



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 d'aménagement du site de Tourville
18 hectares à vocation logistique à Bordeaux (33)**

n°MRAe 2019APNA167

dossier P-2019-9015

Localisation du projet : Commune de Bordeaux (33)
Dossier déposé par : Grand Port Maritime de Bordeaux
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Mairie de Bordeaux
En date du : 8 octobre 2019
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Permis d'aménager
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

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.1221 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.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 04/12/2019 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Étaient présents : Gilles PERRON , Freddie-Jeanne RICHARD, Jessica MAKOWIAK ,

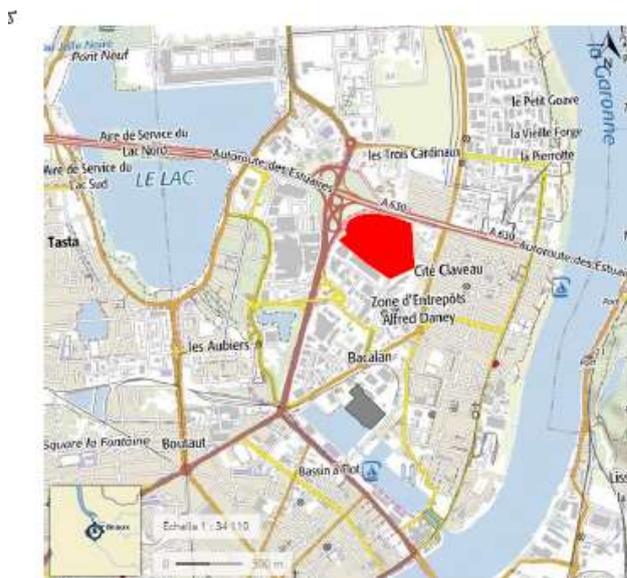
Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents/excusés : , Thierry GALIBERT, Françoise BAZALGETTE, Hugues AYPHASSORHO.

I - Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet d'aménagement d'un terrain d'environ 18 ha, propriété du Grand Port Maritime de Bordeaux. Ce terrain est situé au cœur de la zone industrielle de Bordeaux Lac au niveau de la zone d'entrepôts Alfred Daney, au sud de la rocade bordelaise, entre le pont d'Aquitaine et l'échangeur n°4. Le projet comprend l'aménagement d'une plate-forme logistique et la création d'une voirie, s'insérant en complément ou en substitution d'équipements déjà existants.

Le terrain d'assiette du projet correspond majoritairement à une friche ayant servi de dépôt sauvage de déchets. Il se situe en zone « US3 » du PLUI de Bordeaux Métropole correspondant effectivement à une zone à vocation logistique. Au centre du terrain un emplacement réservé de voirie (ER 350) pour le prolongement de l'avenue de Tourville, d'une largeur de 25 mètres est prévu au document d'urbanisme.



Localisation du site (extrait de l'étude d'impact p 11)

Plusieurs parcelles du site ont déjà été aménagées ou sont en cours d'aménagement. Le site comprend actuellement :

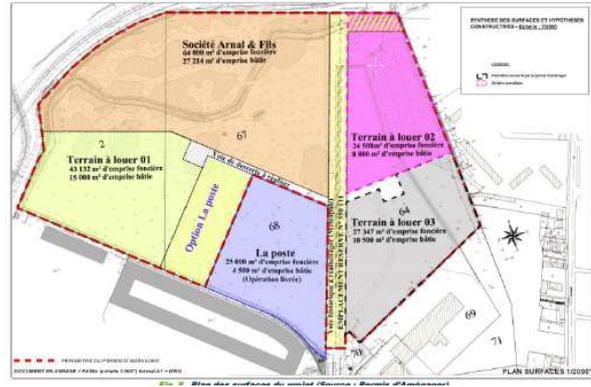
- au Sud, sur 2,5 ha, un « hôtel logistique urbain » (HLU) où plusieurs opérateurs « colis » du groupe La Poste mutualisent leurs infrastructures (bâtiment de 4 700 M2, aires de stationnement, bassins de rétention d'eau pluviale...). L'extension du HLU, sur 1,1 ha est en cours, avec la création d'une plate-forme « courriers ».
- au Nord, en limite de rocade, un projet de plate-forme de stockage et de location, réparation et vente de conteneurs sur 6,4 ha. Une convention d'occupation de 24 ans a été signée entre l'entreprise et le Grand-Port Maritime de Bordeaux (GPMB), propriétaire du terrain.
- à l'Est de l'avenue de Tourville, une aire de grand passage des gens du voyage de 4,5 ha, mise à disposition de Bordeaux-Métropole par le GPMB, et pouvant accueillir jusqu'à 300 caravanes, mais qui n'a pas vocation à être pérennisée (5 à 10 ans, page 198) selon le dossier.

