



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale
de la région Nouvelle-Aquitaine
sur le projet immobilier "16-9ieme"
de la Buttinière sur la commune de Lormont (33)**

n°MRAe 2018APNA41

dossier P-2017-6009

Localisation du projet :	Commune de Lormont (33)
Demandeur :	Belin Immobilier Promotion
Procédures principales :	Permis de construire
Autorité décisionnelle :	Mairie de Lormont
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	23 janvier 2018
Date de l'avis de l'Agence régionale de santé :	1 ^{er} mars 2018

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public. Il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Cet avis d'Autorité environnementale a été rendu le 14 mars 2018 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Étaient présents : Hugues AYPHASSORHO, Françoise BAZALGETTE, Jessica MAKOWIAK.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Frédéric DUPIN, Thierry GALIBERT, Freddie-Jeanne RICHARD.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis porte sur une opération de construction d'un projet immobilier dite "16-9ième" au lieu-dit "La Buttinière » sur la commune de Lormont, dans le département de la Gironde.

Il s'inscrit dans le programme des 50 000 logements porté par Bordeaux Métropole, qui a pour objectif de produire des logements répondant aux besoins des habitants, à des prix accessibles et au plus près des lignes de transports en commun. L'enjeu est de répondre avec pertinence à l'objectif urbain et environnemental métropolitain qui consiste à concentrer la densification urbaine autour des axes de transports publics et d'éviter l'étalement urbain. Le projet propose une mixité de programme et d'usages, mêlant des logements (accession sociale et libre), des lieux de vie destinés à la jeunesse (logements-foyer jeunes travailleurs), des lieux de travail tournés vers le monde de l'entrepreneuriat associatif, des locaux commerciaux et d'activités, et un pôle innovation (centre de formation pour adultes, laboratoire de cuisine, amphithéâtre, etc.). Le projet prévoit la création de 228 logements, notamment 80 % de logements dits sociaux (20 % logements locatifs sociaux, 30 % de logements en accession sociale, 30 % de logements en accession abordable).

Le terrain d'assiette du projet¹ est estimé à 5 716 m², avec une création de surface de plancher égale à 15 448 m². Le projet, qui jouxte le pôle multimodal de La Buttinière, se développe en "L" autour du parking-relais (au nord et à l'ouest) et le long de la station de tramway au sud. Le projet intègre de fortes contraintes spatiales et techniques notamment liées au point de convergence des différents transports sur le site.

La partie du projet située à l'ouest de l'unité foncière comprend :

- une dalle commune surplombant un parc de stationnement et des espaces ouverts à la circulation publique. On y trouve des espaces piétons et des espaces réservés aux transports en commun de type bus et tramway ;
- cinq bâtiments d'habitation (B1, B2, C, D et E) reposant sur la dalle ;
- des locaux dédiés aux activités commerciales et/ou professionnelles, en rez-de-jardin des bâtiments B, C, D et E, accessibles depuis les espaces piétons ouverts à la circulation publique sur le parvis ;
- un parc de stationnement privatif offrant 104 places pour les résidents, sur quatre niveaux, accessible par l'intermédiaire du parking relais de La Buttinière ;
- un local dédié aux trois transformateurs de 630 kVA, situé en rez-de-chaussée du bâtiment A, accessible depuis les espaces réservés aux transports en commun.

Le bâtiment B2 s'élève en superstructure sur quatre niveaux et en infrastructure sur deux niveaux. Les deux bâtiments B1 et B2 sont reliés au premier étage par rapport au rez-de-jardin par une coursive. Le bâtiment C comprend huit étages et les bâtiments D et E neuf étages.

La partie du projet située au sud de l'unité foncière, comprend :

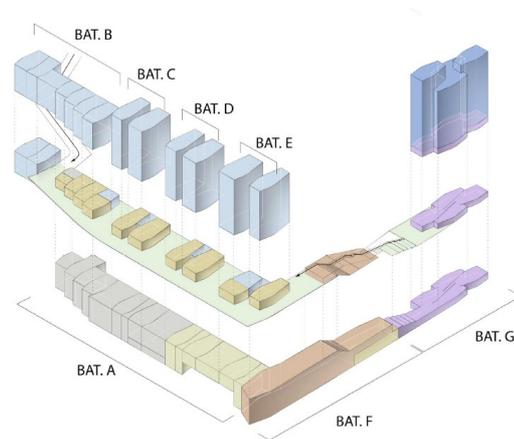
- un pôle d'innovation (bâtiment F) élevé sur trois étages en rez-de-chaussée, avec un accès depuis l'espace piétons ouvert à la circulation publique ;
- un local dédié au transformateur de 630 kVA, situé en rez-de-chaussée du bâtiment F, avec un accès à partir du domaine public ;
- une résidence de type habitat jeunes travailleurs (bâtiment G) comprenant 11 étages en rez-de-chaussée avec un accès depuis la place publique ;
- une chaufferie gaz de 280 kW mise en place dans le bâtiment G.

