



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale  
de la région Nouvelle-Aquitaine  
sur un projet  
de parc d'activités mixte au Haillan (33)**

n°MRAe 2019APNA35

dossier P-2018-7623

**Localisation du projet :** Commune de Le Haillan (33)  
**Maître(s) d'ouvrage(s) :** Société Alesraa  
**Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :** Commune de Le Haillan  
**en date du :** 26 décembre 2018  
**Dans le cadre de la procédure d'autorisation :** Permis de construire  
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 20 février 2019 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.*

*Étaient présents :* Jessica MAKOWIAK, Françoise BAZALGETTE, Gilles PERRON, Hugues AYPHASSORHO.

*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 :* Frédéric DUPIN, Thierry GALIBERT, Freddie-Jeanne RICHARD.

## I. Contexte

Le projet objet de l'étude d'impact et du présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur la construction d'un parc d'activités sur le territoire de la commune de Le Haillan, au niveau de la rue Toussaint Catros (ancien site Thalès).



Plans de localisation du projet – extrait du dossier (étude d'impact p. 45-46)

Le projet est composé de 11 bâtiments, dont 7 bâtiments d'activités et 4 bâtiments à dominante de bureaux, pour une surface de plancher de 63 638 m<sup>2</sup>. Le projet s'implante en grande partie sur l'emprise des anciens bâtiments du site, actuellement en cours de démolition.

Le plan masse du projet est représenté ci-après.

Le projet s'inscrit au sein du périmètre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) de Bordeaux Aéroparc, qui vise à développer la filière "aéronautique - spatial - défense" autour de l'aéroport de Mérignac, avec un objectif de création de 10 000 emplois.



*Plan masse du projet – extrait du dossier (étude d'impact p. 52)*

### **Procédures relatives au projet**

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre du dossier de demande de permis de construire. Le projet relève également d'une demande de défrichage, d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'Eau et d'une demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées. Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement relative aux constructions.

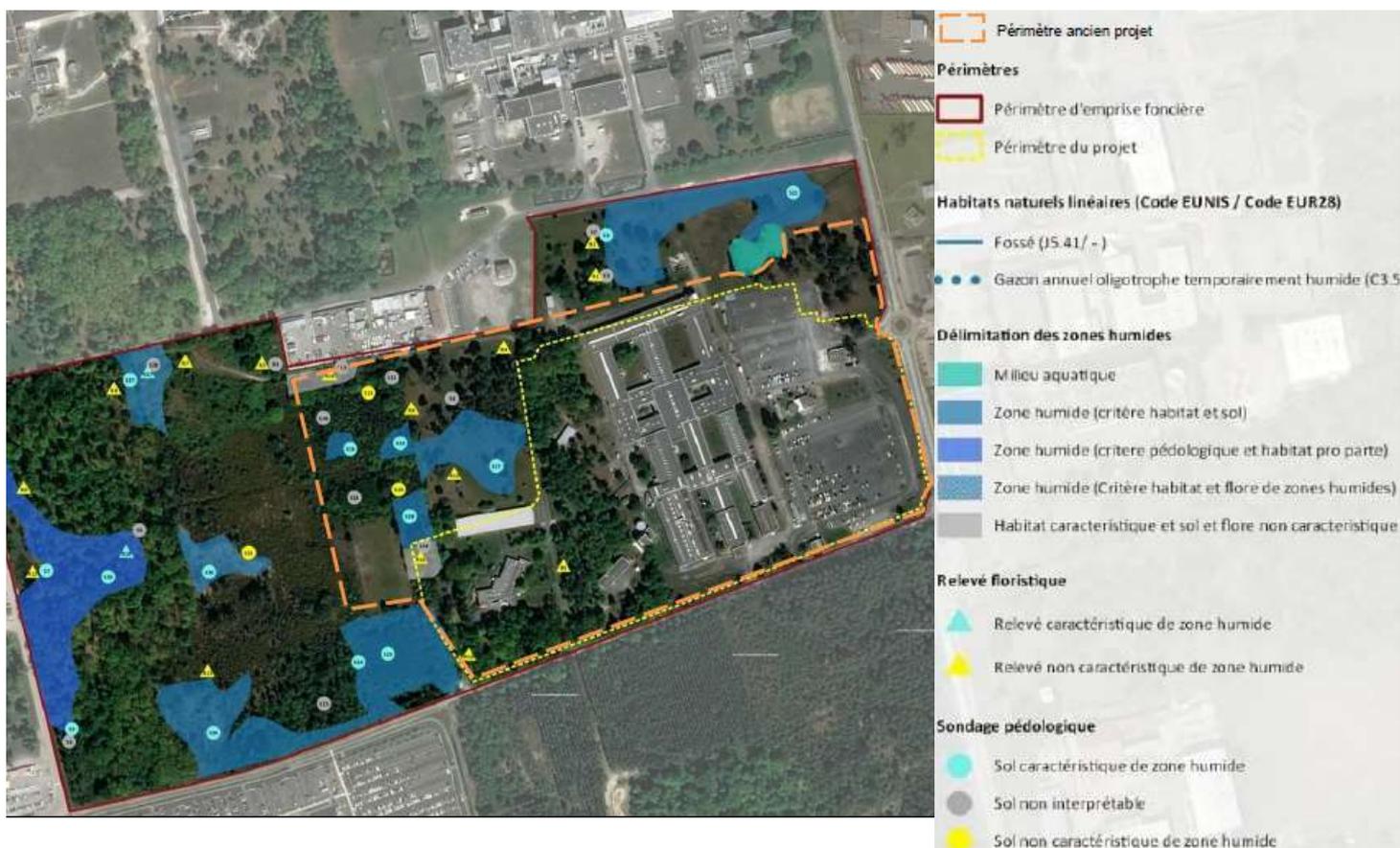
## **II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact**