Une partie du terrain d'assiette du projet est encore disponible pour l'accueil de nouvelles activités logistiques.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux souhaite ainsi mettre en location un vaste terrain de 3,2 ha (terrain 1) à court terme ainsi que 2 autres terrains (terrain 2 et 3, total de 4,5 ha) dans les 5 à 10 prochaines années en lieu et place de l'aire de grand passage des gens du voyage.

Par ailleurs, la réalisation par Bordeaux Métropole de la première tranche de voirie de 200 mètres linéaires et de 11 mètres de largeur afin de desservir les opérations déjà livrées, correspondant à l'emplacement réservé ER 350 du PLUI, doit démarrer prochainement. L'emplacement réservé indique que le projet de voirie viserait à relier à terme l'avenue de Tourville et l'avenue de la Jallère en franchissant la rocade.

Le dossier estime à 40 000 m² d'emprise au sol le potentiel constructible sur les 3 lots disponibles et évoque également la création de deux voies internes de desserte des différents lots. La figure 8 (page 20 de l'étude d'impact) reproduite ci-dessous détaille les superficies par lot et le plan général d'aménagement projeté.



Situation actuelle (avec projets réalisés et en cours) et situation future (extrait de l'étude d'impact pages 16 et 20)



Plan masse du projet (extrait de l'étude d'impact p 46)

Procédures relatives au projet

L'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre du dossier de permis d'aménager déposé par le Grand Port Maritime de Bordeaux, qui a ainsi fait réaliser l'étude d'impact globale nécessaire au projet d'aménagement. Le projet relève en effet d'une évaluation environnementale systématique conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le Grand Port ne sera néanmoins pas le maître d'ouvrage des opérations qui relèveront, pour la partie logistique, de différents opérateurs, et, pour la voirie, de Bordeaux-Métropole.

Contexte et enjeux

Le dossier indique que le projet s'insère dans un secteur identifié comme site de développement urbain par le PLUI qui fait de ce quartier de Bordeaux un bassin majeur d'emplois et d'activités, lieu de nombreux projets de développement et où de nombreuses réserves foncières ont été réalisées. Le dossier indique que le PLUI vise notamment à requalifier l'entrée de ville plus particulièrement au niveau de l'échangeur de Labarde, à relier l'ensemble des quartiers habitat ou activités, à favoriser une requalification urbaine tout en valorisant les qualités du site tant du point de vue économique que résidentiel.

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet retenus par la MRAe compte tenu de ses caractéristiques et de son contexte :

- les incidences du projet sur le milieu récepteur (sols et eaux),
- la prise en compte des risques naturels (à titre principal : inondation)
- la prise en compte de l'enjeu mobilité (impacts du trafic induit par le projet) et des impacts sanitaires (qualité de l'air, bruit), compte tenu de la circulation générée par les activités logistiques (en

particulier de poids lourds).

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

Sur la forme, l'étude d'impact est bien structurée. À la fin de chaque partie un encart résume en quelques phrases les enjeux importants. Le résumé non technique reprend les principaux éléments du dossier de manière claire et lisible.

Cependant le dossier manque de précisions sur certains éléments descriptifs nécessaires à une bonne compréhension du projet :

- Les données concernant les surfaces demandent à être homogénéisées (par exemple 20 ha page 35 de l'étude d'impact contre 17,5 ha dans la demande de permis d'aménager). Les surfaces imperméabilisées à terme qui représentent une des sources d'impact importantes, ne font pas l'objet d'une présentation spécifique et claire dans le texte. Le document ressource le plus détaillé est celui du permis d'aménager qui indique 123 269 m².
- L'opération d'aménagement prévoit le déplacement de l'aire de grand passage des gens du voyage. Ce déplacement fait partie du périmètre d'effets du projet et doit à ce titre être analysé dans l'étude d'impact. Pour mémoire, cette aire est identifiée dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage approuvé le 1^{er} octobre 2019. Actuellement elle est la seule aire de grand passage mise en place sur les trois prescrites par ce schéma pour le département. Les conditions de déqualification de cette aire et les solutions de substitution envisagées par la collectivité méritent en particulier d'être précisées.
- Enfin des explications seraient nécessaires sur l'articulation entre le dossier d'aménagement présenté et les réalisations futures. Des éléments diffus dans le dossier semblent montrer par exemple que l'exploitant de chaque parcelle sera tenu de déposer un permis de construire et de répondre aux réglementations en vigueur, concernant par exemple la gestion du pluvial (voir *infra*). Sur la figure 9 page 21 est indiqué que « *Uniquement l'aménagement paysager, la création des voiries et des réseaux du Permis d'Aménager est contractuel et tenues d'être réalisés comme indiqué dans le dossier* ». Ceci pose nettement la question de la portée des mesures et de la démarche d'évitement-réduction d'impact présentées dans le dossier. Il convient que soit très clairement exposé, dans l'étude d'impact, pour le public et les autorités décisionnaires, comment la prise en compte des enjeux environnementaux sera assurée dans la suite de l'opération. Des actualisations successives de l'étude d'impact semblent a minima incontournables à l'appui des réalisations futures.