La période de chantier est évaluée à 24 mois.

Le projet est implanté à environ cinq kilomètres au nord-est du centre-ville de l'agglomération bordelaise dans un contexte local urbanisé, desservi par les voies de circulation et bien pourvu en établissements de services (transports, santé, loisirs, commerces). Des espaces verts sont insérés dans l'urbanisation environnante (Parcs de Coteaux des Hauts de Garonne à l'ouest et Parc Palmer à l'est). De par son implantation, le projet a vocation à devenir la porte d'entrée depuis la ville vers les Hauts de Garonne (Lormont et Cenon).

La localisation, un plan et une représentation graphique du projet sont présentés ci-après :

¹ Il s'implante sur une unité foncière cadastrale de 47 767 m² (cf. p. 27).



Sources : Opération "16-9ième", site "La Buttinière" à Lormont - Étude d'impact, janvier 2018

Le projet immobilier est soumis à permis de construire au titre du Code de l'urbanisme². Il a fait l'objet d'un examen préalable au cas par cas³ par lequel l'Autorité environnementale a conclu à la nécessité de le soumettre à étude d'impact considérant les enjeux suivants :

- *intégration paysagère du projet, compte tenu de la dimension du projet et de son implantation ;*
- *incidences des travaux de terrassement compte tenu de l'importance des volumes prévisibles de déblais/remblais ;*
- *vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques, notamment de retrait-gonflement des argiles, compte tenu de la construction du projet sur dalle et en surplomb d'une rupture de pente ;*
- *incidences sur la santé humaine (pollution de l'air, bruit, vibrations) pour les riverains en phase de chantier et pour les futurs habitants en raison de l'exposition du projet au trafic routier et ferroviaire ;*
- *incidences du projet sur les conditions de déplacements (en mode collectif et individuel) ;*
- *effets cumulés du projet avec les projets limitrophes prévus.*

Le présent avis se concentre sur ces principaux enjeux.

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

II.1. Paysage

Aucun site d'intérêt archéologique, aucun périmètre de protection de monument historique, aucun immeuble classé, inscrit ou inventorié n'est recensé dans l'aire d'étude retenue. Les enjeux paysagers principaux résident dans l'implantation du projet à proximité d'une zone à enjeux de protection/préservation *Relief marquant des côtes de Garonne* répertoriée par l'Atlas paysager de Gironde, et dans la *zone d'attention patrimoniale du secteur classé Patrimoine Mondial Unesco*. Par ailleurs, un espace boisé classé est implanté à l'ouest du projet.

Le dossier explicite, en page 194 et suivantes, le parti pris retenu pour l'insertion du projet. La logique d'implantation du projet découle des contraintes spatiales du site et de la volonté de relier des fragments de

² Article L. 421-1 du Code de l'urbanisme.

³ Décision cas par cas n° 2016-4844 du 3 octobre 2017 ; rubrique n° 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

territoires actuellement déconnectés par les nombreuses voiries et faisceaux de transports. Ces facteurs ont conduit à la création d'un socle bâti au-dessus et autour des infrastructures existantes. L'implantation en "L" à l'ouest et au sud du site, et la création d'une dalle belvédère à l'ouest, permettent de dégager des vues privilégiées depuis les logements et les bureaux et de clarifier les flux piétons et des transports publics du site et du quartier. Les concepteurs du projet ont recherché une harmonie entre une logique constructive et une expression architecturale (homogénéité des matériaux, déclinaison des formes et des textures, contraste entre opacités, porosités et reflets). Le dossier aurait pu utilement être complété par des montages photographiques simulant la visibilité du projet depuis la plaine de Garonne, notamment au regard du classement au patrimoine mondiale de l'UNESCO.

II.2. Milieu récepteur (sol)

Pour réduire l'impact du projet sur le sous-sol et éviter tout risque futur d'instabilité des aménagements (bâtiments, voiries...), une étude géotechnique de conception a été réalisée en 2014 (annexe 5). Les matériaux excavés sur le site vont être réutilisés pour l'aménagement du projet (cf. p. 203 et suivantes). Les déchets, composés de terres et de cailloux issus des terrassements, feront l'objet d'un traitement approprié (cf. p. 223).