### **II.1 Contenu de l'étude d'impact**

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte. La MRAe estime que le dossier aurait dû lui être soumis avant le démarrage de la phase de démolition, qui fait partie intégrante du projet. De plus, l'insertion au sein de l'opération « Aéroparc » aurait dû amener à des développements spécifiques, en particulier concernant l'articulation avec la stratégie environnementale globale au sein de l'opération portée par Bordeaux métropole.

### **II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement**

Concernant **le milieu physique**, le projet s'implante à proximité du ruisseau du Haillan (qui s'écoule à environ 200 m au sud), et non loin du ruisseau de Magudas (à 1,5 km à l'ouest du site). Il s'implante au droit de la masse d'eau souterraine des « Sables plio-quadernaires du bassin de la Garonne », relativement sensible aux pollutions de surface. Il ressort du SDAGE du Bassin Adour-Garonne 2016-2021 que la masse d'eau a un état chimique d'une qualité stable et un état quantitatif globalement bon. Des investigations ont permis de mettre en évidence la présence de zones humides sur le site, sur une surface de 8,02 ha, dont la représentation cartographique figurant en page 232 de l'étude d'impact est reprise ci-après.



*Cartographie des zones humides – extrait du dossier (étude d'impact p. 232)*

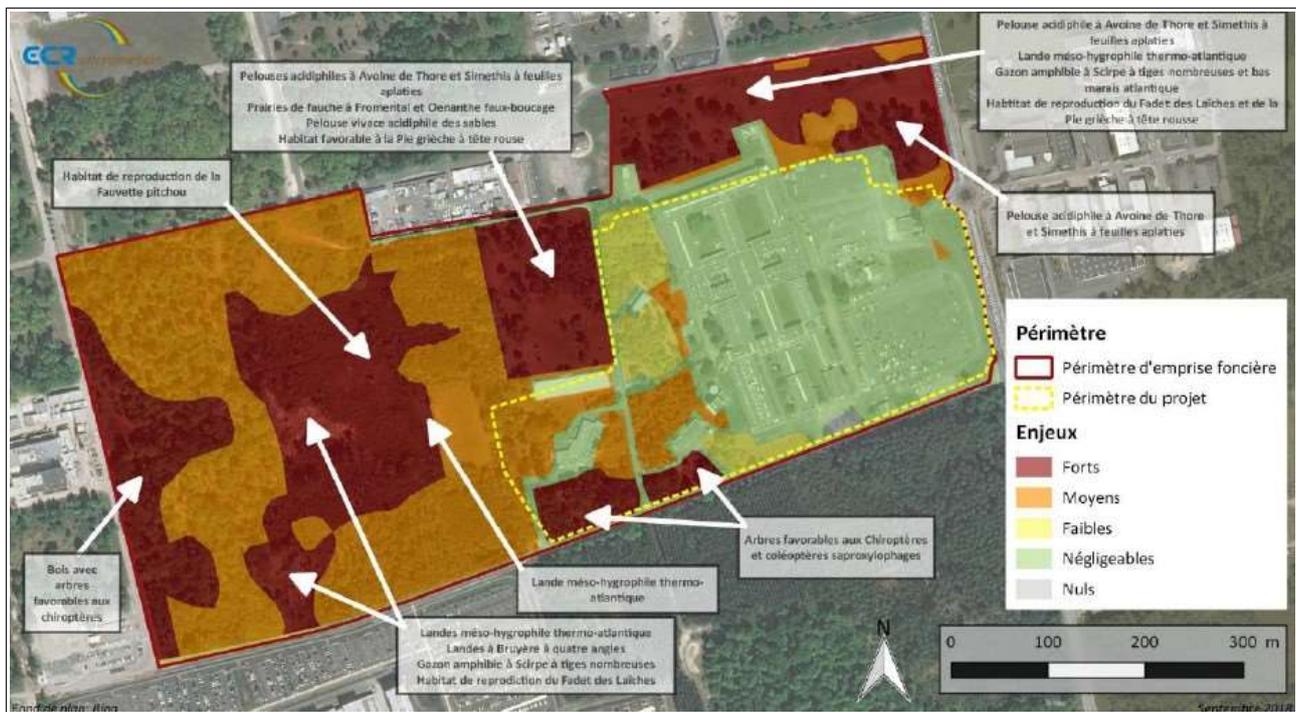
Une présence très localisée de pollution des sols a été mise en évidence au niveau du parking (issue très probablement, selon l'étude réalisée, d'une fuite au niveau d'un véhicule). L'étude confirme que le site est bien compatible avec son usage futur d'activités.

