



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
de la région Nouvelle-Aquitaine sur
le projet immobilier AMPeRIS, ancien site Thales,
à Pessac (33)**

n°MRAe 2020APNA43

dossier P-2020-9549

Localisation du projet :	Communes de Pessac (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) :	société SEML Route des Lasers
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :	Commune de Pessac
En date du :	20 février 2020
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. 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.

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 7 avril 2020 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Gilles PERRON.

Le délégué 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 présent avis concerne le projet AMPeRIS de rénovation et de construction d'un ensemble immobilier à vocation industrielle et tertiaire sur la commune de Pessac, dans le département de la Gironde (33).

Ce projet s'inscrit dans une réflexion globale menée à l'échelle de l'*Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Inno Campus* (OIM BIC). Il se situe sur la partie extra-rocade de la métropole bordelaise dans le cadre de l'opération d'aménagement *Bordeaux Inno Campus extra-rocade* (BIC ER).

Le projet OIM BIC est un territoire de 1 350 hectares qui accueille 48 500 emplois et 75 % des étudiants et chercheurs de la métropole au sein de pôles d'excellence de premier plan (santé, optique-laser, TIC et matériaux). L'OIM BIC vise à la mise en cohérence des projets de développement économique et de recherche avec des projets d'aménagements et de valorisation des équipements publics. Ce projet a pour objectif la création de 10 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2035.

Le projet OIM BIC comprend plusieurs secteurs stratégiques de projets, dont l'opération BIC ER, qui s'étend sur un périmètre de 553 hectares. Le territoire de BIC ER est caractéristique des territoires périphériques de grandes agglomérations marqués par la présence d'infrastructures autoroutières (rocade, A63) et ferroviaire (ligne Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Espagne) et de grandes enclaves monofonctionnelles (sites hospitaliers et d'enseignement, zone d'activités, lotissements pavillonnaires).

Localisation du projet

Le projet AMPeRIS est situé sur une partie du site projet dénommé « *Thales* » d'après le nom de l'entreprise qui occupait l'essentiel de l'emprise. Le périmètre d'étude jouxte le site « *Cœur Bersol* » situé au nord¹.

Le projet AMPeRIS est conçu pour permettre l'accueil de PME et PMI avec offre de services et d'espaces communs (co-working, restauration, espaces communs, potager, mini-crèche etc). Le projet prévoit une végétalisation intensive de la parcelle (environ 37 % de pleine terre) et des espaces de gestion des eaux pluviales.

Une quinzaine de bâtiments ont été démolis et quatre ont été conservés : l'ancienne plateforme logistique de Thales, réhabilitée pour accueillir un centre d'essai de batteries électriques (Serma) ; la *Tour de Visée* qui servait aux essais des radars construits par Thales ; deux autres bâtiments qui accueillait des bureaux (bâtiments BO et K2). Le porteur de présent projet, la SEML Route des Lasers, s'est porté acquéreur en 2017 de la totalité de la parcelle. La partie nord-est de trois hectares a fait l'objet d'une rétrocession à Bordeaux Métropole.

Le périmètre du projet est composé de deux entités :

- au sud, le *Parc d'activités AMPeRIS* permettra le développement progressif de lots à bâtir. Cette zone occupée par les parkings existants sera reconfigurée et fera l'objet de l'implantation d'un parking silo de quatre niveaux offrant 400 places de stationnement et d'un découpage de lots industriels de grande capacité.
- au nord de la voie de desserte, le *Pôle d'Activités AMPeRIS* qui regroupera plusieurs bâtiments interconnectés destinés à l'accueil de bureaux et locaux d'activités, de lieux de partage et de convivialité.

Le présent projet s'étend sur 2,1 hectares au sein de ce pôle d'activité. Il comprend :

- la rénovation des deux bâtiments existants (bâtiments K2 et BO) ;
- la construction de deux locaux neufs à destination industrielle et tertiaire (bâtiment Canopée et bâtiment Jardin) ;
- l'intégration de voie nouvelle et de liaisons douces ;
- la conservation d'espaces verts et boisés ;
- la réutilisation du parking existant.