L'étude géotechnique ne comporte aucun état de la pollution des sols. Or, l'analyse sommaire portée en page 68 indique la présence d'un ancien site industriel (Labeyre) à environ 160 m à l'est du projet sur la commune de Cenon et d'un site TOTAL-Relais Club, soumis à une servitude d'utilité publique portant restriction des sols à environ 600 m à l'est. À cet égard, l'Autorité environnementale recommande au porteur du projet de s'assurer, d'un point de vue sanitaire, de la compatibilité du site avec son futur usage.

II.3. Risques

L'étude aborde en page 235 et suivantes les risques naturels (inondation, séisme, retrait-gonflement des argiles). Les études géotechniques de sol, réalisées en octobre 2014, visent à prendre en considération ces risques dès la phase de conception du projet. D'après les termes de cette étude, des compléments spécifiques sont attendus (diagnostic des structures des existants et avoisinants, reconnaissance des existants/mitoyens, étude hydrogéologique spécifique, etc.).

II.4. Desserte et trafic

Le projet est susceptible d'accroître les flux de véhicules et les besoins en déplacement sur le secteur. D'après les termes du dossier, si le projet immobilier est susceptible d'entraîner un flux de véhicules supplémentaires d'environ 100 véhicules par jour, il doit être tenu compte du fait qu'il sera accompagné d'une augmentation du trafic généré par l'augmentation de la capacité du parc-relais (cf. infra II.6. Effets cumulés).

Le site est tout particulièrement bien desservi par les infrastructures et les services de transports routiers, ferroviaires et guidés.

Le projet jouxte le pôle multimodal de La Buttinière⁴ permettant aux usagers de rejoindre le centre-ville de Lormont et l'agglomération bordelaise. La fréquentation est de 224 000 véhicules pour l'année 2012. Le projet immobilier impose, de par sa localisation, une réorganisation du pôle multimodal en phases de chantier et d'exploitation, selon les modalités définies dans le cadre d'une étude datée de mai 2015⁵ (cf. p. 139 et suivantes).

Par ailleurs, le projet s'insère dans un maillage routier relativement dense (route de Bordeaux et avenue Carnot à 2x2 voies, routes nationales N 230 et N 89 à 1,6 km à l'est du projet)⁶. L'avenue Carnot, située à proximité immédiate du projet, compte environ 13 183 véhicules/jour, dont 8,5 % de poids lourds. L'Autorité environnementale recommande de veiller aux continuités d'itinéraires pour les piétons et les vélos pour assurer la perméabilité entre les quartiers et faciliter les mobilités vers les centres-villes de Cenon (850 m) et

4 Le pôle est constitué de la ligne A du tramway avec un passage d'environ 400 tramways par jour (station "Lormont-La Buttinière"), d'une gare routière de bus urbain et interurbains avec un passage quotidien de 430 bus/jour, d'une aire de régulation pour les bus urbains et interurbains, d'un parc-relais (P+R) de 582 places, d'un dépose-minute mutualisé avec une zone taxi, d'une station de vélos en libre-service V'Cub et des itinéraires cyclables en site propre.

5 Le chantier nécessite des arrêts et des déviations temporaires de circulation. Le projet induit par ailleurs des modifications définitives de circulation pour les véhicules légers (accès au parking relais, déplacement du dépose-minutes), pour les bus (voie de bus déportée à l'ouest) et pour les vélos (piste cyclable déportée à l'ouest). De nouveaux cheminements piétons seront également mis en place.

6 Le projet est accessible par la route de Bordeaux au nord et par la rue Edmond Martin à l'ouest. La route de Bordeaux connecte le projet à l'avenue Carnot (route nationale) qui rejoint l'avenue René Cassagne (RD) et le boulevard André Ricard (RD) au sud-ouest du projet et les autoroutes N230 et N89 à l'est du projet (axe Bordeaux-Libourne).

de Lormont (1,6 km). Par ailleurs, le dossier mérite d'être complété sur la question de l'accessibilité des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite eu égard à la présence de constructions sur dalle.

II.5. Cadre de vie

Le projet se situe à proximité de zones résidentielles, d'activités et de loisirs appartenant aux communes de Lormont et de Cenon. Plusieurs établissements recevant du public sont situés à proximité du projet (lycées, cliniques, centres sportifs et culturels ;cf. p. 138).

