



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale  
de la région Nouvelle-Aquitaine  
sur le projet d'extension du site Dassault Aviation  
sur la commune de Mérignac (33)**

n°MRAe 2018APNA70

dossier P-2018-n°6449

<b>Localisation du projet :</b>	Commune de Mérignac (33)
<b>Maître d'ouvrage :</b>	Dassault Aviation
<b>Avis fourni dans le cadre des autorisations :</b>	Permis de construire et Autorisation environnementale
<b>A la demande des Autorités décisionnelles :</b>	Maire de Mérignac et Préfet de la Gironde
<b>Date de saisine de l'Autorité environnementale :</b>	09/04/2018
<b>Date de l'avis de l'Agence régionale de santé :</b>	06/02/2018

*Le présent avis vaut pour l'ensemble des procédures d'autorisation attachées à ce projet, sauf évolution notable du projet ou de l'étude d'impact (appréciée par le maître d'ouvrage en référence à l'article L.122-1-1 III du code de l'environnement)*

**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.*

*En application de l'article L.122 1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.*

*Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 4 mai 2018 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Frédéric DUPIN .*

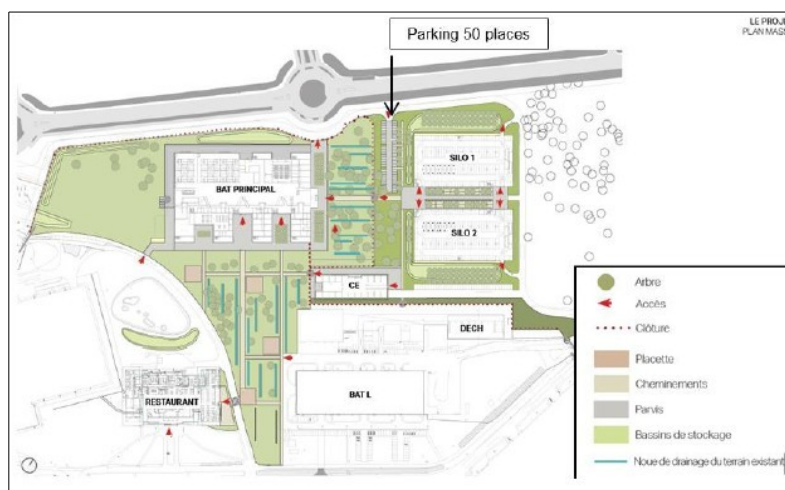
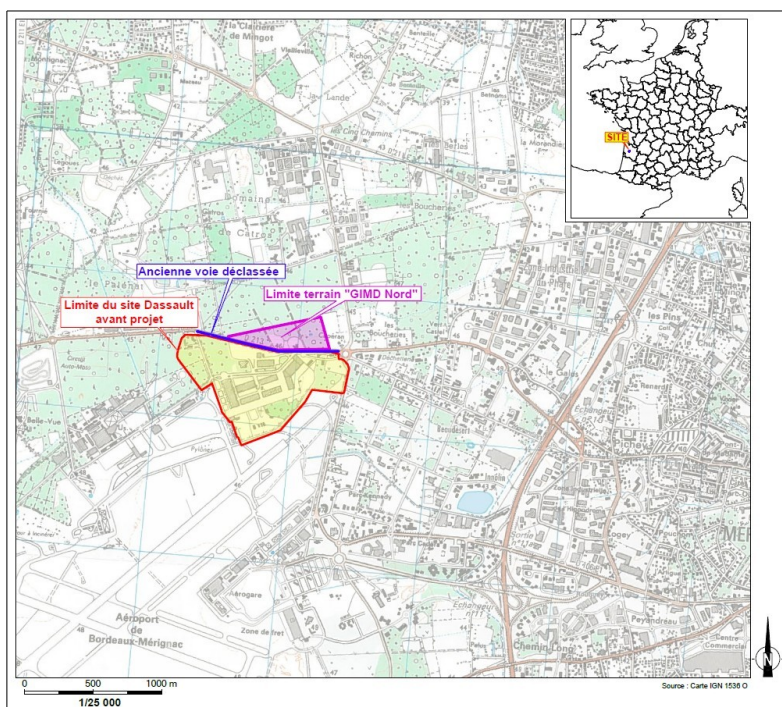
*Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

