sur l'environnement, ainsi que des enseignements issus de la concertation en la matière, le projet s'est enrichi afin de réduire plus significativement l'impact du projet sur l'environnement, et par voie de conséquence réduire l'urbanisation du territoire sans remettre en cause les objectifs initiaux. L'application de la séquence éviter-réduire-compenser-accompagner est ainsi restée une préoccupation majeure tout au long du processus de définition du projet.

Ce travail a abouti à une version plus sobre en matière d'urbanisation tout en permettant de garantir les objectifs du projet soumis à la concertation en matière de développement économique, de mobilité, d'environnement et de cadre de vie. Le projet qui en résulte garantit **un équilibre entre développement économique et préservation des enjeux environnementaux majeurs**, dans un territoire ouvert à l'urbanisation dans le PLU en vigueur. A travers ce projet, Bordeaux Métropole vise une démarche la plus vertueuse possible en intégrant la question environnementale au cœur des réflexions.

L'étendue de l'opération (2515 ha) et l'incertitude propre aux projets d'immobilier d'entreprise ne permettait pas de dessiner les futures constructions au risque de figer des volumes inadaptés aux besoins. Ainsi, le plan guide permet dans un premier temps d'encadrer la localisation et le développement des projets de constructions. Il spatialise des zones de développement qui donnent 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).

Il en résulte un projet dont le dessin des implantations de constructions sur les sites de projet public et privé est illustratif des incidences environnementales maximales.

### **Le parti d'aménagement**

Le parti d'aménagement retenu au terme de la concertation et du processus de construction du projet se décline autour de 4 piliers :

#### **La programmation économique productive :**

Elle doit répondre à l'objectif **d'accueil de 50 000 emplois sur le territoire à l'horizon**

**2035**. 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 un renouvellement du parc immobilier actuel, soit en créant des constructions neuves sur des zones ouvertes d'ores et déjà à l'urbanisation.

Les cibles sont les suivantes :

- Confirmer la filière de l'Aéronautique, Spatial, Défense comme une priorité
- Maintenir et accompagner le développement des entreprises endogènes ;
- Ancrer durablement les filières à haute valeur ajoutée (relais de croissance de l'ASD) ;
- Requalifier les zones d'activités existantes vieillissantes, des zones tertiaires et du parc hôtelier ;
- Poursuivre le déploiement de l'offre de formation ;
- Favoriser le développement raisonné d'un tertiaire ciblé et maîtrisé, en appui aux filières et autres secteurs stratégiques de l'OIMB2A ;
- Développer les zones d'activités de demain et renforcer la mixité d'usages et des fonctions au sein de l'OIM B2A ;

- Densifier l'offre de services pour améliorer le cadre de travail des entreprises et salariés ;
- Envisager les conditions de développement d'une offre résidentielle sur l'OAIM B2A dans le respect plan d'exposition au bruit ;

### La stratégie mobilité

50 000 emplois d'ici 2035 sur un territoire d'ores-et-déjà très congestionné implique d'activer l'ensemble des leviers de mobilité. La stratégie mobilité de l'OAIM B2A 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 :

- ☐ **L'incitation au report modal** afin de limiter le recours systématique à la voiture individuelle avec l'aménagement de pistes cyclables, de trottoirs, de voies de co-voiturage, le renforcement de l'offre de transport en commun, et l'accompagnement à la mise en place de plan de mobilité entreprise.
- ☐ **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.

### La stratégie environnementale et paysagère

La fragilisation des milieux naturels et du cadre paysager, liée à l'extension des activités, constitue un risque réel de dégradation des écosystèmes et de la biodiversité, du schéma hydraulique naturel, avec la présence de bassins versants, et de dépréciation du territoire de l'Aéroparc. L'enjeu de l'OAIM réside donc à veiller à l'équilibre entre les enjeux économiques et environnementaux.

La stratégie environnementale se base sur les axes suivants :

- **La préservation au maximum des sites à très forts et 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** visant à pérenniser les écosystèmes et à 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.

### La stratégie du cadre de vie

Dans la perspective d'une ville productive rassemblant à l'horizon 2035, 50 000 actifs et plus de 6000 habitants, l'anticipation des besoins liés à son développement (population et entreprises) et à la nécessaire requalification de son cadre de vie s'imposent comme une priorité pour soutenir son attractivité (le projet urbain).

Afin de réaliser ce saut qualitatif indispensable pour garantir une attractivité sur le long terme, deux leviers sont mobilisés

1. **Développer des lieux d'aménités urbaines** (espaces publics – place, jardins, parcs, espaces de sports, de loisirs, de promenade, des commerces et des services).

2. **Accompagner les dynamiques urbaines** de ce territoire en transformation en organisant sa cohérence urbaine. Le plan guide propose d'accompagner les développements urbains et partager un socle d'ambitions communes. L'objectif est d'améliorer l'insertion urbaine et paysagère des constructions et leur qualité architecturale.

## Le programme de constructions et d'espaces publics

### Le programme de construction

Le programme de constructions vise à répondre à l'objectif d'accueil de 50 000 emplois d'ici 2035, d'où un programme de constructions estimé à 900 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher créées (SDP). En outre, il s'agit de maintenir la diversité des emplois accueillis sur site, ce qui constitue un défi majeur pour l'opération au regard des contraintes d'implantation et de l'économie propre à certaines activités, souvent évincées des territoires de projets d'aménagement, et pourtant indispensables au bon fonctionnement d'une métropole.

Près de 50% de la programmation est considérée en renouvellement urbain c'est-à-dire dans des secteurs classés comme urbain selon l'atlas cartographique du référentiel de l'occupation du sol (OCS NAFU Nouvelle-Aquitaine).

DESTINATION	CREATION DE <u>SDP</u> SUR LES SITES DE PROJETS ET LE DIFFUS	EMPLOIS PROJETES
Bureaux	114 000 m <sup>2</sup>	4 600
Locaux mixtes	277 000 m <sup>2</sup>	3 500
Industrie	413 000 m <sup>2</sup>	2 100
Entrepôts/logistiques	21 000 m <sup>2</sup>	50
Hôtels	6 000 m <sup>2</sup>	50
Services/équipements	75 600 m <sup>2</sup>	400
Formation	4 000 m <sup>2</sup>	80
Commerces	2 800 m <sup>2</sup>	60
<b>TOTAL</b>	<b>913 400 m<sup>2</sup></b>	<b>10 840</b>

Source : Estimation de Bordeaux Métropole en janvier 2023.

2

Parmi ces 900 000 m<sup>2</sup> surfaces de plancher programmées, près de la moitié (415 000m<sup>2</sup> SDP) vont se développer sur des opérations publiques d'aménagement selon la répartition programmatique suivante :

	DESTINATION					M <sup>2</sup> PROJETS EN SDP	NOMBRE D'EMPLOIS PROJETES
	Bureaux	Locaux mixtes	Industrie	Services Equipements	Formation		
Circuits		4 000	81 000			85 000	460
<u>Drolin</u>		63 000		15 000		78 000	860
Extension Galaxie		11 000				11 000	140
Bougeries		60 000				60 000	750
Tarmac				12 000	4 000	16 000	100
<u>Beaudésert Genêts</u>		4 000				4 000	50
Roland Garros	10 000	20 000				30 000	650
Deux Poteaux		26 000	105 000			131 000	850
<b>TOTAL</b>	<b>10 000</b>	<b>188 000</b>	<b>186 000</b>	<b>27 000</b>	<b>4 000</b>	<b>415 000</b>	<b>3 720</b>

Source : Estimation de Bordeaux Métropole en janvier 2023.

#### o Le programme d'espaces publics

Le programme d'espaces publics nécessaire à la mise en œuvre de la stratégie mobilité implique de réaliser 3 types d'équipements :

**Des équipements primaires**, dont le besoin est généré en partie par le projet Bordeaux Aéroparc- Aéroport et pour le reste par les usages au-delà du périmètre de projet. Il s'agit notamment des infrastructures accueillant une part importante de flux de transit, et desservant un territoire bien plus étendu que le périmètre de projet : 2 reprises d'échangeurs ; 4 opérations structurantes d'envergure métropolitaine : Boulevard technologique, Voie nouvelle Circuits, requalification Mazeau-Touban-Pagnot et le dévoiement de l'avenue Cassin;

**Des équipements de desserte locale** notamment des futures opérations d'aménagement, dont le besoin est généré en totalité par l'opération Bordeaux Aéroparc-Aéroport (rue du Bocage, raccordement curie/Volta, Dousse/Genêts, requalification des voies en zones d'activités...);

**Des espaces publics** (places, parcs et promenades) dans une optique de s'appuyer sur l'existant, de mutualiser les fonctions (espace public, gestion hydraulique...) et de préserver les milieux naturels et amplifier le patrimoine végétal.