Concernant les nuisances sonores, le projet est compris dans un périmètre d'isolement acoustique de secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres définis par le plan de prévention du bruit dans l'environnement de la Gironde. Le projet de construction est ainsi concerné par le bruit de la voie ferrée Bordeaux-Nantes et de l'avenue Carnot (tronçon cours Victor Hugo-route de Bordeaux ;cf. p. 86). L'étude d'isolation acoustique des façades réalisée en juillet 2016, présentée en annexe 6, préconise des matériaux isolants prenant en compte les résultats de cette étude. Le dossier conclut cependant lui-même à la persistance d'**incidences sanitaires** potentielles malgré la mise en place de ces mesures de réduction (cf. p 219 et suivantes). L'Autorité environnementale recommande donc, en cohérence avec un tel constat, de revoir ces mesures de réduction, avec une ambition plus importante, qui soit proportionnée à la hauteur des enjeux. Elle relève en outre que le bruit généré par le pôle multimodal n'a pas fait l'objet d'une évaluation.

Elle recommande donc qu'une étude globale soit menée permettant de qualifier le contexte sonore au regard des effets cumulés de l'ensemble des infrastructures et des services de transport présents sur le secteur, et que les mesures de réduction envisagées soient explicitées et démontrées compte tenu de ces impacts cumulés.

Les éléments techniques de cette étude devront être repris de manière vulgarisée afin de faciliter la compréhension des enjeux par le public, notamment les différentes sources sonores, les différents niveaux sonores, les différentes zones d'exposition au bruit, les mesures d'isolement acoustique envisagées, la graduation de ces mesures en fonction des zones d'exposition, etc.

Concernant les nuisances atmosphériques, la qualité de l'air est déterminée principalement par le trafic routier, principale source de pollution sur le secteur. La zone a fait l'objet en 2014 d'une étude atmosphérique (annexe 4). Les résultats de la campagne de mesures ont mis en évidence le respect des valeurs réglementaires, les concentrations en benzène et en dioxyde d'azote respectant l'objectif de qualité et la non atteinte des valeurs limites (cf. p. 82 et p. 215). Cette étude paraît toutefois sous-dimensionnée compte tenu de la réalisation d'une unique campagne de mesures⁷ sur une seule saison, qui apparaît insuffisante pour caractériser la zone d'exposition au regard des différents paramètres (vent, température, pluviométrie, etc.) et du trafic routier. Des précisions sont attendues sur ce point.

Concernant les vibrations générées par les transports routiers et ferroviaires (train, tram et bus), l'étude ne comporte aucune analyse des risques sanitaires induits pour les futurs occupants. Le dossier mériterait d'être complété sur ce point.

En phase de chantier, le projet va générer des effets temporaires (bruit, émanations de poussières et odeurs, vibrations). Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre plusieurs mesures d'évitement et de réduction pour pallier le risque de dégradation du cadre de vie des riverains et des usagers du pôle multimodal appropriés aux enjeux identifiés (sécurisation des accès piétonniers, plage horaire obligatoire, plan de circulation des engins, limitation de la vitesse de circulation des engins, respect des niveaux sonores réglementaires, etc.).

II.6. Effets cumulés du projet avec d'autres projets

Conformément à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, l'étude d'impact aborde, en page 107, la question des effets cumulés. En l'absence de projets connus, l'étude conclut à l'absence de tels effets.

Toutefois, le projet d'accroissement de la capacité du parc-relais évoqué dans le dossier (300 places supplémentaires d'ici 2020) mériterait d'être pris en compte du point de vue des nuisances engendrées (bruit, pollution de l'air ...).

⁷ Les campagnes de mesures ont été menées sur 14 jours du 6 au 20 novembre 2014.

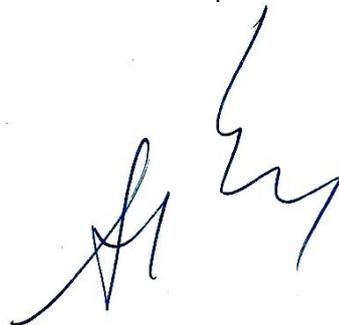
III - Synthèse des points principaux de l'avis de l'Autorité environnementale

Le projet exposé porte sur une opération immobilière du programme des 50 000 logements porté par Bordeaux Métropole sur la commune de Lormont à proximité immédiate du pôle multimodal de la Buttinière, qui comprend le parc-relais le plus important de la métropole bordelaise.

L'analyse de l'état initial de l'environnement du projet permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site d'implantation, portant principalement sur le milieu récepteur, la prise en compte de l'insertion paysagère, la desserte du projet et le cadre de vie.

La prise en compte des enjeux environnementaux mériterait d'être complétée, dans le contexte particulier d'un projet complexe qui s'insère dans un espace de ville contraint. La démarche de réduction des impacts proposée nécessite d'être poursuivie et approfondie concernant la prise en compte des impacts sonores et vibratoires, l'insertion paysagère, la préservation de la qualité de l'air et la problématique des sols pollués.

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine
le membre permanent



Hugues AYPHASSORHO