## I. Le projet et son contexte

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'extension du site de Mérignac de l'entreprise DASSAULT Aviation, s'étendant à ce jour sur un terrain d'une surface de 69 ha à proximité immédiate de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Le projet d'extension s'implante sur un terrain d'une surface de 11,9 ha au nord du site actuel, et dans sa continuité, suite à la déviation de l'avenue Marcel Dassault.

Ce projet est réalisé dans le cadre d'un plan de transformation visant à regrouper à Mérignac des équipes du bureau d'études et des services assurant le soutien des avions civils et militaires. Il s'insère de manière plus générale dans l'opération d'aménagement "Aéroparc" menée par les collectivités locales en lien avec les services de l'Etat.

Le projet examiné consiste dans la construction d'un nouveau bâtiment de 25 000 m<sup>2</sup> au sol, sur 4 niveaux permettant le regroupement de 1 500 personnes. Il s'accompagne de la création de deux parkings en silo de 875 places chacun, ainsi que d'un parking visiteurs de 50 places. Il inclut également le dévoiement, sur une distance d'environ 1 km, d'une conduite enterrée de gaz haute pression.



Localisation des nouvelles constructions – extrait du dossier

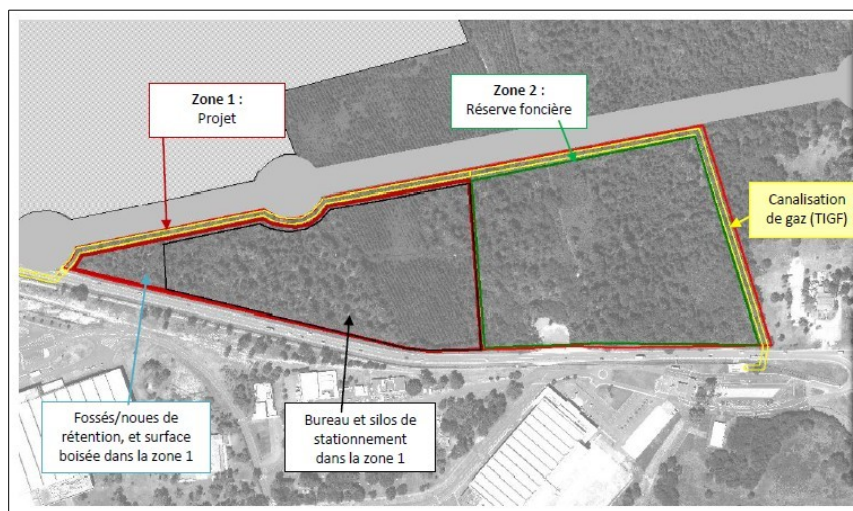
Le site d'implantation du projet est localisé dans un secteur forestier relativement humide et quadrillé par des fossés, à l'amont du réseau hydrographique. Il se divise en deux zones :

- une première zone (zone 1), localisée à l'ouest, d'une surface de l'ordre de 5 ha, correspond à la

réalisation des constructions de bureaux et des silos de stationnement, ainsi qu'à la création des infrastructures (voirie, réseau de collecte et de rétention des eaux pluviales notamment),

- une seconde zone, à l'Est, sans projet formalisé actuellement, constitue une réserve foncière sur une surface de 6 ha.

Le projet prévoit également une emprise de 6 m de large constituant la servitude de passage de la canalisation de gaz.