Le projet se situe dans le périmètre de protection éloigné de ressources utilisées pour l'alimentation en eau potable (Ruet, Demanes et Bussac sur Le Haillan, et Champ captant Thil Gamarde situé sur Saint-Médard en Jalles et Le Taillan).

Concernant **le milieu naturel**, le projet n'intersecte pas de périmètre de protection ou d'inventaire. Le site Natura 2000 le plus proche, situé à environ 4,5 km à l'ouest du projet, est lié au « réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines ».

Plusieurs investigations faune et flore ont été réalisées sur plusieurs saisons au cours des années 2015 et 2016, puis en octobre 2018 (cf. pages 8 et suivantes de l'annexe 7 de l'étude d'impact). Le projet s'implante dans un tissu urbain relativement dense, mais présente une large mosaïque de milieux et d'habitats naturels (prairies, pelouses, fourrés, landes, boisements). L'étude intègre en page 103 une cartographie des habitats naturels du site.

Les investigations ont également permis de mettre en évidence de forts enjeux environnementaux, avec la présence d'espèces protégées de flore (Lotier velu et Lotier grêle) et de faune. En particulier, plusieurs espèces de mammifères (Écureuil roux, Hérisson d'Europe, Genette commune), de chiroptères (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Sérotine commune, Barbastelle d'Europe), d'oiseaux (Milan noir, Fauvette pitchou, Engoulevent d'Europe), de reptiles (Couleuvre vipérine, Coronelle lisse), d'amphibiens (Crapaud calamite, Grenouille agile, Salamandre), de papillons (Fadet des Laïches), de coléoptères saproxylophages sont qualifiés de présents ou potentiellement présents sur le site. L'étude intègre en page 141 une cartographie des enjeux hiérarchisés du site d'implantation, reprise ci-après.