### **Phasage**

Une opération de l'envergure de Bordeaux Aéroparc-Aéroport s'étend sur le temps long.

A titre indicatif, les 2 grandes phases prévisionnelles (et donc évolutives) suivantes sont distinguées, afin de vérifier la cohérence calendaire entre la mise en œuvre des mesures de compensation écologique et la réalisation des travaux d'infrastructures et de construction générateurs d'impacts :

#### **o Phase 1 - 2022-2026 :**

Lancement des opérations d'aménagement public suivantes : Drolin phase 1 (8,1 ha sur 13,1 ha), Boucheries 1 et 2 (9,6 ha), Tarmaq (6,6 ha), Beaudésert Genêts (1 ha) ;

Environ 21 km de voies dont 13% créées et 87% requalifiées ;

Environ 3,4 km de cheminements doux créés ou requalifiés.

#### **o Phase 2 - 2027-2035 :**

Lancement des opérations d'aménagement publiques suivantes : Drolin phase 2, Extension Galaxie, Roland Garros, Deux Poteaux, Circuits ;

17 km de voies dont 39 % créées et 61% requalifiées à long terme ;

9 km de cheminements doux créés ou requalifiés.

Dans ce contexte, l'évaluation environnementale du projet a tenu compte des incidences et mesures du projet sur l'ensemble des deux périodes concernées (calculs des surfaces impactées, mesures compensatoires le cas échéant...).A noter que l'évaluation environnementale du projet a permis de calculer les surfaces impactées et les besoins compensatoires associés pour les projets immobiliers privés. Cependant, Bordeaux Métropole ne s'engagera et ne prendra en charge que les compensations des projets publics de la phase 1 du programme. Les compensations écologiques pour les opérations publiques d'aménagement de la phase 2 seront traitées lors de la mise à jour de l'étude d'impact du projet réalisée dans le cadre de cette seconde phase.

## **1.6 Le boulevard technologique, un équipement au cœur des enjeux mobilité du secteur**

### **Contexte**

Le développement de ce vaste secteur d'activité économique de l'Aéroparc dépend étroitement des performances offertes en matière d'accessibilité et des relations établies avec le système de transports collectifs de l'agglomération.

L'OIM est desservie par cinq échangeurs de la rocade et est traversée par plusieurs voies



structurantes d'agglomération à fort trafic. Cependant, le réseau secondaire et local reste aujourd'hui insuffisant et le maillage de ce territoire reste encore à compléter.

Actuellement, ce secteur est sujet à de fréquents phénomènes de saturation du trafic automobile. Il concentre des problèmes d'accessibilité majeurs avec une véritable difficulté à concilier les flux de transit pendulaires (Nord-Sud entre le Médoc et les zones d'emplois du sud-ouest de l'agglomération, et Est-Ouest entre l'agglomération de Bordeaux et le bassin d'Arcachon) et les flux qui lui sont propres.

La Métropole a déjà réalisé et programmé des investissements importants en matière de desserte en transports en commun, de requalification et de création de voiries et a mené des études visant à structurer l'offre de déplacements sur ce secteur.

La desserte du territoire de l'OAİM B2A, au sein duquel se trouve l'aéroport Bordeaux Mérignac, et son accessibilité depuis le centre de l'agglomération constituent l'un des enjeux majeurs du schéma de déplacements métropolitain.

En parallèle, face à la forte prédominance de l'automobile et à la congestion croissante qui en découle, et en vue de ménager les conditions de développement de ce secteur, un schéma directeur multimodal de déplacements du projet global a été élaboré.

Les objectifs de ce schéma sont :

D'une part, assurer un report modal vers les modes alternatifs à l'automobile pratiquée en solitaire. Pour ce faire, il convient notamment de faciliter l'accès vers le réseau des transports en commun en site propre, faciliter le covoiturage, trouver des solutions innovantes avec les entreprises pour la gestion du dernier kilomètre, améliorer les cheminements piétons en cœur de site et faciliter les liaisons cyclables Nord/Sud et les franchissements de la rocade. Un travail est conduit en parallèle avec les entreprises et toutes les collectivités concernées pour favoriser diminuer la part de l'autosolisme.

D'autre part, rabattre les flux de transit de l'OİM sur la rocade avec le réaménagement du réseau primaire Est-Ouest métropolitain.

### **Objectifs**

Le boulevard technologique, élément structurant du schéma des mobilités de l'Aéroparc, a vocation à relier par un itinéraire identifié et de qualité, le terminus actuel de la ligne A du tramway au Haillan Rostand au cimetière intercommunal de Mérignac, en desservant plusieurs zones d'aménagement économique (Cinq Chemins, Ecosphair, Cœur Aéroparc,

45 Parallèle, ...) et à proximité des grandes entreprises et équipements (Thales, Dassault Aviation, l'Aéroport, Ariane Group, domaine de Pelus et la clinique du Sport, ...).

Le projet d'aménagement du boulevard technologique comprend plusieurs objectifs :

- **Accompagner les opérations d'aménagement économique, publiques et privées**, envisagées de part et d'autre du boulevard technologique, notamment en assurant une meilleure desserte pour les salariés du secteur ;
- **Créer un véritable lien entre les différents lieux de vie et d'emploi existants et à venir**, et non plus comme un simple support d'écoulement des flux ; réaliser un aménagement pouvant offrir des espaces publics utiles et porteurs d'une ambiance et d'une qualité renouvelées, et partagées par les différents usagers qui le traversent, qui y travaillent où s'y rencontrent ;
- **Offrir une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements**, en premier lieu par une augmentation significative des espaces en faveur des modes de déplacements collectifs (en développant des emprises réservées au covoiturage et aux transports en commun) et des modes doux assurant par la même la sécurisation des déplacements ;
- Compte tenu de l'importance du projet envisagé et de son rôle à l'échelle du projet d'aménagement porté par l'OAİM Bordeaux Aéroparc, **intégrer l'exemplarité en matière de performance environnementale et de prise en compte écologique** : qualité paysagère, biodiversité, gestion des eaux pluviales, réemploi des matériaux

...  
A la suite d'une concertation menée entre 2017 et 2019, les études d'avant-projet ont été

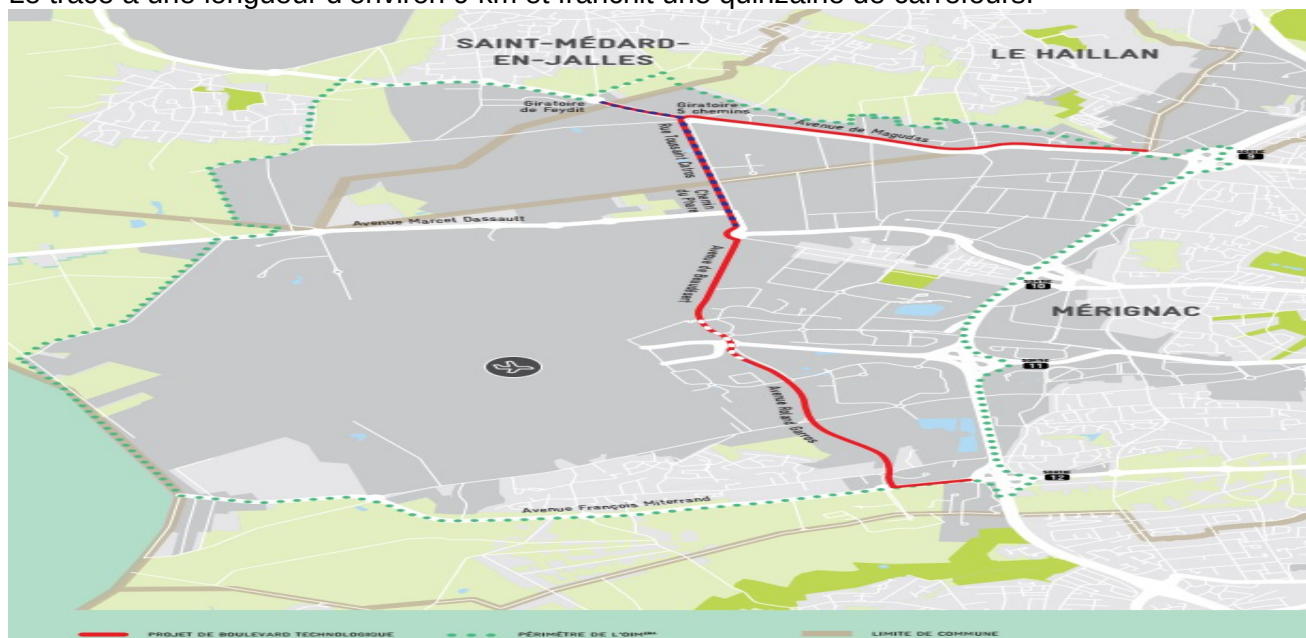
engagées ainsi que les études environnementales.