### Contexte juridique

Ce projet est considéré comme une extension du site actuel qui constitue une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE), autorisée par arrêté préfectoral du 8 mai 2010. Le nouveau périmètre de l'établissement sera toujours considéré ICPE, et le projet est à ce titre soumis à autorisation environnementale. Il est également soumis à permis de construire.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact en référence aux dispositions de l'article R122-2 du Code de l'Environnement. Dans le cadre de la procédure de demande permis de construire, une première étude d'impact (datée du 21 décembre 2017) a fait l'objet d'un premier avis de l'Autorité environnementale en date du 28 février 2018.

Suite à cet avis, le porteur de projet a mis à jour l'étude d'impact en intégrant notamment des éléments complémentaires portant sur la justification du projet et sur la thématique des déplacements.

L'Autorité environnementale a de nouveau été saisie sur la base d'une nouvelle étude d'impact datée du 6 avril 2018. Cette nouvelle étude d'impact fait ici l'objet d'un nouvel avis de l'Autorité environnementale, valant pour l'ensemble des procédures d'autorisation attachées à la réalisation du projet.

### Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale

Les enjeux principaux relevés par l'Autorité environnementale, compte tenu de la nature du projet et de son contexte, concernent :

- les milieux naturels : eau et biodiversité
- la question de la desserte et des transports

La suite de l'analyse se focalisera essentiellement sur la manière dont l'étude d'impact et le projet tiennent compte de ces enjeux.

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

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale intègre les éléments requis réglementairement et aborde l'ensemble des thématiques. Elle comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière suffisamment exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte. Elle tient compte, à juste titre, de l'ensemble du périmètre des deux volets d'aménagement (zone 1 et 2). Précise sur la zone 1, elle donne les indications disponibles à ce stade permettant d'envisager les impacts futurs sur la zone 2, considérée comme une réserve foncière pour un autre projet (non encore défini, ni programmé).



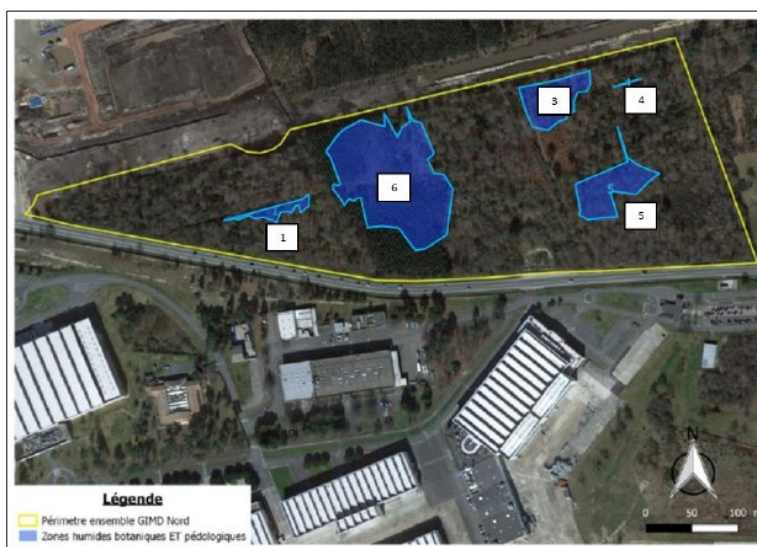
## II.1 Ressources et milieux naturels

### Enjeux relatifs à l'eau

Le projet s'implante sur des terrains issus de dépôts alluvionnaires associés à la Garonne, au droit de plusieurs aquifères, dont certains sont utilisés pour l'alimentation en eau potable. La vulnérabilité hydrogéologique est considérée comme forte en raison de la présence d'une nappe superficielle peu profonde au droit du site, en connexion avec les nappes semi-profondes. La partie Est du terrain d'implantation du projet intercepte le périmètre de protection éloignée de plusieurs captages d'eau potable. Cette partie du terrain n'est pas concernée par la réalisation des nouvelles constructions.