Cartographie des enjeux hiérarchisés du site d'implantation (étude d'impact p. 141)

Le projet s'implante de plus à proximité d'autres espaces naturels. L'étude d'impact rappelle que le site est traversé par un continuum biologique (C1004) identifié par le PLU depuis février 2017, reliant notamment ces espaces naturels entre eux. **La MRAe considère qu'il y aurait lieu de fournir une cartographie représentant les différentes continuités écologiques du secteur. La préservation de ces continuités entre les différents espaces naturels au sein du site et avec les espaces naturels environnants (notamment la zone de compensation Thalès au sud) constitue un enjeu fort pour le projet.**

Concernant les **risques naturels**, la zone d'étude est concernée par un risque faible de remontée de nappe, de retrait-gonflement des argiles et de risque sismique.

Concernant le **milieu humain**, les enjeux relatifs aux infrastructures et aux dessertes sont importants compte tenu des objectifs du projet et de son contexte. Le projet est desservi par la rue Toussaint Catros, qui rencontre de fortes difficultés de circulation aux heures de pointe du matin et du soir (phénomène de congestion). Cette rue ne possède à ce jour aucun aménagement pour les piétons, ni piste cyclable. S'agissant de l'offre en transport en commun, le projet est desservi par deux lignes de bus (lignes 11 et 48) au niveau de la rue Toussaint Catros, qui ne bénéficient pas d'un site propre<sup>1</sup>.

Concernant plus particulièrement les **risques technologiques**, l'étude d'impact rappelle en pages 178 et suivantes la présence d'un établissement SEVESO situé au nord du terrain d'étude (site ARIANEGROUP). La cartographie des aléas est présentée en page 181 du dossier. Le projet intersecte la « zone des effets irréversibles », pour laquelle les constructions sont possibles mais sans augmenter la population exposée.

### **II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

Concernant le **milieu physique**, le projet intègre plusieurs mesures de précaution en phase de travaux (charte de chantier portant sur les risques de pollution, de nuisances de gestion des déchets, etc.) permettant de limiter les incidences potentiellement négatives du projet. Un suivi de chantier est également prévu. La création de nouvelles surfaces imperméabilisées implique un enjeu de gestion des volumes de ruissellement générés. Le projet prévoit une gestion des eaux pluviales basée sur des ouvrages de rétention avec régulation des rejets vers le milieu hydraulique superficiel. **Il y aurait lieu toutefois de préciser et de**

<sup>1</sup> Un transport collectif **en site propre** est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé, de telle manière que ce mode de transport dispose de sa propre voie, son propre site, lui évitant ainsi notamment d'être mêlé à la circulation automobile qui pourrait être chargée et ralentir le transport en commun.

**justifier les modalités retenues pour éviter les pollutions potentielles des eaux de ruissellement des voiries et parkings, permettant de garantir la non dégradation de la qualité des eaux du milieu récepteur.**