Procédures relatives au projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre d'une procédure de permis de construire. Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas datée du 10 septembre 2019, qui a conclu à la nécessité de la réalisation d'une étude d'impact.

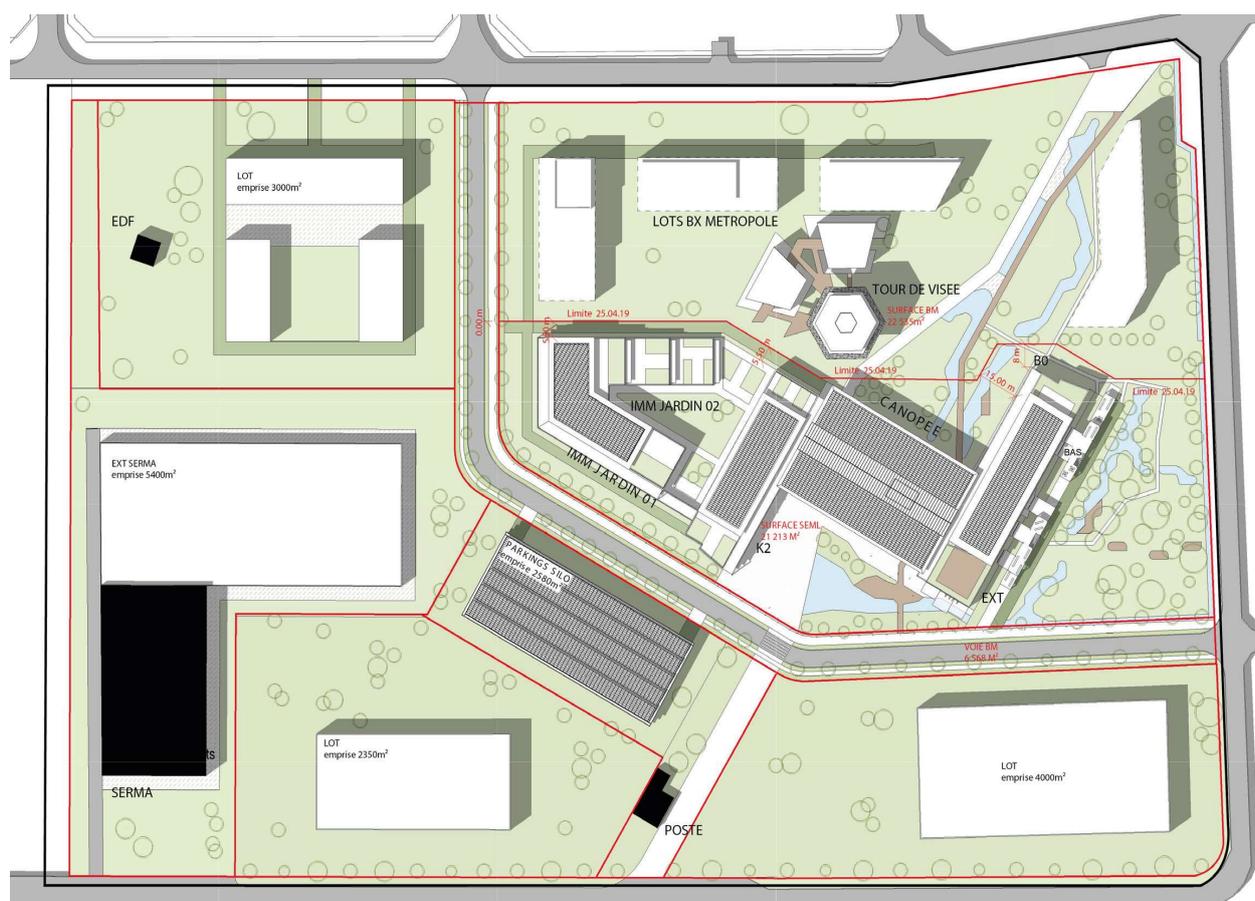
Le projet BIC ER a fait l'objet d'une évaluation environnementale soumise à l'avis de l'Autorité environnementale². Il est attendu que le projet s'appuie sur l'étude d'impact de l'OIM afin de démontrer son articulation avec la prise en compte globale de l'environnement par l'opération d'ensemble.