La MRAe estime nécessaire que le dossier précise, dans la présentation du projet, l'articulation de la démarche d'évitement réduction compensation d'impact entre les différentes phases de réalisation.

II-1 Prise en compte des enjeux

Milieu physique

Le projet se situe à environ 1,2 km du lac de Bordeaux et à 1,6 km de la Garonne. Le site n'est traversé par aucun cours d'eau. Le dossier indique la présence d'un fossé collectant les eaux de ruissellement en périphérie sud-ouest du site, le long des bâtiments de l'entrepôt.

Le projet est situé en dehors de tout périmètre de captage d'eau destinée à l'alimentation humaine.

Le terrain présente une légère déclivité du nord vers le sud.

Le secteur a fait l'objet de remblaiement (argiles, sables, graves, blocs de béton)¹ d'une épaisseur variable pouvant aller jusqu'à 4,2 m de profondeur. Sous la couche de remblais, le site repose sur des formations alluvionnaires récentes, composées d'argiles de mattes et de tourbes.

Gestion des eaux

L'imperméabilisation des sols est estimée à 123 269 m² en fin d'aménagement selon le plan de masse du permis d'aménager (pièce PA04a), dont 71 544 m² d'emprises bâties. Le dossier rappelle que l'emprise bâtie ne pourra pas dépasser 45 % de la surface des parcelles.

La composition du sol et la présence potentielle d'une nappe à faible profondeur résultant de la proximité du terrain avec la Garonne, ne permettent pas, selon le dossier, une gestion des eaux pluviales par infiltration des eaux à la parcelle.

Des dispositifs de pré-traitement et de rétention des eaux pluviales sont prévus dans le projet. Le dossier indique que les eaux seront dirigées vers des bassins dimensionnés pour une pluie d'occurrence pendant 30

1 Le permis d'aménager indique une épaisseur de 1 à 3 mètres et semble expliquer que le remblaiement a été effectué entre 1955 et 1975 puis « jusqu'en 1992 en vue de permettre l'implantation d'entrepôts et de bureaux d'entreprises »

ans² puis rejetées gravitairement avec un débit régulé (3 l/s/ha) vers le réseau pluvial communal. Les bassins de rétention seront à ciel ouvert et de faible profondeur pour tenir compte de la profondeur de la nappe. Ils sont prévus sur chaque lot (cf. pièce PA08b du permis d'aménager), pour une superficie totale de 11 870 m². Le dossier précise que le demandeur s'assurera du respect du principe de la gestion des eaux (principe d'écoulement défini, surveillance et entretien des réseaux et équipements) et que chaque aménageur (futur locataire) devra intégrer dans son propre projet les solutions compensatoires relatives à la gestion des eaux pluviales.

La MRAe recommande de distinguer de manière claire dans l'étude d'impact les éléments qui découlent des obligations du PLUI, de ceux qui sont issus des diagnostics d'état initial et des partis techniques retenus par le porteur du projet. Il est également nécessaire de préciser la nature des surfaces d'imperméabilisation prises en compte pour les bassins de rétention décrits dans l'étude d'impact et dans le permis d'aménager, et quels seront les aménagements complémentaires à réaliser par les maîtres d'ouvrage futurs. Sur la thématique de la gestion des eaux pluviales, la démarche générale d'évitement-réduction des impacts reste également à exposer.

Les eaux usées seront raccordées au réseau de la commune après extension du réseau existant. Elles rejoindront la station d'épuration Louis Lafargue disposant d'une capacité de 470 000 équivalents habitants (EH) suffisante (accueil actuel de 375 586 EQ). Cependant l'étude d'impact ne précise pas la performance de la station. La MRAe recommande de préciser le dossier sur ce point.