## Caractéristiques du projet

Le projet d'aménagement du boulevard technologique comprend :

- **L'amélioration de la capacité routière** avec l'ajout de voies de circulation aux carrefours problématiques ;
- **La réalisation de voies de covoiturage ouvertes aux transports en commun** le long du tracé visant à offrir des alternatives à l'autosolisme et améliorer le niveau de service du réseau de transports en commun empruntant des mêmes voies (régularité et vitesse commerciale) ;
- **L'aménagement de voies vertes bilatérales** et la mise en place d'équipements associés (arceaux, abris vélos) le long du tracé ;
- **La réalisation d'un corridor « nature » le long du tracé** mutualisé avec le système d'assainissement/hydraulique, les cheminements doux et les mesures environnementales.

Le projet de boulevard technologique démarre au Nord au terminus de la station tram A Le Haillan Rostand au droit de l'échangeur 9. Il se poursuit jusqu'à l'échangeur 12 de la rocade. Le tracé a une longueur d'environ 9 km et franchit une quinzaine de carrefours.



Bordeaux Métropole a approfondi les études à partir des apports issus du bilan de la concertation. Ainsi, il est proposé :

De prévoir sur l'avenue de Magudas entre le giratoire des 5 chemins et le giratoire de Feydit d'une part et d'autre part sur la rue Toussaint Catros et le chemin du phare, un profil en travers avec 2x1 voies de circulation générale et 2x1 voies de circulation covoiturage/bus, à l'instar du reste du tracé. Cette solution permettra ainsi d'assurer une continuité de la voie réservée tout le long du boulevard et de développer des alternatives performantes à l'autosolisme (régularité, temps de parcours du covoiturage et des transports en commun) ;

De réaliser des voies vertes de part et d'autre du boulevard afin de faciliter et sécuriser les déplacements de l'ensemble des modes actifs.

### Nécessité d'expropriation et utilité publique du projet

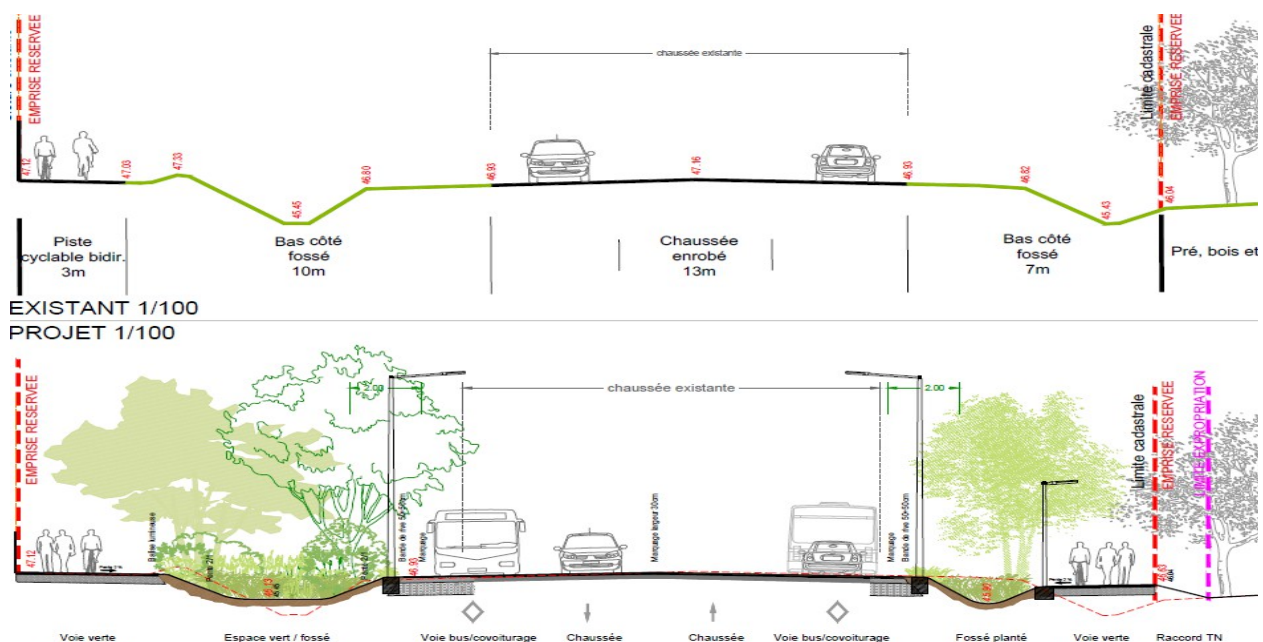
Afin de répondre aux objectifs du projet, il est nécessaire d'élargir l'emprise actuelle afin de réaliser les fonctionnalités ci-après :

Les voies de covoiturage ouvertes aux transports en commun nécessitent l'élargissement de la voirie actuelle où les voies nouvelles seront construites latéralement aux voies existantes avec un profil de type 2x2 voies ;

La mise aux normes du réseau d'assainissement nécessite en section courante des emprises pour la réalisation d'un réseau d'assainissement de largeur variable en rives de la voirie future ;

Les aménagements dédiés aux modes doux nécessitent des emprises pour l'aménagement de voies vertes en rives de l'aménagement sur une largeur comprise entre 3 et 4 m de chaque côté. S'agissant d'un aménagement sur place avec de nouvelles fonctionnalités, des acquisitions foncières seront nécessaires le cas échéant par voie d'expropriation. A noter que les compensations environnementales nécessiteront également des terrains pour les travaux correspondants.

Le boulevard technologique permet le réaménagement de voirie en faveur de la multimodalité ce qui permettra une réduction de la congestion et une amélioration de la sécurité des déplacements tous modes. D'autre part, le report modal de l'usage de la voiture particulière sur le vélo, le covoiturage et le transport en commun (TC) attendu dans le cadre du projet – par rapport à une situation équivalente sans projet - aura aussi un effet bénéfique sur les nuisances environnementales généralement associées (émissions de GES).



La réalisation de sites propres dédiés permettra un gain de temps et de la régularité pour les déplacements des usagers du covoiturage et des TC ce qui améliorera encore leur attractivité au détriment de l'autosolisme.

Le projet aura un effet bénéfique majeur sur le paysage et le cadre de vie grâce à l'aménagement d'un large couloir de nature tout le long du linéaire, qui fera l'objet de nombreuses plantations. Le nombre de plantations (environ 5 900 arbres, 13 600 baliveaux et 30 000 arbustes) montre l'importance de la part réservée à la nature et la biodiversité.

Par ailleurs, l'assainissement mis aux normes améliorera sur le plan quantitatif et qualitatif les rejets dans le milieu naturel.

L'ensemble de ces composantes contribue à l'utilité publique du projet.

### Coût du projet

Le coût prévisionnel de ce projet est estimé à environ **51 M€ HT** avec un financement intégralement assuré par Bordeaux Métropole. Ce coût comprend les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, les acquisitions foncières, les travaux d'infrastructure, d'espaces publics et paysagers, de voirie, y compris les mesures compensatoires et de réduction d'impact.

L'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières au droit du boulevard qui

s'appuie sur l'avis de de la Direction de l'immobilier de l'Etat en date du 29 janvier 2021 s'élève à environ 5,5 M€ HT.

## **Incidences du projet sur l'environnement, mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts**

### **1.7 L'OAIM B2A**

#### **3.1.1 La stratégie d'évitement, priorité du projet**

L'application de la séquence éviter-réduire-compenser-accompagner est restée une préoccupation majeure du projet :

#### **L'évitement a été recherché dès la phase amont.**

Il a été défini **sur la base d'un diagnostic écologique complet et complété depuis 2016** sur les 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). La principale mesure d'évitement « amont » a consisté en la redéfinition des zones de développement du plan guide initial (2019) dans la version finale permettant de prendre davantage en compte les enjeux écologiques et réglementaires de l'OAIM dès cette phase de conception.