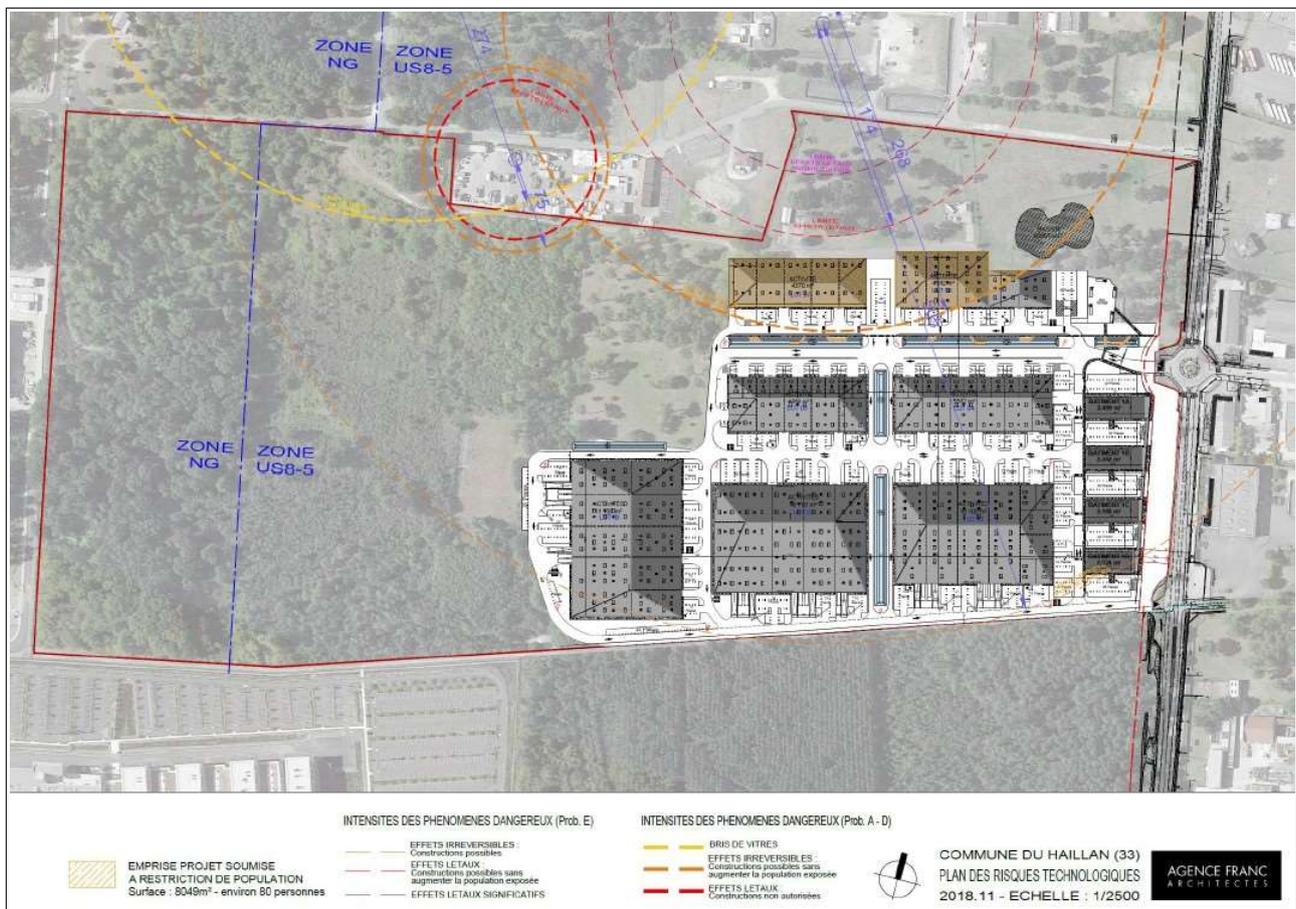
Concernant plus particulièrement la thématique des **zones humides**, le porteur de projet a privilégié l'évitement de la très grande majorité de ces secteurs sensibles. Seuls 315 m<sup>2</sup> sont directement impactés par le projet. Il y a toutefois lieu de noter que plusieurs zones humides évitées sont situées à proximité immédiate du site d'implantation du projet (bordure ouest). L'étude précise que le projet n'est pas de nature à modifier le sens d'écoulement des eaux souterraines au regard d'une analyse piézométrique. **La MRAe recommande de justifier de façon plus précise que la modification des écoulements de surface (suppression / modification des fossés, imperméabilisation du site) n'est pas de nature à perturber le fonctionnement hydraulique des zones humides évitées. Il y aurait également lieu de prévoir un suivi des zones humides évitées en phase de travaux, puis en début de phase d'exploitation afin de vérifier l'hypothèse annoncée d'absence d'impact. Il conviendrait également de prévoir des mesures de compensation vis-à-vis des effets négatifs prévisibles (impact direct), ainsi que des mesures correctives en cas d'effets négatifs supplémentaires constatés lors des suivis.**