Le réseau hydrographique du secteur d'étude est constitué par le ruisseau du Haillan, situé à 150 m au Nord du site ainsi que le ruisseau de Magudas à 600 m à l'Ouest du site. Ces deux ruisseaux s'écoulent vers le ruisseau la Jalle au Nord du projet.

Il est à noter la présence de zones humides sur le terrain d'implantation du projet s'étendant sur une surface voisine de 4,1 ha, dont la localisation est présentée ci-après.



Localisation des zones humides – extrait du dossier

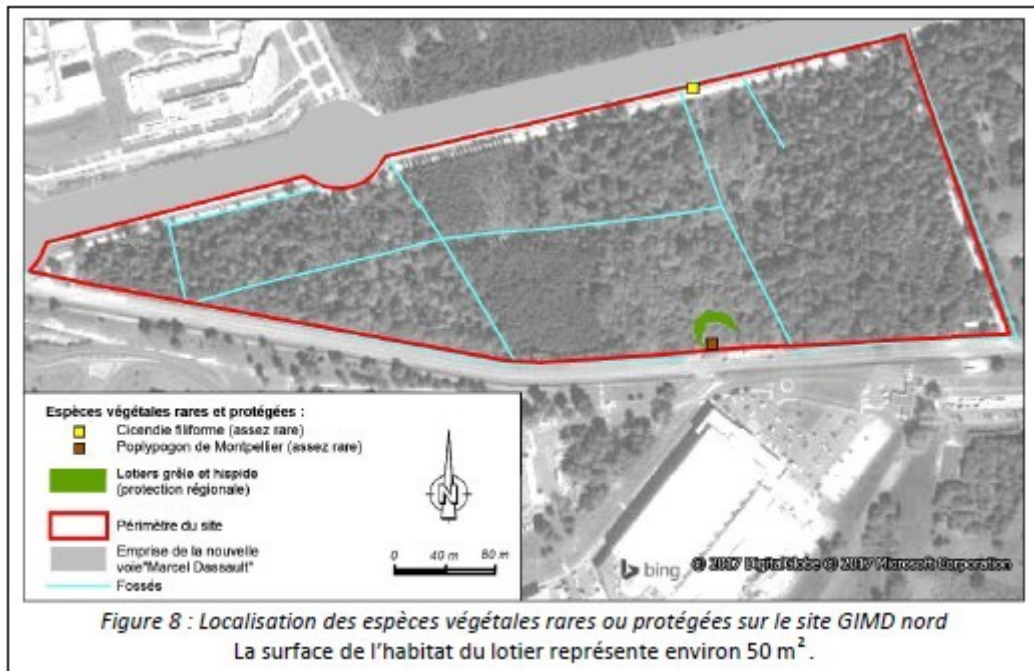
### Enjeux relatifs à la biodiversité

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire ou de protection, et notamment hors de tout périmètre de Zone Naturelle d'intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique, ou site Natura 2000.

Plusieurs **investigations faune et flore** ont été réalisées entre 2012 et 2017 sur plusieurs périodes de l'année, dont principalement le printemps et l'été qui constituent les périodes les plus favorables pour l'observation de la flore et de la faune. Le calendrier précis des investigations est présenté en page 105 de l'annexe E lié au dossier CNPN. Il apparaît ainsi que les investigations faune et flore ont été réalisées de manière régulière entre 2012 et 2017, tout comme la recherche des espèces faune par groupe animal, dont les Chiroptères (repérage d'arbres, enregistrements avec détecteur d'ultrasons de 2013 à 2017), l'Avifaune (points d'écoute en 2012, complété en 2013 par des observations en début de printemps, puis observations spécifiques en 2014 et 2015 notamment pour l'Engoulevent), les amphibiens (recherche des adultes, larves et pontes, écoute des chants de 2013 à 2015), les Coléoptères et Odonates (parcours des sites favorables de 2012 à 2015), les Rhopalocères (de 2012 à 2014) ainsi que les Reptiles (prospection des lisières et autres zones favorables de 2013 à 2015).