Cette phase importante d'échanges avec l'ensemble des opérateurs privés et publics du territoire a permis d'aboutir à **un évitement conséquent des surfaces prévues aux aménagements tout en répondant aux exigences de développement économique de la Métropole**. Territoire ouvert à l'urbanisation dans le PLU en vigueur (zones U et AU), ce sont potentiellement 528 hectares de surfaces qui pourraient être urbanisées si la collectivité ne met pas en œuvre l'OAIM B2A. En effet, le projet permet de répondre à l'objectif politique de création d'emplois (50 000 emplois d'ici 2035) sur 288 hectares dont près 50% des surfaces sont déjà artificialisées. La réduction de surface globale d'aménagement sur l'OAIM B2A représente une baisse de 45% des surfaces urbanisables ouvertes au PLU 3.1. Ainsi, le projet de l'OAIM B2A permet **l'évitement de :**

- **77% des zones humides identifiées ;**
- **83% des boisements soumis à autorisation de défrichement ;**
- **92% des zones à enjeux très forts et 76% des zones écologiques à enjeux forts.**

Les zones préservées de l'urbanisation en raison de leurs enjeux écologiques actuels et/ou de leur potentiel de valorisation pourront permettre le maintien de trames Vertes et Bleues au sein de cette zone d'activité économique mais aussi la mise en œuvre de mesures de compensation *in situ*. La connaissance des futurs besoins de compensation permettra de les anticiper et donc de mettre en œuvre des mesures globales plus cohérentes et fonctionnelles.

Tout projet, qu'il soit public ou privé, qui s'inscrira dans un des secteurs prévus à l'aménagement au sein du Plan Guide s'engagera donc à respecter la stratégie environnementale qui aura été déployée.

**La réduction a été réfléchi afin d'amoindrir au maximum les impacts n'ayant pu être évités (voir les 3.1.2) ;**

**La compensation a été conçue au regard des impacts résiduels du projet de manière à atteindre « un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité »**

Bordeaux Métropole a mis en œuvre une démarche de recherches de sites de compensation autant au sein du projet OAIM B2A qu'à proximité immédiate afin de garantir la faisabilité et la pérennité de la compensation. Ces sites identifiés feront l'objet de mesures de restaurations de milieux (prairies, landes, boisements) afin de garantir le gain écologique. Certaines mesures seront ciblées également sur le renforcement des corridors écologiques afin de garantir les échanges des populations entre les sites de compensation au sein de l'OAIM de ceux à l'ouest de la métropole.

A noter que **la démarche ERC-A du projet se base sur une approche maximaliste**. Les surfaces urbanisables (et les besoins compensatoires qui en découlent) sont calculées en

partant de l'aménagement complet des parcelles incluses dans les secteurs mutables. Elle ne comprend pas l'évitement mis en œuvre à l'échelle des quartiers voir des projets opérationnels. **La définition plus précise des projets subséquents permettra d'augmenter *in fine* les surfaces évitées et ainsi la réduction des impacts notamment résiduels.**

**La mise en compatibilité du PLU est un véritable engagement de Bordeaux Métropole pour garantir et mettre en œuvre, par un outil réglementaire, la stratégie environnementale du projet et l'effectivité des mesures ERC-A.** L'évolution du PLU vise ainsi à satisfaire les conditions d'autorisations du projet en protégeant ou limitant certains secteurs aujourd'hui ouverts à l'urbanisation. Ainsi, la mise en compatibilité inscrit :

- 136 hectares en zones naturelles et agricoles soit 5,5% du périmètre du projet ;
- 11,65 hectares nets en espaces boisés classés, 1 arbre isolé, 1,5 hectares de plantations à réaliser ;
- la création ou le renforcement des dispositions relatives à l'environnement, aux continuités écologiques et aux paysages visant à améliorer la prise en compte de la Trame Verte et Bleue ;
- 3 emplacements réservés d'espaces verts ;
- 10 marges de recul renforçant la qualité paysagère du territoire et assurant la préservation de grands corridors écologiques fonctionnels ;
- la mise en place d'une étiquette de pleine terre limitant l'imperméabilisation des sols sur deux quartiers (313 hectares) ;
- la définition d'une zone UP-X Kennedy-Pelus et la mise en place de dispositions spécifiques associées visant, entre autres, au renforcement de la place de la nature en ville.

Au-delà des mesures réglementaires, Bordeaux Métropole mène une politique foncière offensive. Les réserves foncières en cours de constitution par Bordeaux Métropole, notamment à travers les conventions opérationnelles signées avec l'Etablissement Public Foncier Nouvelle-Aquitaine, sont vouées en partie à éviter, par une maîtrise foncière, des espaces à enjeux environnementaux et à mobiliser ce foncier pour répondre aux besoins compensatoires liés aux impacts résiduels du projet. Cette stratégie foncière a été mise en place afin d'asseoir la faisabilité de l'opération en garantissant l'effectivité de la mise en œuvre des mesures ERC-A.

### **Incidences du projet et mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement des impacts**

La présente partie expose **les principales incidences (incidences fortes) du projet sur l'environnement et les mesures de réduction et de compensation** adoptées en conséquence.

A noter que les incidences neutres ou positives du projet sur l'environnement ne sont pas exposées ci-dessous. L'ensemble des incidences et des mesures associées est annexé à la présente délibération.

#### **Milieu physique :**

Incidences en phase travaux et d'exploitation : la période de chantier peut être à l'origine des pollutions des eaux souterraines, superficielles et du sous-sol et donc source de nuisances pour les espèces associées. La phase chantier présente un risque fort d'interception de périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable. Des travaux seront réalisés au droit d'axes d'écoulement et de cours d'eau. Ainsi les travaux sont susceptibles d'avoir des impacts significatifs sur les eaux superficielles (perturber les écoulements, dégrader le lit et les berges des cours d'eau, interrompre la continuité hydraulique et écologique...) Les pollutions générées en phase travaux sont généralement ponctuelles et temporaires. Les risques de pollution restent donc aléatoires et difficilement quantifiables.

#### Principales mesures de réduction en phase travaux et d'exploitation :

- **R2.1.t.2 : Respect de la charte chantier vertueux de l'OAIM B2A** jointe aux dossiers de consultation des entreprises en amont des travaux ;



- **R2.1.t.3 : Prise en compte du risque de pollution des eaux souterraines, superficielles, du sol et du sous-sol** en mettant en place des mesures de protection des eaux de ruissellement, de gestion des eaux, d'utilisation et d'entretien des engins, d'aires de chantier, de gestion des déchets et de formation/information ;
- **R2.1.s1 : Respect des prescriptions spécifiques applicables au périmètre de protection éloignée du champ captant Thil-Gamarde et les eaux de captages du Haillan** définies par la Délégation Départementale de la Gironde de l'Agence Régionale de la Santé Nouvelle Aquitaine ;
- **R2.1.d.2 : Mise en place d'un dispositif préventif de lutte contre une pollution et d'un dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier**

Les effets résiduels sur le milieu naturel sont faibles et positifs sur la thématique eaux superficielles.

#### **Milieu naturel :**

Incidences en phase travaux : Les impacts potentiels des travaux sont liés au dérangement des espèces animales, au piétinement d'espèces végétales, à la dégradation de milieux préservés voire à leur destruction. Les travaux sont donc susceptibles d'avoir des impacts significatifs sur les habitats naturels, les zones humides, les espèces protégées et les boisements.

#### Principales mesures d'évitement, réduction et accompagnement en phase travaux :

Dans un premier temps, des mesures d'évitement (**E2.1.a**) géographiques seront définies pour supprimer ou limiter les impacts du projet, prioritairement sur les habitats naturels et les habitats d'espèces impactées par le projet, présentant les plus forts enjeux.

ème

Dans un 2<sup>ème</sup> temps, des mesures de réduction permettront la prise en compte de la conservation des habitats et des espèces sensibles durant la phase travaux et dans les modalités d'exploitation des aménagements projetés :

- Adaptation du calendrier des travaux de défrichage et de terrassement (**R3.1.a.1**) ;
- Phasage et méthodologie d'exécution des travaux de défrichage (**R3.1.a.2**) ;
- Limitation de l'altération des zones humides lors de la phase travaux (**R1.1.c.1**) ;
- Mise en défense de stations d'espèces végétales patrimoniales et/ou protégées (**R1.1.c.2**) ;
- Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier (**R1.1.d**) ;
- Dispositif/adaptation des emprises des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier (**R2.1.d**) ;
- Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes ;

- Mise en place d'une barrière anti-intrusion d'amphibiens et autre petite faune (**R2.1.i**) ;
- Prélèvement ou sauvetage avant destruction de spécimens d'amphibiens (**R2.1.o.1**) ;
- Abattage spécifique des vieux arbres, habitat du Grand capricorne (**R2.1.t**).

Des mesures d'accompagnement sont également prescrites (Suivi écologique, organisation administrative du chantier).

Les impacts résiduels du projet sur le milieu naturel sont estimés :

- Fort en cas de destruction de la station d'Ophioglosse des Açores ;
- Assez fort à moyen sur le Fadet des laïches et le damier de la succise.

Ces impacts résiduels envisagés sont maximalistes car ils ne tiennent pas compte des mesures ERC spécifiques que chaque porteur de projet pourrait mettre en œuvre.