Risques naturels

Risques inondation

Le projet prend en compte les indications du futur Plan de prévention des Risques Naturels Littoraux (PPRL) qui doit remplacer le PPRI actuel en prenant en compte de façon plus complète les aléas. Le PPRL indique que le projet se situe en zone inondable dans son secteur Est (zone d'aléa fort à très fort) et Sud (aléa faible).

Le dossier indique que le plan de masse du projet a été adapté pour ne prévoir aucun bâtiment dans la zone d'aléa fort (pages 168-169). Dans la zone d'aléa faible, la cote de seuil à respecter au droit du site est de 4,5 m NGF (selon la connaissance du risque établie dans le cas du PPRL en cours d'élaboration, cf p129).

L'étude d'impact mentionne de plus qu'une analyse hydraulique devra être réalisée par les futurs aménageurs afin de calculer l'impact de leurs projets sur le risque inondation au droit du site et de ses alentours et « de trouver des solutions pour la réalisation d'une construction adaptée à l'environnement [...] » (page 169).

2 Correspond à la période de retour, c'est-à-dire le temps statistique entre deux occurrences d'un événement naturel d'une intensité donnée.

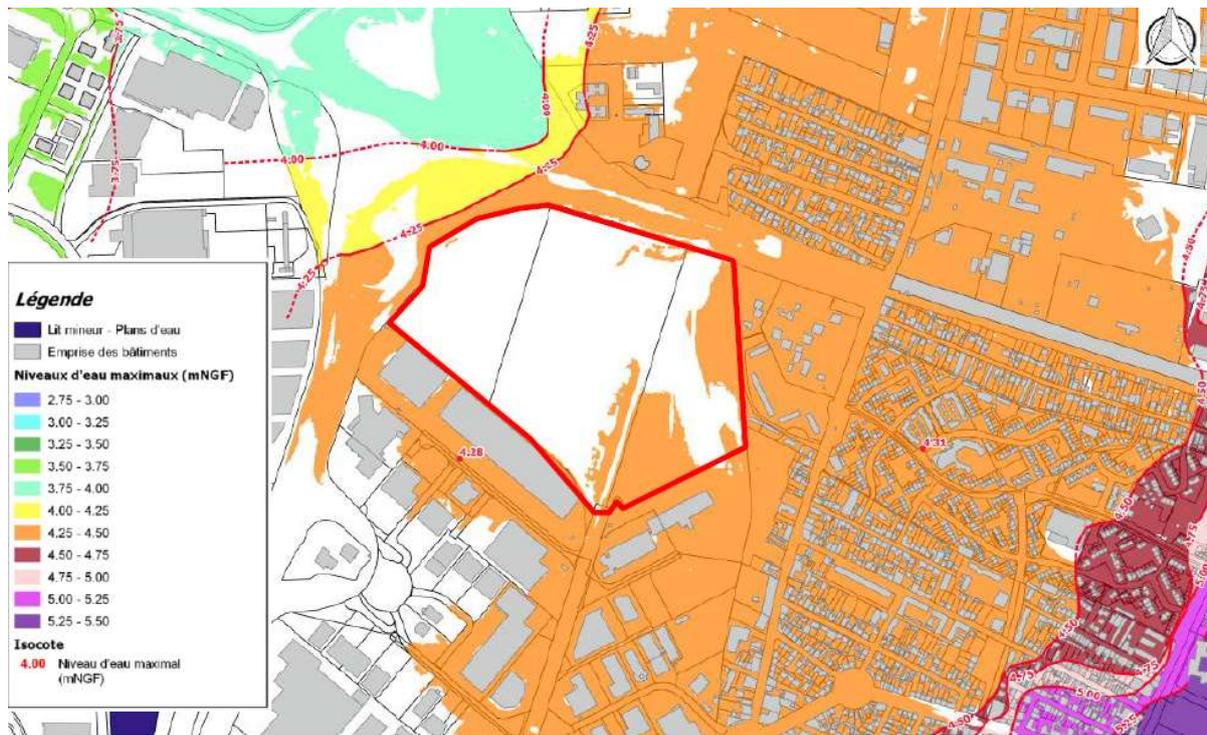


Fig. 79. Cartographie de l'aléa dans le cadre de la révision des PPRI sur 24 communes de l'agglomération bordelaise (09/2017)

NB : Cette cartographie du risque inondation à l'horizon 2100, prend en compte la montée des eaux de l'océan (+60 cm au Verdon) (cf. page 129 de l'étude d'impact).