Concernant **le milieu naturel**, le porteur de projet a privilégié l'évitement de la partie ouest du site d'implantation, qui concentre les enjeux les plus forts. Le projet prévoit de plus plusieurs mesures de réduction d'impact portant sur le calendrier d'intervention, la réduction des risques de pollution, la veille écologique en phase d'exploitation, la lutte contre les espèces exotiques envahissantes (5 espèces recensées). Le projet prévoit également des mesures spécifiques concernant notamment la préservation des stations de Lotier (balisage), la gestion de l'habitat de la Fauvette pitchou, la création de gîtes pour les amphibiens et l'installation de barrières à amphibien en phase chantier, ainsi que des mesures de suivi écologique. **La MRAe note cependant que plusieurs espaces dont les enjeux naturels ont été qualifiés de moyens, voire forts en raison de la présence d'espèces protégées (chiroptères, coléoptères, stations de lotier) n'ont pas fait l'objet de mesures d'évitement.** Ces espaces, situés en partie ouest du projet, sont constitutifs de continuités écologiques. Comme le reconnaît d'ailleurs l'étude en page 237, la réalisation du projet tel que prévu génère un **risque de réduction importante du corridor au sud du projet**. Par ailleurs, la zone naturelle au nord du projet qui constitue un habitat favorable au Fadet des lâches sera coupée du reste du milieu naturel du site, isolant ainsi une population. Le dossier ne présente pas de mesures spécifiques sur ces points. **Les incidences résiduelles du projet sur le milieu naturel restent dès lors conséquentes tant sur les secteurs à enjeux que sur les continuités écologiques. La MRAe recommande d'approfondir l'évitement des secteurs sensibles.**

Concernant **le milieu humain**, comme indiqué précédemment, le projet s'implante dans un secteur en fort développement, présentant à ce jour des problèmes importants de congestion aux heures de pointe du matin et du soir. L'étude d'impact intègre en annexe 8 une étude de trafic s'attachant à analyser les effets du projet sur la thématique des déplacements. Cette étude prend en compte les hypothèses du plan de mobilité de Bordeaux Métropole sur l'opération de Bordeaux Aéroport, rappelées en page 8 de l'étude de trafic, et qui comprennent notamment à l'horizon 2030 l'augmentation de capacité des voiries (rue Toussaint Catros à 2x2 voies, finalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade), l'amélioration de l'offre en transport en commun (aménagement de voies de bus, extension du tramway vers l'Aéroport, création d'une ligne de technobus desservant notamment la rue Toussaint Catros), et le développement des modes doux (maillage des pistes cyclables et trottoirs). L'analyse conclut à une amélioration sensible des conditions de circulation de la rue Toussaint Catros du fait de la mise en œuvre du plan de mobilité. L'étude montre également que les effets du projet seul sur ces conditions de circulation restent limités. **La MRAe insiste sur l'importance qu'il convient d'apporter à la réalisation rapide de ces aménagements. Il est essentiel de favoriser un large report modal vers les transports en commun et les modes doux dans ce secteur fortement congestionné par la circulation automobile aux heures de pointe. Parmi les actions visant à optimiser les déplacements, le porteur de projet propose (en page 247) de réaliser un plan de déplacements inter-entreprises. Il conviendrait de préciser les modalités pratiques retenues pour cette mesure, le calendrier, les objectifs attendus et le suivi proposé.**

Le projet s'accompagne de plantations présentées en page 285 du dossier. L'étude montre également plusieurs photomontages permettant au public d'apprécier l'impact paysager du projet. **La pertinence de l'implantation d'arbres fruitiers en présence de sols pollués méritera toutefois d'être analysée (risque lié à l'éventuelle consommation des fruits).**

Le projet prévoit la création de deux bâtiments en partie nord du site, interceptant le « secteur des effets irréversibles » comme indiqué sur la cartographie figurant en page 181 de l'étude d'impact reprise ci-après.



Cartographie superposant le projet avec les « zones d'effets irréversibles » (étude d'impact page 181)

La MRAe souligne que le porteur de projet devrait développer son argumentaire sur le parti retenu d'implanter des bâtiments dans ces secteurs présentant un risque technologique avéré. Les éléments figurant dans le dossier ne permettent pas d'apprécier comment sera pris en compte le risque vis-à-vis des futurs occupants des bâtiments. La MRAe regrette le manque d'ambition en ce qui concerne l'utilisation des énergies renouvelables (par exemple couverture photovoltaïque des bâtiments).