#### **Paysage :**

Incidences en phase travaux :

Pendant les phases de chantier, le paysage urbain sera modifié en raison du chantier, de la mise en place de clôtures, des terrassements, de la présence d'engins, de dépôts éventuels

de matériaux.... Ainsi, les impacts du projet sur le paysage sont forts, temporaires et ont un effet direct à court terme.

Principales mesures de réduction en phase travaux (r2.1.t.21) :

Les installations de chantier et les déchets générés présenteront un aspect soigné en adéquation avec le paysage environnant. À la fin de chaque chantier, l'ensemble du matériel de chantier sera évacué et les zones de chantier seront remises en état.

Une partie des palissades clôturant les aires de chantier pourra être utilisée par le maître d'ouvrage pour réaliser des expositions en lien avec le projet et son chantier à destination du grand public et des riverains des sites.

Le respect des périmètres stricts des emprises travaux permettra de limiter également l'impact sur le paysage.

Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel ou urbain.

La charte chantier vertueuse spécifique (R2.1.t.2) au territoire de l'OAİM B2A permettra d'établir les prescriptions paysagères dès les phases de chantier.

Les impacts résiduels sur la thématique sont **faibles à modérés**.

**Foncier et biens matériels :**

Incidences en phase travaux :

L'exécution des travaux relatifs aux opérations publiques d'aménagement et aux espaces publics nécessite d'une part des emprises foncières définitives mais aussi temporaires qui seront utilisées pour établir des bases vie de chantier, des aires de stockage du matériel et des matériaux, des voies de circulation des engins de chantier, des zones de préparation de travaux, etc.

Les impacts du projet sur le foncier et les biens matériels sont faibles à forts, temporaires et ont un effet direct à court terme.

Principales mesures en phase travaux (R2.1.t.6):

Bordeaux Métropole a mis en œuvre une stratégie foncière : Pour les parcelles privées, l'Établissement Public Foncier (EPF) Nouvelle-Aquitaine accompagne Bordeaux Métropole dans la mobilisation de fonciers. Le foncier nécessaire à la réalisation des opérations d'aménagement de l'OAİM B2A sera acquis à l'amiable. En outre, Bordeaux Métropole est titulaire du droit de préemption urbain et exerce ses prérogatives en matière d'action foncière.

Chaque porteur de projet public ou privé devra maintenir les zones de travaux et emprises associées (bases vie, zones de stockage...) sur des terrains dont il a la maîtrise foncière ou dont il dispose du droit de s'y installer, en réalisant les procédures idoines.

L'évaluation des surfaces nécessaires à chaque chantier est à ce jour inconnue, mais devra faire l'objet d'études amont spécifiques afin de proposer les mesures adaptées. Le diagnostic du territoire de l'OAİM B2A sera largement partagé afin d'éviter les zones les plus sensibles.

Les effets résiduels sur la thématique sont **non notables à faibles**.

**Mobilité :**

Incidences en phase travaux :

Les aménagements projetés pourront temporairement perturber des conditions de circulation sur les voies concernées par les travaux (réduction de la vitesse en cas de mise en circulation à sens unique, ou à s'arrêter dans le cas de la mise en place de feux de circulation alternée). La phase chantier peut générer un trafic supplémentaire (camion d'approvisionnement, personnel du chantier...). Les transports en communs pourront également être impactés et des trajets modifiés temporairement le temps de la durée des chantiers. Les impacts du projet sur les infrastructures de transport et les conditions de déplacement sont moyens à forts et ont un effet direct à court terme.

Principales mesures en phase travaux (R2.1.t.10):

En amont de chaque chantier, des actions de communication seront déployées pour sensibiliser les riverains, les commerçants et les entreprises afin de leur apporter toute l'information nécessaire relative aux travaux.

Tous les secteurs ne seront pas en travaux simultanément.

Les itinéraires des engins de chantier seront préalablement étudiés et organisés autant que possible en dehors des heures de pointe de la journée pour limiter la gêne occasionnée sur les axes en liaison avec le projet.

La circulation se fera selon un plan de circulation établi en amont du chantier au sein duquel les axes d'approvisionnement et d'évacuation générant le moins de nuisances possible tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes au chantier seront définis. La circulation interne à la zone chantier et les accès au chantier sont organisés pour minimiser les manœuvres des camions. Le stationnement sur site sera privilégié.

La sécurité des véhicules sera assurée par une signalisation temporaire adaptée, de jour comme de nuit, durant toute la durée des chantiers.

Pour la réalisation des fossés, noues, trottoirs... les entreprises devront prendre soin de maintenir un accès aux propriétés.

Les voies seront maintenues dans un état de propreté satisfaisant pendant la durée des travaux.

Les impacts résiduels sur la thématique sont **moyens**.

## **Déchets**

Incidences en phase travaux :

Le chantier sera générateur de déchets (déchets inertes, déchets non dangereux, déchets dangereux). Les impacts du projet sur la thématique sont forts, temporaires et ont un effet direct à court terme

Principales mesures en phase travaux (R2.1.t.16) :

Les mesures mises en place pour la gestion des déchets produits en phase chantier permettront de réduire les impacts du projet sur cette thématique. Elles visent la réduction de la quantité de déchets et la gestion des déchets conformément à la réglementation. Des études géotechniques et de pollution des sols seront systématiquement mises en place pour les aménagements d'espaces publics le nécessitant.

La charte chantier vertueux spécifique (R2.1.t.2) au territoire de l'OAIM B2A permettra d'établir les prescriptions concernant la gestion des déchets en phase chantier et d'exploitation.

Les impacts résiduels sur la thématique sont **faibles**.

## **Energie et ressource**

Incidences en phase travaux :

En phase de construction, les consommations énergétiques directes concernent essentiellement l'énergie nécessaire pour les chantiers eux-mêmes (bases vie, engins de chantier, etc.) ainsi que l'énergie nécessaire à l'acheminement des matériaux et à l'évacuation des déblais.

Principales mesures en phase travaux (R2.1.t.18) :

- Réutiliser au maximum les matériaux sur place ;
- Pour l'évacuation des déblais, privilégier les sites proches des chantiers ;
- Favoriser l'utilisation des matériaux locaux afin de diminuer les trajets liés à l'apport de la matière première ;
- Installations de chantiers équipées de dispositifs favorisant les économies d'énergie ;
- Éclairage adapté aux besoins des zones d'activités du chantier ;
- La charte chantier vertueux spécifique (R2.1.t.2) au territoire de l'OAIM B2A permettra d'établir les prescriptions concernant la gestion des ressources et de l'énergie en phase travaux et exploitation.

Les impacts résiduels sur la thématique sont **faibles à modérés**.

## **Risques industriels**

Incidences en phase travaux :

Le territoire d'étude compte au total **45 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** dont 33 sont soumises au régime d'autorisation. Deux sont classées

SEVESO Seuil Haut et une SEVESO Seuil Bas. En phase chantier, des impacts sont identifiés pour la sécurité du chantier en raison de la présence éventuelle d'ICPE temporaires sur les bases chantier et de l'acheminement des matériaux nécessaires au projet.

Principales mesures de réduction en phase travaux (R2.1.s.2 ; R2.1.t.3)

- Respect des prescriptions réglementaires d'exploitation ;
- Moyens anti-pollution et de lutte incendie ;
- Le personnel intervenant sur site sera formé à la prise en compte du risque existant dans les travaux quotidiens et à la mise en œuvre de procédure d'urgence en cas de crise avérée ;
- Les installations de chantier seront gérées en respect des principes de prévention des pollutions et des risques.

Les impacts résiduels sur la thématique sont faibles.

- **Risques inondation**

Incidences en phase travaux :

Des risques d'inondation sont présents au droit des zones de franchissement de cours d'eau ou dans des zones où les réseaux pluviaux saturent. En cas de crue, plusieurs impacts sont identifiés : mise en danger du personnel de chantier, emportement d'engins et de matériel, érosion accrue des terrains, risque de pollution généré par les éléments présents sur le chantier.

Principales mesures de réduction en phase travaux (R2.1.r.27)

- Réduction des secteurs ouverts à l'urbanisation au PLU actuel ;
- Maintien de bandes non constructibles autour des cours d'eau ;
- Intégration au PLU des zones humides et de secteur de débordements du Magudas et de la Morandière (Cs) ;
- Dimensionnement des impacts et de calculs de la dette compensatoire des zones humides ;
- Dispositifs d'assainissements pluviaux associés aux différentes constructions, ;
- Des dispositions spécifiques seront mises en place en phase chantier afin d'intégrer ce risque (condition météorologique favorable, protocoles d'alertes et de replis, stockage en dehors de zones sensibles...).

Les effets résiduels sur la thématique sont faibles à moyens.