La MRAe relève que le projet tient compte des dernières études liées au Plan de prévention des Risques Naturels Littoraux (PPRL) en cours d'élaboration, qui prend en compte le changement climatique. Elle considère que les principes d'aménagement de chaque lot, permettant de ne pas aggraver le risque global, méritent d'être fixés dès le stade actuel, sans renvoyer cette responsabilité aux futurs aménageurs de façon individuelle. La MRAe recommande que les études hydrauliques évoquées dans l'étude d'impact ne soient pas renvoyées totalement à un stade ultérieur.

Risque retrait gonflement d'argiles.

Le projet est concerné par un risque moyen retrait gonflement d'argiles. Plusieurs dispositions techniques préconisées sont rappelées page 169 : réalisation d'une étude géotechnique, dispositions constructives suite à cette étude, plantation des végétaux à une distance minimale de 6 mètres des murs de construction. On comprend que ces dispositions seront à prendre en compte dans la conception des futures réalisations, sans néanmoins que des obligations soient précisées à cet égard .

Milieu naturel

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection ou de gestion de la biodiversité, sur un terrain en partie en friche. Le site Natura 2000 le plus proche *La Garonne* se situe à environ 1,6 km.

Les inventaires relatifs aux habitats naturels, à la faune et à la flore, qui se sont déroulés entre novembre 2014 et juillet 2015, puis ont été complétés par une journée de terrain le 26 septembre 2018, ont identifié un seul habitat naturel d'intérêt au droit du site : une friche rudérale en voie de recolonisation par le Peuplier et le Saule. Le terrain est par ailleurs colonisé par plusieurs espèces végétales envahissantes dont l'Herbe de la Pampa. Quelques espèces animales ont été observées comme le Milan noir, la Chouette Hulotte. Une seule espèce de reptile a été contactée, le Lézard des Murailles. Aucun amphibien n'a été recensé.

Deux mesures sont principalement envisagées pour réduire les impacts sur le milieu naturel : l'adaptation de la période des travaux pour éviter les périodes de reproduction et de nidification et la mise en place d'un protocole de gestion des plantes invasives.

L'étude d'impact indique qu'aucune zone humide n'a été identifiée au droit du site et conclut à l'absence d'enjeu écologique pour le milieu naturel. Toutefois la MRAe indique pour mémoire que la décision d'examen au cas par cas du 22 janvier 2015, relative à l'hôtel logistique de la Poste fait référence à l'engagement du pétitionnaire de préserver la zone humide identifiée suite au diagnostic de la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux) en 2014. Elle constate que l'étude d'impact n'apporte pas la démonstration suffisante de l'absence de zones humides sur le site. En effet seuls trois sondages pédologiques sur les cinq prévus ont été effectués, et de plus en période sèche. Le dossier lui-même relève ces insuffisances.

La MRAe considère qu'il convient pour le porteur de projet de confirmer la caractérisation des zones humides en application des nouvelles dispositions de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, modifié par la loi du 24 juillet 2019 renforçant la police de l'environnement, d'ores-et-déjà en application (critère pédologique ou floristique). Cet article définit notamment les zones humides comme « les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

Concernant les enjeux relatifs à la biodiversité, la MRAe considère que l'analyse de l'état de conservation des oiseaux mériterait d'être actualisée sur la base de la liste rouge de 2016, certaines espèces comme la Cisticole des joncs (avifaune des milieux humides) étant devenues menacées. Enfin, elle constate que l'étude omet la présence constatée à proximité (voir le dossier d'éco-quartier « Ginko ») du Crapaud calamite, capable de déplacements de plus de 2 kms, et qui affectionne les habitats de friche et de remblais particulièrement bien représentés sur le site d'étude.

La MRAe considère que le volet « biodiversité » de l'étude d'impact demande à être précisé en tenant compte d'éléments de connaissance récents résultant d'inventaires sur des secteurs voisins ou concernant le statut des espèces déjà contactées sur le site.

Tant du point de vue des enjeux relatifs aux zones humides que de ceux relatifs à la biodiversité, la MRAe estime que les conclusions du dossier relatives à l'absence d'enjeux demandent à être étayées ou réexaminées. Les possibilités d'exploitation des caractéristiques du site (nombreux délaissés en friche qui sont favorables à une certaine forme de biodiversité avec espèces colonisatrices) méritent par ailleurs d'être étudiées dans le cadre des mesures d'évitement-réduction d'impact de l'aménagement.

Milieu humain et santé humaine

Le projet s'inscrit dans un secteur industriel, inséré entre le boulevard Aliénor d'Aquitaine et la rocade A630.

Qualité des sols

Le dossier signale page 113 que de nombreux déchets sauvages sont laissés à l'abandon au niveau du site et pourraient être à l'origine d'une pollution des sols et des eaux. Il est noté en particulier la présence d'un stockage de déchets amiantés en partie sud est du site.