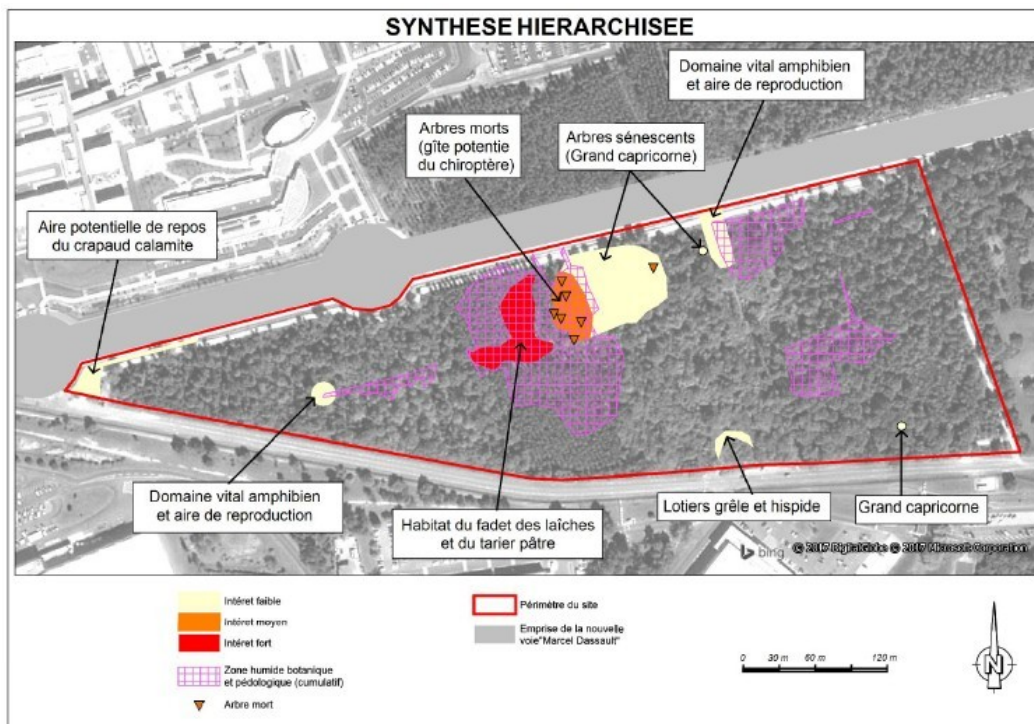
L'ensemble de ces investigations ont permis d'identifier les habitats naturels du site, cartographiés dans l'annexe E de l'étude d'impact. Elles ont également permis d'identifier la flore et la faune présentes au niveau du site d'implantation.

Concernant la **flore**, les investigations ont ainsi permis de mettre en évidence la présence de 92 espèces sur le site, pour la plupart communes, principalement inféodées aux landes, boisements acidiphiles, prairies et friches. Sur ces espèces floristiques, deux espèces particulières, le Lotier grêle et le Lotier hispide sont protégées. Ces espèces sont présentes de manière très localisée en partie sud du site d'implantation. Deux autres espèces assez rares, mais non protégées, le Polypongon de Montpellier et la Cicendie filiforme sont également présentes en marge du périmètre du site.



*Cartographie flore – extrait du dossier*

Concernant la **faune**, les investigations réalisées ont permis de mettre en évidence la présence de plusieurs espèces protégées d'oiseaux, dont le Tarier pâtre, nicheur sur le site, ainsi que des amphibiens (grenouille agile, triton palmé, salamandre tachetée), des papillons (Fadet des laïches, Damier de la Succise), des insectes (Grand Capricorne). A l'issue de l'analyse, le dossier présente une cartographie des enjeux hiérarchisés du site d'implantation, reproduite ci-après :



## **Analyse des impacts et des mesures d'évitement-réduction**

Le projet intègre plusieurs mesures de réduction d'impact (optimisation de la gestion des déchets, charte Hygiène, Sécurité et Environnement, stockage des produits, traitement des rejets, entretien des engins, etc) permettant de limiter les risques de pollution du milieu.