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe :

- la biodiversité ;
- les risques (pollution du sol, remontée de nappe) ;

¹ Le projet Cœur Bersol se compose de quatre tranches de bâtiments mixtes, comprenant des bureaux, des services aux salariés et des ateliers à destination des PME/PMI.
² Avis délibéré de l'Autorité environnementale du 19 février 2020 sur l'opération d'aménagement Bordeaux Inno campus extra-rocade (33) accessible à l'adresse : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200219_bordeaux_inno_campus_extra_rocade_33_delibere_cle7d8e43.pdf

- la question des mobilités ;
- l'économie d'espace.



Plan masse du projet AMPeRIS. Source : Évaluation environnementale AMPeRIS, ancien site Thales – Février 2020 – p. 8

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

Le dossier aborde l'ensemble des thématiques attendues pour un projet de recomposition urbaine. L'étude d'impact est claire et abondamment illustrée. Le résumé non technique reprend les éléments essentiels du dossier et permet une appréhension aisée du projet pour le public.

Biodiversité

Aujourd'hui en friche, le périmètre du projet est aujourd'hui essentiellement minéral, marqué par l'automobile et isolé des grandes entités paysagères alentours. Le secteur d'implantation de 11,1 hectares comprend 5 % d'emprises bâties, 35 % de voirie et de stationnement, 60 % d'espaces de pleine terre.

Un diagnostic écologique a été réalisé sur la base d'études documentaires et d'inventaires naturalistes réalisés en 2018. Bien que ces diagnostics faune/flore aient été réalisés après le début de la démolition de certains bâtiments, ils permettent néanmoins de mettre en évidence les très faibles enjeux du site, actuellement fortement anthropisé.

Concernant les habitats et la flore, les potentiels écologiques et paysagers du site se concentrent sur quelques bosquets et espaces boisés, haies arborées et alignements d'arbres situés essentiellement en limite de parcelle. Les essences boisées présentes sont des Pins, des Chênes rouges, Liquidambar, Maronnier, Muriers platane. Des espèces envahissantes ont été identifiées (Robinier faux acacia, Mimosa).

Concernant la faune, cette zone industrielle présente peu d'habitat potentiel pour la faune la moins mobile, les amphibiens et les insectes. Cependant, des oiseaux protégés (Martinet noir, fauvettes, mésanges etc) ou les chauves-souris (Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius) peuvent circuler pour y trouver des ressources supplémentaires, notamment dans les bosquets situés à la pointe ouest ou dans les zones rurales à l'ouest de la zone Bersol.

Le projet intègre un ensemble de mesures d'évitement et de réduction adaptées : préservation et protection des arbres existants et densification des boisements existants ; pose de nichoirs et de gîtes à chiroptères ; pose de clôtures perméables pour la petite faune ; limitation de la pollution lumineuse ; gestion des espèces

invasives. Le projet prévoit en outre des aménagements de surfaces plantées ou végétalisées et de milieux humides (bassin et noues) permettant d'atteindre un ratio de pleine terre d'environ 37 %.

Risque de remontée de nappe

Le périmètre d'étude est soumis à une faible profondeur de la nappe souterraine (inférieure à 3 m) et à la présence d'une couche perméable en surface (sables et gravier). Le dossier précise que l'infiltration de l'eau au niveau des fondations est proscrite. Le projet intègre un système de collecte et d'évacuation des eaux de ruissellement de l'ensemble des espaces imperméabilisés (toiture, cheminements, parvis, bassin) vers une structure réservoir positionnée sous le parvis avant rejet gravitaire dans le réseau public.