#### II.4 Justification du projet d'aménagement retenu

L'étude d'impact intègre une partie relative à la justification du projet d'aménagement finalement retenu. Plusieurs esquisses sont présentées dans le dossier, au regard des contraintes technologiques dues au site industriel situé au nord du projet, des dispositions du plan local d'urbanisme, des contraintes techniques, ainsi que des enjeux environnementaux mis en évidence.

Il résulte de cette démonstration que le porteur de projet a privilégié un projet s'implantant en grande partie sur des espaces d'ores et déjà artificialisés (anciens bâtiments). Il ressort toutefois que les secteurs à l'ouest du périmètre du projet, présentant des enjeux écologiques et des fonctionnalités en termes de continuité écologique, restent fortement impactés par le projet. **L'absence d'évitement de ces secteurs à enjeux ne permet pas de conclure à une prise en compte suffisante des milieux naturels, qui constituent un enjeu fort dans ce secteur. De plus, faute de rendre compte de façon satisfaisante des enjeux en termes de continuité écologique de l'OIM Bordeaux Aéroport et de l'articulation avec la stratégie développée à cette échelle, ainsi qu'avec les projets déjà autorisés ou en cours de développement, le dossier ne permet pas une assise suffisante en termes de données relatives à la biodiversité. Pour ces raisons, la démarche d'évitement des secteurs sensibles mériterait d'être poursuivie, sur la base d'alternatives moins impactantes.**

La MRAe souligne également, comme mentionné en introduction, que les modalités de destruction des bâtiments existants auraient dû faire partie intrinsèque de l'étude d'impact et donc également des alternatives étudiées.

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

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la construction d'un parc d'activités mixtes sur la commune de Le Haillan, au niveau de la rue Toussaint Catros, sur l'ancien site de l'entreprise Thalès. Ce projet s'inscrit plus généralement dans l'Opération d'Interêt Métropolitain (OIM) de Bordeaux Aéroparc, qui vise à développer la filière "aéronautique - spatial - défense" autour de l'aéroport de Mérignac, avec un objectif de création de 10 000 emplois.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence les principaux enjeux du site d'implantation, portant notamment sur le milieu naturel (avec la présence de secteurs très sensibles d'un point de vue écologique au niveau des espaces encore naturels du site) et sur la thématique des déplacements (secteur fortement congestionné aux heures de pointe).

Le porteur de projet a privilégié l'évitement d'une grande partie des secteurs sensibles (à l'ouest). La réalisation du projet reste toutefois impactante sur des espaces abritant des espèces protégées faune et flore, et présentant des fonctionnalités en terme de continuité écologique. Dès lors, la prise en compte de l'environnement n'est pas encore satisfaisante sur ce dossier. La démarche d'évitement des secteurs sensibles mériterait d'être poursuivie.

Concernant les déplacements, l'étude rappelle les aménagements lourds programmés par Bordeaux métropole visant à décongestionner ce secteur en favorisant le report modal vers les transports en commun et les modes doux, à une échéance cependant trop éloignée du projet. L'étude évoque à bon escient la réalisation d'un plan de déplacements inter-entreprises visant à optimiser les déplacements, et pour lesquels des compléments d'information sont sollicités.

Enfin, il y aurait lieu pour le porteur de projet d'apporter des compléments de justification sur la prise en compte du risque technologique dans la conception du projet (en partie nord).

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

La MRAe estime, compte tenu des enjeux, que l'étude d'impact demande à être complétée et précisée pour permettre de justifier d'un projet prenant suffisamment en compte les enjeux environnementaux. Le cas échéant, le projet présenté à ce stade méritera des adaptations permettant de rendre compte d'une démarche d'évitement-réduction d'impacts suffisamment aboutie.

Pour la MRAe Nouvelle Aquitaine  
Le membre permanent

**Signé**

Gilles PERRON