Il est prévu en phase exploitation une collecte des eaux issues des voiries par des fossés peu profonds avant rejet dans des bassins de rétention. Les eaux collectées sont renvoyées, après régulation par les bassins de rétention, vers la ceinture hydraulique existante du site, avec un débit régulé à 3 l/s/ha.

La réalisation du projet (incluant le déplacement de la canalisation de gaz) entraîne, principalement dans la zone 1, la perte d'habitats naturels, en particulier d'habitats forestiers (habitats de mammifères, avifaune, zone de refuge pour les amphibiens), mais aussi d'habitats aquatiques indispensables à la reproduction des amphibiens et d'habitats d'espèces telles que le Fadet des laïches et le Tarier pâtre (landes humides à Molinie avec fourrés). En plus des pertes d'habitats, le projet entraîne la modification des habitats forestiers sur une largeur de 50 m en périphérie du projet (bande coup feu), des perturbations (nuisances sonores, accentuation de l'éclairage, fréquentation humaine) pour la faune, ainsi qu'un effet de coupure des corridors naturels de déplacement. Le projet prévoit de plus la suppression des zones humides en zone 2.

Le projet privilégie l'évitement des stations de flore protégées (situées au niveau de la zone 2), et prévoit par ailleurs plusieurs mesures de réduction d'impact, dont la réalisation des travaux hors période favorable pour la faune, la présence d'un écologue, le marquage des arbres à Grand Capricorne, la réalisation du défrichage selon des modalités permettant la fuite des animaux. En phase d'exploitation, le projet prévoit également plusieurs mesures en faveur de la faune et de la flore, liées à la gestion des espaces naturels et la gestion de l'éclairage.

Malgré la mise en œuvre de ces mesures d'évitement et de réduction, des incidences résiduelles subsistent. Ainsi, la réalisation du projet contribue à la destruction d'habitats pour les amphibiens, les reptiles, les chiroptères, les insectes et les papillons, dont un grand nombre espèces protégées. Il y a lieu de rappeler à cet égard que la thématique des espèces protégées fait l'objet d'une réglementation stricte, prévue aux articles L411-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Les surfaces d'habitats détruits sont quantifiées en annexe E du dossier. Le porteur de projet propose dans le dossier plusieurs mesures de compensation, en partie sur le site (pour le Léopard des murailles et le Grand Capricorne), et également sur un site au lieu dit Sabatey à Mérignac, en mutualisation avec les compensations rendues nécessaires pour la réalisation d'un autre projet (projet Dassault Falcon Service).

***L'Autorité environnementale souligne que la démarche d'évaluation environnementale a permis de mettre en évidence la présence d'enjeux forts au niveau du site d'implantation (notamment au niveau central), avec un rendu précis et détaillé dans l'analyse de l'état initial de l'environnement. Il apparaît toutefois que le porteur de projet n'a pas privilégié l'évitement des secteurs les plus sensibles, les parkings silos s'implantant au droit de la zone centrale concentrant les enjeux les plus forts.***

## **II-2 Cadre de vie et santé humaine**

Le projet s'implante, au sein de l'Aéroparc, dans un secteur industriel en fort développement, soumis à des problématiques de congestion routière aux heures de pointe. Les habitations les plus proches sont situées à 400 m à l'Ouest de la zone d'étude. Le terrain est bordé au nord par la nouvelle voie Marcel Dassault et l'entreprise Thalès. Le site d'implantation du projet n'intercepte aucun périmètre de site inscrit ou classé au titre du paysage, ou monument historique.