## Projet du boulevard technologique

**Pour le projet de boulevard technologique**, 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 :

Les **principaux enjeux** de l'aire d'étude du boulevard technologique sont liés au milieu naturel avec notamment la présence le long du tracé de 3 espèces protégées (la Gentiane pneumonanthe, le Lotier grêle et le Lotier hérissé), d'amphibiens protégés et du lézard des murailles, de zones humides et de boisements.

Le projet s'insérant en milieu urbain, la présence des bâtis, des activités, etc... est également un enjeu pour le projet. Même si le réaménagement du boulevard s'inscrit en partie sur la voirie existante, l'élargissement impactera des secteurs à enjeux précédemment cités et sera à l'origine d'une augmentation des eaux de ruissellement qu'il sera nécessaire de collecter et de traiter. L'élargissement de l'emprise publique s'explique principalement par la création d'une part de voies dédiées au covoiturage et aux transports en commun et aux modes doux et d'autre part par la réalisation du système d'assainissement en rive. En fonction des secteurs, les impacts fonciers sont plus ou moins importants.

Néanmoins, dès la phase de conception, la **démarche Éviter, Réduire et Compenser (ERC)** a été mise en œuvre. D'une manière générale, le projet évite les bâtis du secteur. L'opération relative au boulevard technologique n'entraînera la démolition d'aucun bâtiment d'habitation, ni d'activité. Le projet peut néanmoins entraîner une légère réduction des aires de stationnement et des surfaces foncières. Des zones sensibles, initialement impactées dans le cadre du projet, seront finalement évitées par l'aménagement du boulevard technologique. Il s'agit notamment d'un Espace Boisé Classé (EBC) au niveau de l'avenue

de Magudas et des zones identifiées comme habitat d'espèces pour les amphibiens au niveau de l'avenue Mitterrand.

**De nombreuses mesures de réduction** sont d'autre part prévues pour réduire les impacts sur le milieu naturel et le milieu physique notamment la mise en œuvre de noues pour l'écrêtement et la collecte et le traitement des eaux pluviales, la mise en œuvre de passages faunes au droit de certains ouvrages hydrauliques et la création de batrachoducs et la mise en œuvre d'un corridor de nature constitué de plantations qui permettent la création d'une continuité écologique terrestre (trame verte) favorable au déplacement des espèces, notamment de l'avifaune.

Malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction, des **impacts résiduels** persistent pour le **Lotier, certaines espèces d'amphibiens et les zones humides**. Des **mesures de compensation** sont donc nécessaires et prévue également sur deux sites de compensation écologiques ex situ au droit de l'avenue de Beaudésert et de Beauséjour représentant une surface totale d'environ 13ha.

Concernant **l'acoustique**, le projet n'entraîne pas de modification significative et aucun point noir du bruit n'est créé par le projet. L'aménagement du boulevard technologique nécessite en revanche la reconstruction du mur anti-bruit existant au droit de la maison d'accueil spécialisée Le Barail, en bordure de l'avenue Roland Garros.

Concernant la **qualité de l'air**, les évolutions globales des émissions en polluants en lien avec le projet diminuent. Le projet d'aménagement du boulevard technologique impacte de manière positive les concentrations moyennes en dioxyde d'azote dans la bande d'étude du réseau routier et permet d'améliorer la qualité de l'air grâce à l'amélioration de la fluidité du trafic et le report modal.

Concernant **le paysage**, le projet va modifier l'ambiance actuelle avec notamment la plantation d'environ **5 900 arbres** en rive de la voie et va ainsi permettre de renforcer le caractère végétal le long du projet avec l'apport de nombreux bénéfices écologiques (logement de la faune, maintien des corridors écologiques), environnementaux (atténuation des effets d'îlots de chaleurs urbains par exemple) et esthétiques et paysagers (structuration de l'espace urbain). La surface plantée est de 12ha et représente **plus de 30% de la surface totale du projet**.

### **3 Bilan du projet OAIM B2A**

#### **4.1 Le coût de réalisation du projet**

Le coût du projet est constitué de 4 postes de dépenses principaux :

- **Les travaux et les frais de maîtrise d'œuvre**, estimés à **290M€ HT (348M€ TTC)** comprennent :

L'ensemble des équipements à la charge des communes et de Bordeaux Métropole au titre de leurs compétences respectives (coût dévoiement/renforcement/création des réseaux, coût des travaux, aménagement et réseaux) ;

Les coûts d'acquisition foncière pour les espaces publics ;

Les frais de maîtrise d'œuvre (12%) ;

Le coût du boulevard technologique (51 M€ HT) soit 18% de l'enveloppe travaux du projet global.

- **Les acquisitions foncières**

Elles se concentrent sur les fonciers les plus stratégiques et privilégient les modalités d'acquisition à même d'en réduire le coût (négociation à l'amiable ou préemption avec ou sans révision de prix). Ainsi, Bordeaux Métropole vise, d'ici 2035, 400 hectares de maîtrise des fonciers indispensables à la réalisation des opérations publiques (opérations d'aménagement, compensations environnementales). Le montant, aléas compris, pour les fonciers restants à acquérir représente **51M€ TTC**.

- **Les frais d'études générales, de pilotage, de gestion foncière et de valorisation du projet**



Ils sont évalués forfaitairement à **17M€ HT / 21M€ TTC**.

Ces montants très importants ont été calculés sur la base d'un forfait de 5% des montants de travaux, des acquisitions foncières et des aléas fonciers. Il s'agit donc d'un coût maximum théorique du projet, qui supposerait que l'on achète la totalité des biens fonciers et immobiliers selon les modalités et les aléas les plus défavorables, et que l'on réalise les travaux avec l'aléa le plus défavorable.

- **La compensation environnementale**

Le coût de la compensation pour les opérations publiques d'aménagement a été estimé à 14M€ HT sur la période donnée. Ce coût comprend le coût moyen des travaux **et de gestion sur 30 ans** auquel s'ajoute un coût supplémentaire de gestion annuelle afin d'intégrer des mesures de gestion spécifique mais également de l'augmentation des coûts.

Le coût d'achat des fonciers pour la compensation environnementale est inclus dans le poste « coût des acquisitions foncières ».

#### **4.2 Le besoin d'investissement du projet**

Le coût du projet de l'OAİM B2A dans les hypothèses les plus défavorables d'aléas et d'acquisitions foncières est sommairement évalué à 451M€ TTC en euros constants.

Ce coût est à mettre en regard des recettes qui pourront être générées par l'opération pour un montant total estimé à 162M€ TTC se décomposant comme suit :

- **Les subventions d'investissement**, et plus particulièrement celles de l'Etat au titre du Pacte métropolitain d'innovation signé le 9 mars 2017, et de son avenant signé le 30 octobre 2017, pour un montant total imputable à l'opération d'aménagement de **17M€** ;
- **Les cessions de charge foncière** des futures opérations d'aménagement public, soit un montant évalué à **53,8M€ TTC** pour 415 000 m<sup>2</sup> surfaces de plancher cédées ;
- **Les recettes issues de la taxe d'aménagement majoré au taux de 10%** établie par délibération du Conseil de Métropole du 15 novembre 2013 pour un montant prévisionnel de **6,2M€ TTC** auquel s'ajoute **19M€ TTC** au titre de la taxe d'aménagement sur les secteurs non couverts par la TAM ;
- **Le fond de compensation de la Taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA)**, pour un montant de **54,2M€ TTC** ;
- **La participation pour l'assainissement collectif (PFAC)** estimé à **12,8M€**.

A noter que le territoire de projet a permis de percevoir entre 2016 et 2021 environ 26 M€<sup>1</sup> (hors PFAC).

#### **4.3 Justification de l'investissement**

**Au total, le besoin d'investissement public est de 289,5M€ TTC sur 13 ans (2022-2035) sur un budget de 451M€.**

Ce montant important doit être considéré à l'aune **des hypothèses maximalistes prises sur les postes de dépense** (qui intègrent ainsi 15% d'aléas sur les travaux et 30% sur les acquisitions foncières) et **les valeurs de référence pour les recettes de cession** (qui correspondent à des valeurs à date, sans prise en compte de la plus-value territoriale générée par le projet).

Ce besoin d'investissement public important doit être **rapporté à la taille du territoire** (6% de la Métropole) et **la durée d'investissement** (13 ans).

---

1 Subventions perçues et les taxes d'aménagement

Ainsi, le besoin d'investissement est, en moyenne de 22M€ par an sachant que la Métropole investit près de 10M€ par an sur ce territoire.

En outre, la révision de l'autorisation de programme de l'OIM Bordeaux Aéroport, votée par le conseil de métropolitain du 27 janvier 2023, est de **195 520 000€ pour la période 2022-2027**, soit 70% du besoin d'investissement.