Les études de sols menées en 2002 sur les parcelles remblayées du secteur nord de la zone d'entrepôt Alfred Daney (22ha) n'ont pas mis en évidence de dépassement de Valeurs de constat d'impact (VCI³) (voir page 116 de l'étude d'impact). L'étude effectuée en 2015 sur le site de « HLU » a montré la présence d'anomalies hétérogènes et ponctuelles en métaux (principalement en plomb et zinc) et de façon moindre en mercure et hydrocarbures⁴.

Le dossier ne constate pas de dépassement des valeurs guide concernant la qualité des sols et conclut à un enjeu faible. Il précise que des mesures seront mises en place en amont des projets afin de procéder si nécessaire à des travaux de dépollution ponctuelle. Il est indiqué que les précautions d'usage seront prises pour éviter lors de ces opérations, tout risque de pollution des eaux (cf. page 147).

Sur le sujet de la prise en compte de la pollution des sols, la MRAe constate que, les modalités de prise en compte des enjeux ne sont pas suffisamment détaillées.

L'étude prévoit de reporter les diagnostics plus précis et les solutions à l'échelle de chaque lot, par les futurs maîtres d'ouvrage. La MRAe recommande d'argumenter au plan technique en quoi ce parti présente des garanties suffisantes et apporte des solutions satisfaisantes du point de vue de la démarche d'évitement-réduction d'impacts sur l'environnement.

Qualité de l'air et bruit

Le projet se situe à côté de plusieurs infrastructures routières bruyantes (dont la rocade A630 classée en catégorie 1 et 2 par l'arrêté du classement sonore des infrastructures routières) et du centre commercial

3 Concentrations de polluants dans les sols exprimés en mg de polluants par kg de terre sèche

4 HCT et HAP : Hydrocarbures totaux, Hydrocarbure aromatique polyclinique

Auchan Iac. L'analyse de la qualité de l'air est abordée dans le dossier pages 116 et suivantes. Le dossier s'appuie sur les mesures réalisées par le réseau Atmo Aquitaine à la station du Grand Parc à 5 km du site pour estimer que la qualité de l'air est relativement bonne.

Le projet va entraîner une augmentation des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier lié à l'activité logistique du site. Ces deux points concernent les activités présentes ou à installer sur le site ainsi que les riverains. De plus, le dossier ne précise pas le nombre d'habitants qui seront affectés par ces nuisances.

Le dossier prévoit de limiter la vitesse de circulation sur le site pour réduire l'ensemble des nuisances vis-à-vis des riverains et des activités déjà implantées. Un écran végétal sera mis en place autour du site notamment en limite est, à proximité de résidences.

Concernant les nuisances sonores, la MRAe rappelle que les écrans végétaux ne constituent pas des écrans phoniques efficaces. Elle rappelle la nécessité d'équiper la partie bureau des bâtiments d'une isolation acoustique suffisante au regard de l'activité et de la situation géographique du site (page 168 le dossier n'indique quant à lui seulement que « des prescriptions d'isolation acoustique pourront être mises en place »).

La MRAe estime que des précisions sont nécessaires et recommande en tout état de cause la mise en place d'un protocole de contrôle du niveau sonore suivant la mise en fonctionnement des entrepôts, pour mettre en place des mesures de réduction en cas de dépassement des valeurs réglementaires subies par les riverains.

S'agissant de la qualité de l'air, la MRAe recommande de rechercher des mesures d'état initial plus pertinentes que celles fournies dans l'étude d'impact. En effet le point de mesure retenu n'apparaît pas représentatif car il est situé à une distance de 5 km du site, et dans un contexte différent (localisation du projet à proximité de plusieurs infrastructures routières au sein d'un secteur industriel).

Mobilité et déplacements

Le projet se situe au nord de Bordeaux dans une zone urbaine, industrielle et commerciale où le trafic routier est important. Inséré entre le boulevard d'Aliénor d'Aquitaine (à l'ouest) et de la rocade (au nord), le terrain d'emprise du projet est accessible, selon le dossier, par des voies à l'est et au sud (cf figure 56 page 97).

L'accès au site semble prévu via la rue du Dr Ginestous connectée au boulevard. Le pont de l'avenue Nontraste permet de franchir le même boulevard en direction de l'ouest depuis le site. Une piste cyclable sécurisée longeant le boulevard et la rocade contourne le site à l'ouest et au nord.

Contrairement à ce qu'affirme l'étude, le site n'est pas desservi par un service de proximité de transports en commun. Le premier arrêt est situé à 400 mètres et est desservi par une seule ligne de bus (n°32) cadencée toutes les 20 minutes.