Concernant les **consommations énergétiques**, le projet s'inscrit dans une démarche (Label, certification HQE – Bâtiment durable) visant à respecter des engagements concernant la qualité de vie, le respect de l'environnement et les performances énergétiques. Le projet prévoit notamment la mise en place de deux champs solaires photovoltaïques en toiture au droit des parkings silo, pour un apport en électricité estimé à 680 Mwh/an, réinjecté sur le réseau électrique du site, et représentant environ 60 % de la consommation électrique du projet d'extension.

Concernant la thématique du **paysage**, le projet prévoit la mise en œuvre d'aménagements paysagers (plantations de pins et de chênes) visant à créer un cadre végétal au projet. Le projet prévoit ainsi de créer une frange forestière composée d'essences locales entre l'accès principal et la nouvelle voie Marcel Dassault, permettant d'isoler les nouvelles constructions de la nouvelle voie, et créer une transition douce avec le paysage environnant. Le projet prévoit également la plantation de pins et de chênes permettant de créer un cadre végétal en étirant cette végétation jusqu'au centre du site. L'étude comprend quelques photomontages du projet permettant d'apprécier le rendu final attendu du projet.





*Aspect paysager du projet d'extension – extrait de l'étude d'impact*

Concernant la thématique des **déplacements**, qui constitue un enjeu particulièrement important dans ce secteur marqué par des problématiques de congestion régulières préjudiciables pour la qualité de l'air et le cadre de vie, l'étude présente les résultats d'une étude des déplacements réalisée en avril 2017 par Bordeaux Métropole au droit du site d'implantation du projet. Il apparaît notamment que le réseau de transport en commun dans ce secteur reste encore peu développé. Les aménagements cyclables sont inexistants sur l'axe nord-sud et dispersés sur l'axe est-ouest. L'absence de trottoirs dans ce secteur rend également difficile l'accès piéton.

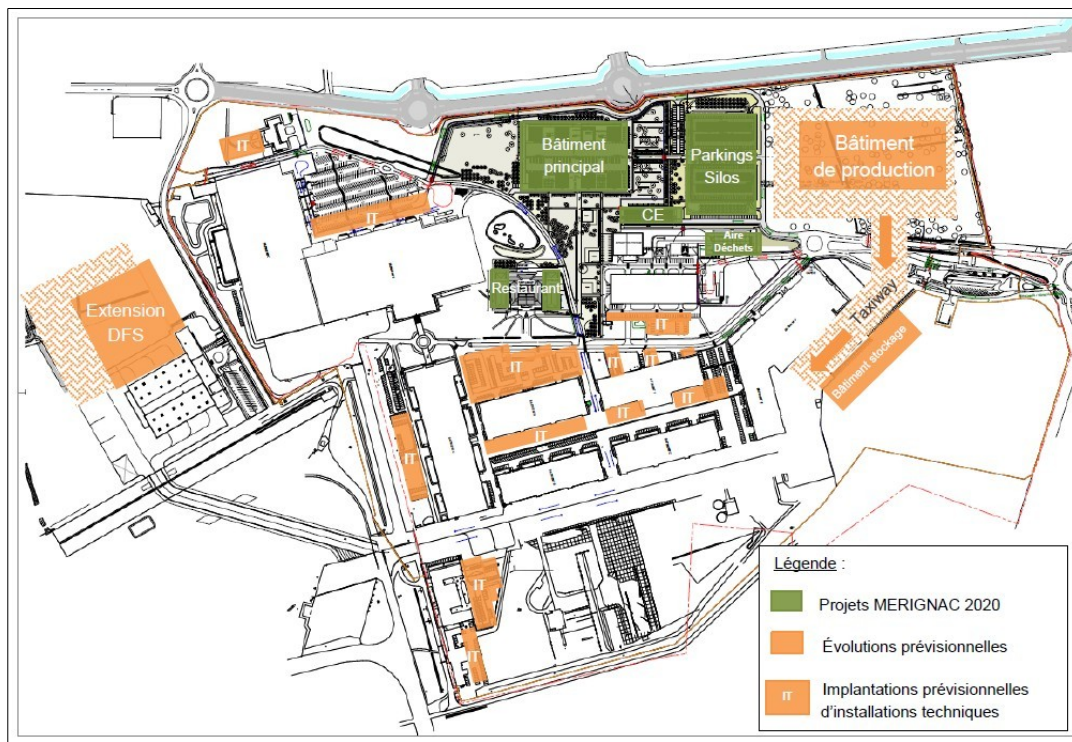
L'évaluation du trafic routier imputable au projet en étude correspond à une augmentation de 930 véhicules par jour, correspondant à une augmentation voisine de 3,2 % du trafic routier au droit des voies métropolitaines bordant le site. L'étude d'impact rappelle également (en page 212, au titre de l'analyse des effets cumulés) les différents projets autour du site ayant d'ores et déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, contribuant potentiellement à une augmentation de trafic dans ce secteur d'ores et déjà fortement encombré. L'étude ne présente en revanche aucun élément quantifié d'augmentation de trafic lié à la réalisation de ces différents projets. En termes de mesures, le dossier fait référence au Plan de Déplacement Inter-entreprises visant à développer les transports en commun autour du tramway, améliorer les infrastructures de transport routier tout en mettant en œuvre des actions pour favoriser le covoiturage. Les actions dépendant des acteurs publics sont également présentées (prolongation du tram, pistes cyclables, trottoirs), assorties d'échéances de réalisation. L'adéquation entre les besoins (actuels et futurs) en déplacement dans ce secteur et ces mesures rappelées précédemment reste toutefois à démontrer.