L'effort financier consenti peut également être mis en regard des **retombées économiques en termes de fiscalité directe et indirecte résultant notamment des créations d'emploi**. En effet, entre 2016 et 2021 près de 311,5 M€ de recettes fiscales de droit commun<sup>2</sup> ont été perçues par Bordeaux métropole sur ce territoire de projet, cela sans compter les effets induits sur l'économie locale. Les recettes **fiscales potentiellement perçues par Bordeaux Métropole sont évaluées à 650M€ sur la période 2022-2035**. A noter que les perspectives fiscales présentées ci-dessus n'ont pas intégrées les mesures nationales récentes d'évolution fiscales (suppression progressive de la CVAE...). Ces perspectives sont donc parties d'une base prudentielle pour intégrer les évolutions fiscales possibles d'ici 2035.

Au total, **le besoin d'investissement pour que ce territoire reste compétitif est de 289,5M€ pour des recettes fiscales évaluées à 650M€ sur la même période**.

Il convient également de souligner que le bilan de l'opération est fortement grevé par :

- **La programmation :**

- La présence de l'aéroport et des nuisances sonores qu'il engendre ne permet pas de développer des logements sur le périmètre de projet, or l'habitat permet de générer des recettes (taxe d'aménagement et charge foncière) plus importantes que l'activité économique ;
- La volonté de garder des activités productives (industrie, artisanat) sur le territoire a pour conséquence également d'engendrer moins de recettes que d'autres activités économiques type tertiaires (bureaux, commerces). En effet, les locaux artisanaux et industriels sont dégrévés à hauteur de 50% de la taxe d'aménagement. La mixité d'activité est en outre bénéfique pour l'emploi,
- Pour faciliter le maintien et l'implantation des entreprises productives sur le territoire de la Métropole, et notamment sur l'OIM Bordeaux Aéroport, Bordeaux Métropole mène une politique d'acquisition foncière très volontariste qui vise à offrir des conditions d'implantation (accès au foncier) supportables financièrement par ce type d'activité Elle opère selon deux principes :

- Une décote foncière des terrains vendus par Bordeaux Métropole aux entreprises ;
- Et plus récemment, la mise à bail à construction de terrains.

- **Le rattrapage de travaux espaces publics :**

Les territoires en extra-rocade ont moins bénéficié d'une action publique en matière d'aménagement d'infrastructures viaires. Ainsi, le coût du programme d'espaces publics intègre une dimension de « rattrapage » pour améliorer les conditions de circulation.

D'autre part, l'intégration d'un patrimoine privé communal dans le domaine public depuis la loi MAPTAM et d'un patrimoine privé dans le domaine public de la Métropole (secteur Kennedy-Pelus) explique aussi le rattrapage.

- **Un coût environnemental**

Le bilan de l'opération intègre son coût environnemental :

La protection des terrains comportant des enjeux environnementaux par une acquisition foncière ;

Les coûts de la compensation inhérents à la réalisation des opérations publiques d'aménagement : acquisition du foncier, coût de travaux, et coût de gestion sur 30 ans ;

Traditionnellement, ces coûts ne sont pas intégrés dans les bilans d'aménagement.

## **Bilan carbone**

Le décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics, codifié aux articles D. 222-1-D et s. du code de l'environnement, impose la réalisation d'un bilan carbone dans le cadre d'une étude d'impact.

Un premier bilan carbone a été réalisé en 2019 par le cabinet E6/NEPSEN et actualisé en 2022 par Artélia.

Les principales conclusions de ce bilan carbone sont les suivantes :

- **L'OAIM B2A est responsable d'environ 240 000 tonnes CO<sub>2e</sub> annuelles pour les phases de chantier et d'exploitation au sein du projet**, ce qui représenterait l'empreinte carbone équivalent d'environ 25 000 français.  
Sans le projet de l'OAIM B2A, sur le même périmètre, ce territoire induirait de l'ordre de 262 000 tCO<sub>2e</sub> annuelles soit environ +22 000 tonnes de CO<sub>2e</sub> par an sur une période de 30 ans.
- Les trois postes principaux d'émissions de carbone qui sont impactés positivement (réduction) par le projet sont les suivants :
  - Consommation énergétique tertiaire : l'introduction des énergies renouvelables pour la production de la chaleur et de la prise en compte du Décret Tertiaire ;
  - Déplacement des personnes : du report modal incitant les transports en commun et les mobilités douces ;
  - Construction et voiries : de la préservation des milieux naturels et développement des espaces publics.
- Les principales mesures Eviter-réduire-compenser sont les suivantes :
  - Sur l'ensemble des postes : la mise en œuvre des Chartres de développement durable de l'OAIM B2A.
  - Sur le poste des déplacements : Favoriser le covoiturage, les mobilités douces et augmenter la fréquence des transports en commun ; le rapprochement avec les autorités organisatrices de mobilité (Région Nouvelle Aquitaine, Conseil départemental de Gironde) pour encourager la mise en place de lignes de transports en commun à destination / traversant le périmètre de l'OAIM ;
  - Sur le poste tertiaire, industriel, résidentiel : Favoriser l'auto-consommation par la production de panneaux photovoltaïques (étude ENR, Artélia, 2022) ;
  - Sur le poste aéroport : Production de chaleur et d'électricité via les énergies renouvelables : solaire et géothermie (Schéma Directeur des énergies renouvelables de l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac).

## **La mise en œuvre**

### **4.4 L'OAIM B2A**

Les procédures d'autorisation qui permettront la mise en œuvre de l'OAIM B2A et de ses composantes dont le boulevard technologique s'organisent de la façon suivante, et seront délivrées dans l'ordre suivant :

1. **Une déclaration de projet** de l'article L126-1 du code de l'environnement **portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sur le projet global de l'OAIM Bordeaux Aéroport Aéroparc**, autorisation relevant d'une délibération du Conseil métropolitain,
2. Une **déclaration d'utilité publique (DUP)** au titre du code de l'expropriation, prise par Monsieur le Préfet permettant la maîtrise foncière de l'emprise nécessaire au Boulevard Technologique
3. Une **autorisation environnementale (AE)** délivrée par Monsieur le Préfet au titre de l'article L.181-1 1° du code de l'environnement (au titre de la loi sur l'eau, défrichement et dérogation aux interdictions pour la conservation des espèces protégées) sur le périmètre spécifique du Boulevard Technologique.

Ces trois autorisations seront délivrées après **la consultation pour avis** :

- De **l'Autorité environnementale**, l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), qui rendra un avis faisant l'objet d'une réponse de Bordeaux Métropole.
- Des **collectivités territoriales et groupements intéressés** au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire : Le Haillan, Mérignac, Martignas, Pessac, Saint-Jean-d'Illac, Saint-Médard-en-Jalles, le département de la Gironde, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (ADB), communauté de communes Jalle Eau Bourde
- **Des personnes publiques associées lors d'un examen conjoint** portant sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU. Cet examen conjoint réunira l'Etat et Bordeaux Métropole. Les communes d'implantation du projet, le Haillan, Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles, sont invitées à participer à cet examen conjoint.
- Le public par le biais d'une **enquête environnementale unique** qui regroupera trois enquêtes environnementales correspondant aux trois autorisations visées ci-dessus.

Par souci de lisibilité pour le public, il vous est proposé de solliciter auprès de Monsieur le Préfet de Nouvelle-Aquitaine l'ouverture d'une enquête publique unique regroupant les trois enquêtes environnementales sur les trois volets d'autorisations. Monsieur le Préfet sera alors autorité organisatrice de l'enquête publique. Le dossier d'enquête publique unique, comportant l'ensemble des pièces exigées au titre des différentes législations applicables aux trois autorisations, a fait l'objet d'une transmission aux élus par voie dématérialisée.

L'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse de Bordeaux Métropole, les avis des collectivités territoriales et groupements, ou leur absence, ainsi que l'étude d'impact seront **mis à disposition du public par voie électronique** sur le site de la participation de Bordeaux Métropole ainsi que sur le site de la préfecture de la Gironde.

Cette évaluation environnementale du projet global implique nécessairement **une autorisation qui ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet**. Elle vient achever formellement le processus d'évaluation environnementale et sera formalisé par une **déclaration de projet (DPRO)** après enquête publique prise par délibération du Conseil métropolitain. Elle constitue « la première autorisation » du projet. C'est par cet acte que Bordeaux Métropole se prononcera sur l'intérêt général de l'opération Bordeaux Aéroport Aéroport.

En outre, la déclaration de projet de l'OAIM B2A sera l'autorisation support de la mise en compatibilité du PLU.

#### **4.5 Le boulevard technologique**

La mise en œuvre du projet du boulevard technologique nécessite des emprises foncières. Indépendamment des acquisitions pouvant être effectuées à l'amiable, le lancement de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique est donc nécessaire dans le cas où il y aurait lieu de conduire des procédures d'expropriation.