Le projet prévoit, ainsi qu'indiqué précédemment, le prolongement de l'avenue de Tourville sur 200 mètres, qui sera réalisé par Bordeaux Métropole sur l'emplacement réservé ER 350 ainsi que la création de 2 voies de desserte permettant d'accéder au lot « terrain à louer 1 » et aux lots « terrains à louer 2 » et « 3 ».

Le dossier indique (page 87) que l'emplacement réservé vise à relier l'avenue de Tourville et l'avenue de la Jallère en franchissant la rocade. Cependant le dossier mentionne que ce franchissement ne figure pas dans le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) qui planifie et oriente les investissements à court et moyen termes. La MRAe recommande de préciser si le projet de franchissement n'est pas abandonné. Cette option conditionne en effet les études d'alternatives pour la desserte. En l'état actuel du dossier, le schéma d'aménagement de voiries proposé laisse supposer que les poids lourds emprunteront l'avenue de Tourville dans le sens aller et retour. Le secteur d'habitations à l'est sera impacté, ses accès aux boulevards et à la rocade étant partagés avec le site.

La MRAe considère que d'autres alternatives de desserte auraient pu être présentées, dans l'hypothèse notamment où le franchissement de la rocade par la voirie projetée serait abandonné. D'autres hypothèses d'aménagement de voirie méritent ainsi de figurer dans l'étude d'impact. L'objectif serait de fluidifier la desserte et la circulation sur le site et de réduire les effets du projet sur la mobilité dans le secteur, compte tenu des effets prévisibles de l'aménagement sur un trafic déjà dense, ainsi que détaillé ci-dessous.

S'agissant du trafic, le dossier précise que le secteur connaît un flux de déplacements important et des difficultés de circulation avec des phénomènes de saturation sur la rocade et les boulevards. Ce secteur est considéré comme "saturé aux heures de pointe". Le projet ne fait pas référence aux projets en cours

notamment d'élargissement de la rocade au droit de l'échangeur 4.

Le dossier s'appuie sur l'annexe de l'arrêté préfectoral du 2 juin 2016 relatif au classement sonore des infrastructures pour donner les chiffres des axes principaux. À proximité du site, 105 000 véhicules par jour circulent sur la rocade dont 6,2 % de poids lourds et environ 65 000 empruntent le boulevard Aliénor d'Aquitaine.

Le dossier estime que l'impact du projet sur le trafic routier sera faible en se fondant sur l'estimation donnée par le HLU de la Poste (flux de 50 PL par jour + 10 PL/ j avec l'extension) en comparaison avec le flux de poids lourds moyen journalier annuel à la hauteur de l'échangeur n°4 de la rocade bordelaise (environ 6 500 PL/jour). Les voies d'accès sont ainsi considérées par le porteur de projet, comme adaptées aux trafics urbains de zones d'activités.

Cette analyse appelle plusieurs remarques de la MRAe :

- Le projet va induire des emplois, non quantifié par l'étude, avec une augmentation du nombre des déplacements domicile travail sur le secteur. On peut déjà remarquer le doublement des flux domicile travail avec l'extension du HLU (+ 120 salariés sur ce lot). Cette problématique mériterait d'être traitée en tant que telle dans l'étude d'impact (évaluation quantifiée de l'impact et précisions sur les mesures de réduction si nécessaire).
- Il est difficile d'évaluer les impacts du projet en matière de déplacements en ignorant le volume d'activités qui viendra s'installer sur le site. Cependant des hypothèses auraient pu être posées pour examiner différents scénarios vraisemblables. Dans le dossier, les données sur le trafic sont partielles et l'impact du projet sur le trafic est estimé uniquement à partir de l'activité du Groupe la Poste.

La MRAe considère que les scénarios concernant les trafics induits par l'aménagement du site ne sont pas suffisamment explorés. Elle recommande de formuler des hypothèses permettant d'éclairer le public sur les effets du projet sur cette thématique, et de proposer des solutions visant à diminuer l'impact du projet sur le trafic.

S'agissant d'un site à vocation d'activités logistiques, le traitement des aspects desserte-mobilité-traffic est particulièrement en deçà du degré de prise en compte raisonnablement attendu.

Paysage et cadre de vie

Le projet s'implante sur un site s'apparentant à une friche urbaine en voie de recolonisation par des arbres, arbustes et broussailles dans un paysage dominé par les équipements industriels et commerciaux.

L'enjeu paysager paraît relativement important, d'autant plus que le projet d'aménagement (PLUI) de Bordeaux Métropole vise à requalifier cette importante entrée de ville et d'agglomération (voir p 90).