### **II.3 Justification des partis retenus pour le projet**

L'étude d'impact présente des éléments de justification du choix du projet par rapport à l'environnement.

Comme évoqué dans la partie relative aux incidences, le projet de parkings silos s'implante sur un secteur présentant de forts enjeux sur le milieu naturel, secteur pour lequel il conviendrait dès lors de privilégier l'évitement en tout premier lieu.

A la lecture du dossier, Il apparaît ainsi que les parking silos ont été placés à proximité des bâtiments afin de libérer une large partie à l'Est du terrain d'extension, réservée à la construction prévisionnelle d'un bâtiment de production dédié à l'assemblage d'un avion, avec possibilité de raccordement du taxiway puis des pistes de l'aéroport.



*Evolutions prévisionnelles sur le site*

Ce positionnement permet également de faciliter l'accès des employés aux bâtiments. Les parkings actuellement présents sur le site, qui seront libérés à terme suite à la construction du projet, permettront la construction prévisionnelle de nouvelles installations techniques, d'agrandissement de taxiway et de voiries.

Il ressort toutefois qu'aucun élément justifiant la taille du futur bâtiment de production ne figure dans le dossier. L'absence de variante conciliant la préservation du secteur central concentrant les principaux enjeux environnementaux, et la construction d'un bâtiment de production de taille suffisante mériterait d'être démontrée.

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

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'extension du site de Mérignac de l'entreprise DASSAULT Aviation, intégrant la construction d'un nouveau bâtiment et de deux parkings silos.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site d'implantation, portant notamment sur le milieu naturel (enjeux faune et flore sur des secteurs localisés du site) et les déplacements (forte problématique de congestion dans ce secteur).

La réalisation du projet engendre des incidences fortes sur le milieu naturel (absence d'évitement du secteur central concentrant les enjeux), conduisant à la destruction d'habitats d'espèces protégées. Des compléments de justification de l'absence d'alternative sont attendus sur ce point.

Plusieurs actions visant à fluidifier le trafic routier sont présentées dans le dossier, dépendant pour une grande part de décisions des acteurs publics concernés par le développement de la zone de l'Aéroparc. La mise en œuvre effective de l'ensemble de ces actions est particulièrement importante dans ce secteur où la congestion automobile constitue une problématique importante, préjudiciable notamment pour la qualité de l'air et le cadre de vie.

Le Président de la  
MRAe Nouvelle-Aquitaine

Frédéric DUPIN