Cette enquête publique devra se réaliser sous forme d'une enquête publique environnementale (articles L123-1 du code de l'environnement) dans la mesure où le projet est soumis à évaluation environnementale conformément à l'article L110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il conviendra dans un second temps de solliciter, auprès de Monsieur le Préfet, la prescription d'une enquête parcellaire afin de poursuivre le processus d'acquisition des terrains par voie d'expropriation.

Enfin, la mise en œuvre de ce projet requiert des autorisations environnementales en application de l'article L181-1 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.

Ces trois volets impliquent pour le boulevard technologique la réalisation d'une enquête publique régie par les dispositions des articles L123-1 et suivants du code de

l'environnement, aboutissant à :

- Une déclaration de projet de l'article L126-1 du code de l'environnement, autorisation relevant du Conseil Métropolitain ;
- Les autorisations environnementales, valant autorisation loi sur l'eau, autorisation de défrichement, et dérogation aux interdictions pour la conservation des espèces protégées ;
- Une déclaration d'utilité publique.

**Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :**

**Le Conseil de Bordeaux Métropole,**

**VU** les dispositions du Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L5217-2,

**VU** le Code de l'environnement, notamment ses articles L122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, ses articles L181-1 et suivants et R.181-1 et suivants, ses articles L214-1 et suivants,

**VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L110-1, L121-1 et suivants et L.131-1 et suivants,

**VU** le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 153-54 à 153-59 ;R.153-15, L.104-3 et R.104-8, R.104-34, 14/16

**VU** la délibération n°2015-0495 du 25 septembre 2015 relative à la création de l'OIM Bordeaux Aéroparc

**VU** la délibération n°2019-277 du 24 mai 2019 relative à l'ouverture de la concertation sur le projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport

**VU** la délibération n°2019-660 du 29 novembre 2019 relative au bilan de la concertation sur le projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport

**VU** la délibération n°2021-98 du 18 mars 2021 relative à l'ouverture à la concertation sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme dans le cadre de la déclaration de projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport

**VU** la délibération n°2021-616 du 25 novembre 2021 relative au bilan de la concertation sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme dans le cadre de la déclaration de projet Bordeaux Aéroparc-Aéroport

**VU** la délibération n°2017-360 du 16 juin 2017 relative à l'ouverture de la concertation et à la définition des modalités du projet du boulevard technologique,

**VU** la délibération n°2019-664 du 29 novembre 2019 relative au bilan de la concertation sur le projet du boulevard technologique

**VU** l'avis de la direction de l'immobilier de l'Etat en date du 29 janvier 2021

**VU** la délibération n°2023-2 du 23 janvier 2023 portant délégation de pouvoirs du Conseil Métropolitain à son Président

**VU** la délibération n°2021-716 du 25 novembre 2021 relative à la DUP du boulevard technologique

**VU** la délibération n°2023-38 du 27 janvier 2023 d'adoption du budget primitif 2023 de Bordeaux Métropole

**VU** la délibération n°2021-603 du 25 novembre 2021 adoptant le schéma de développement économique métropolitain

**VU** les pièces ci-annexées transmises par voie dématérialisée,

**VU** le dossier d'enquête publique unique regroupant trois enquêtes publiques environnementales, transmis par voie dématérialisée,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** la mise en œuvre du projet d'aménagement Bordeaux Aéroparc Aéroport nécessite l'adoption d'une déclaration de projet se prononçant sur l'intérêt général du projet, mettant en œuvre les mesures Eviter réduire compenser accompagner (ERCA) et mettant en compatibilité le PLU,

**CONSIDERANT QUE** l'opération du boulevard technologique faisant partie du projet

Bordeaux Aéroport-Aéroparc nécessite l'obtention d'une autorisation environnementale en vue de sa réalisation et l'adoption d'une déclaration d'utilité publique pour pouvoir procéder à des acquisitions foncières, le cas échéant par voie d'expropriation,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire d'arrêter l'opération d'aménagement d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport-Aéroparc dans ses caractéristiques principales afin de poursuivre la mise en œuvre du projet,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire d'arrêter le projet du boulevard technologique dans ses caractéristiques principales afin de poursuivre la mise en œuvre du projet,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire de procéder aux acquisitions foncières précitées, le cas échéant par voie d'expropriation, et donc d'obtenir la déclaration d'utilité publique des travaux relatifs à la réalisation des aménagements d'espaces publics du boulevard technologique,

**CONSIDERANT QUE** le Président est autorisé par le point 35 de la délibération n°2023-2 du Conseil de Bordeaux Métropole du 27 janvier 2023 portant délégation de pouvoirs du Conseil de Bordeaux Métropole au Président à décider de toute acquisition d'immeuble, droits immobiliers ou mobiliers quel qu'en soit le montant nécessaire à une opération déclarée d'utilité publique, pour tout projet métropolitain approuvé par délibération du Conseil, et après consultation obligatoire de la Direction de l'immobilier de l'Etat, ainsi que pour engager les procédures d'expropriation,

**CONSIDERANT QUE** le Président s'est également vu déléguer, par cette même délibération au point 79, compétence pour déposer, pour les opérations poursuivies pour le compte de Bordeaux Métropole, les dossiers d'autorisations environnementales,

**CONSIDERANT QUE** le Président s'est vu déléguer par cette même délibération au point 78, la compétence pour répondre par écrit, pour les projets soumis à évaluation environnementale poursuivis pour le compte de Bordeaux Métropole, à l'avis de l'autorité environnementale conformément à l'article L122-1 du Code de l'environnement lorsque cette réponse n'a pas pour effet d'apporter à l'étude d'impact des modifications substantielles,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire de répondre aux exigences environnementales liées à la réglementation concernant la loi sur l'eau, le défrichement, l'archéologie et la protection des espèces protégées,

**CONSIDERANT QUE** la délibération n° 2021-716 du 25 novembre 2021 relative au boulevard technologique n'a pas reçu de commencement d'exécution, que ce projet est intégré au dossier du projet global de l'opération d'aménagement d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport-Aéroparc (OAIM B2A), objet de la présente délibération, et par conséquent qu'elle doit être abrogée,

## **DECIDE**

**Article 1** : d'approuver le dossier d'enquête publique unique environnementale regroupant 3 enquêtes publiques environnementales portant sur :

- La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de l'opération d'aménagement Bordeaux Aéroport-Aéroparc ;
- La demande de déclaration d'utilité publique sur le périmètre de l'opération du boulevard technologique ;
- La demande d'autorisation environnementale de l'opération du boulevard technologique qui sera déposée par le Président de Bordeaux Métropole,

**Article 2** : d'autoriser Monsieur le Président à solliciter Monsieur le Préfet l'organisation d'une enquête publique unique environnementale.

**Article 3** : d'autoriser Monsieur le Président à saisir Monsieur le Préfet de la Gironde d'une demande de déclaration d'utilité publique des travaux relatifs au projet du boulevard

technologique afin de permettre à Bordeaux Métropole de procéder aux acquisitions foncières, si nécessaire par voie d'expropriation,

**Article 4** : que l'avis de l'autorité environnementale, les avis des collectivités territoriales et groupements sollicités par Bordeaux Métropole (voir point 6.1), ou leur absence, la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ainsi que l'étude d'impact seront mis à disposition du public par voie électronique sur le site de Bordeaux Métropole prévu à cet effet, à l'adresse suivante :

<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>, ainsi que sur le site de la préfecture de la Gironde,

**Article 5** : d'autoriser Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet l'ouverture de l'enquête parcellaire relative aux emprises foncières nécessaires à la création de l'aménagement du boulevard technologique, après obtention de l'arrêté préfectoral de DUP en vue d'obtenir l'arrêté de cessibilité,

**Article 6** : d'autoriser Monsieur le Président, par dérogation à la délibération n°2020-142 du Conseil de Bordeaux Métropole du 17 juillet 2020, à décider, pour le projet de boulevard technologique, de toute acquisition à l'amiable d'immeubles quel qu'en soit le montant, y compris pour les biens d'une valeur supérieure à 180 000 euros, et après consultation obligatoire de la Direction de l'immobilier de l'Etat,

**Article 7** : d'abroger la délibération n° 2021-716 du 25 novembre 2021 et de la remplacer par la présente délibération,

**Article 8** : d'autoriser Monsieur le Président à accomplir toutes les formalités entraînées par ces démarches, et à signer les actes et tous les autres documents à intervenir.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 31 mars 2023

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b> <b>5 AVRIL 2023</b>	Pour expédition conforme,  le Vice-président,  Monsieur Stéphane DELPEYRAT
<b>DATE DE MISE EN LIGNE :</b> <b>6 AVRIL 2023</b>	