Plusieurs propositions visant à améliorer la qualité paysagère du site sont prévues dans le dossier : accompagner la façade urbaine avec la plantation d'essences locales, plantation de haies mixtes et d'arbres au nord-ouest du site à proximité directe de la rocade, gestion paysagère des eaux pluviales (bassin de rétention totalement enherbé), merlon enherbé assurant la transition avec les projets d'urbanisation).

Une cartographie de traitements paysagers du projet figure utilement page 28.

La MRAe recommande de proposer un parti d'ensemble et des principes, permettant de donner au site une identité architecturale en accord avec les ambitions affichées pour le secteur. Les choix d'une architecture, de coloris et de matériaux auront en effet à être adaptés aux volumes bâtis qui seront en tout état de cause de taille importante. Les aménagements paysagers (qui sont présentés comme imposés, ainsi qu'indiqué plus haut) prendront également plus de sens s'ils sont mis en rapport avec des choix architecturaux à la bonne échelle.

II.2 Justification du projet

L'étude présente page 180 les raisons du choix du projet : réalisation d'une plate-forme en continuité de la zone d'activités existante de Bordeaux lac, création d'emplois, renforcement du secteur logistique de la métropole bordelaise, absence d'enjeu naturaliste important.

Le dossier estime que le site est doté d'une position stratégique au nord de la commune de Bordeaux "à proximité immédiate des voies principales permettant d'accéder directement au centre de Bordeaux mais également aux alentours de l'agglomération" (cf. page 180).

L'analyse des impacts cumulés a été réalisée en considérant uniquement un projet de centrale photovoltaïque sur le site de l'ancienne décharge de Labarde. La MRAe signale que cette analyse est

insuffisante et ne prend pas en compte les projets d'urbanisation notamment les berges du lac et alentours, avec lesquels les impacts cumulatifs sur la circulation, le risque inondation et le cadre de vie auraient mérités d'être étudiés.

La MRAe rappelle que des présentations d'alternatives d'aménagement et de desserte, ainsi que des engagements plus importants sur des principes communs, sont encore à rechercher pour justifier la conception retenue du projet. En l'état du dossier et des propositions, la MRAe considère que la conception du projet destiné à constituer à terme un site à vocation logistique permettant de valoriser pleinement les ressources du secteur en termes de surfaces disponibles et de situation, n'est pas démontré. Dans le cadre même de la justification du projet vis-à-vis des activités logistiques, la démonstration pourrait être renforcée si des hypothèses étaient présentées quant à la typologie des entreprises (et donc des marchandises) qui seront accueillies.

II.3 Estimation et suivi des mesures

Les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) ne figurent pas dans le dossier. Cette partie doit être renseignée. Cette remarque rejoint sur le fond les observations formulées dès l'introduction du présent avis, quant aux garanties restant à apporter sur la prise en compte des enjeux environnementaux et de la démarche ERC dans le cadre d'un projet qui articule une démarche générale portée par le propriétaire du site, et des déclinaisons prises en charge par différents opérateurs. La répartition des responsabilités demande à être explicitée, et le suivi des résultats globaux doit être assuré.

III – Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de la présente étude d'impact porte sur l'aménagement de parcelles appartenant au Grand Port Maritime de Bordeaux qui souhaite mettre en location les terrains restant disponibles pour des activités logistiques.

L'étude d'impact présente un état initial permettant de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux portant notamment sur le risque inondation, la gestion des eaux, le paysage.

Le dossier manque toutefois de précisions sur certaines thématiques comme la gestion des sols pollués, la pollution de l'air et les trafics. La MRAe indique également que le diagnostic concernant les milieux naturels et la biodiversité reste à affiner.

Les mesures proposées à ce stade témoignent d'une démarche d'évitement intéressante mais qui reste à poursuivre et à approfondir sur des thématiques importantes comme les déplacements domicile travail et les flux des poids lourds et véhicules légers liés à l'activité de logistique.

Le projet manque à titre principal d'explicitations et de garanties concernant la prise en charge des mesures. L'articulation et le suivi de celles qui relèvent du Grand Port Maritime de Bordeaux et de celles qui seront mise en œuvre par les maîtres d'ouvrage futurs, demande à être précisés. Il reste également à étayer les choix de répartition entre des mesures ou des principes globaux d'aménagement qui restent peu nombreux, et ceux qui sont laissés aux maîtres d'ouvrages des activités logistiques.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 4 décembre 2019

Pour la MRAe Nouvelle Aquitaine
Le membre permanent



Gilles PERRON