Il est noté que le dossier ne traite pas du risque d'interception de la nappe d'eau souterraine causé par les travaux des fondations. **La MRAe recommande que les travaux à réaliser et leurs impacts, notamment cumulés, sur le phénomène de remontée de nappe et le risque induit de pollution des eaux souterraines soient précisés.**

Risque de pollution du sol

La majeure partie des sol pollués³, identifiés sur l'emprise du projet près des bâtiments détruits, ont fait l'objet de traitement spécifique à partir de la fin 2016 permettant une diminution significative des pollutions (extraction des cuves d'hydrocarbure et des réseaux associés, création d'une aire de traitement sur site de 1 200 m², excavation et mise en traitement des sols pollués).

Mobilités

Le secteur bénéficie d'un emplacement stratégique (proximité de la rocade, A63 et échangeur 26 situés à environ 200 mètres) qui contribue à l'intensité du trafic sur la zone et à des congestions routières aux heures de pointes⁴. Les logiques de déplacement actuelles sont principalement orientées vers l'usage de la voiture.

Le projet s'implante dans un secteur présentant des axes routiers à forte capacité⁵. Le flux de trafic actuel du secteur *Thales* se chiffre à 4350 véhicules/jour sur la rue Thomas Edison, à 4400 véhicules/jour sur le tronçon de l'avenue Gustave Eiffel, à 27 300 Véhicules/jour sur le tronçon du Haut-Lévêque et à 12 700 véhicules/jour sur l'avenue Gutenberg. **Le dossier précise le nombre d'usagers futurs du projet estimé à 344 (p. 39 de l'étude d'impact), sans toutefois présenter d'analyse les évolutions de trafic généré par le projet. Des compléments sont attendus sur ce point.**

Le projet compte 830 places de stationnements et 122 places sur l'emprise rétrocedée à Bordeaux Métropole. La surface totale affectée au stationnement est d'environ deux hectares.

La présence de la gare Pessac-Alouette (ligne Bordeaux-Arcachon)⁶ à environ 1,8 km est un atout important pour développer les alternatives à l'utilisation de la voiture. Partie intégrante du pôle d'échange multimodal de Pessac-Alouette, cette halte ferroviaire comporte une station de tramway (Pessac Alouette), une station Vcub de 18 bornes et 45 places de stationnement vélo (dont 35 sécurisés).

Le maillage cycle et piéton existant reste discontinu et peu incitatif (rupture dans le maillage, déficit de sécurité et de confort). L'offre de transport en commun est diversifiée mais trop éloignée pour en favoriser l'usage (cf. tableau p. 21).

Le projet sera traversé par la nouvelle «*voie Thales*» prévue pour sécuriser et décongestionner le secteur⁷. Le secteur sera doté d'aménagements dédiés aux transports en commun et aux modes actifs, connectés aux réseaux du projet BIC : services de transport en commun en site propre, notamment le Bus à Niveau de Service Performant, cheminements piétonniers sécurisés et pistes cyclables en lien direct avec le BNSP.

Toutefois, à l'instar du projet BIC ER, la MRAe relève le manque d'ambition des mesures de réduction des trafics automobiles, d'incitations au covoiturage et de rééquilibrage au profit des transports en commun et des modes actifs. Le nombre élevé de places de stationnements, la part importante d'espaces partagés piétons/cyclistes ou cycles/bus, la faible part de voies en site propre pour les transports collectifs, l'absence de places sécurisées de stationnement vélos etc sont autant de freins supplémentaires au développement des transports alternatifs à l'usage de l'automobile.

Ainsi, la MRAe recommande de présenter une analyse plus complète, en lien avec les réflexions en

3 Le site Thales est une ancienne Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumis au régime déclaratif sur laquelle une pollution importante aux hydrocarbures a été traitée. Le périmètre d'étude abritait un site industriel et des cuves de stockage de produits dangereux. Des fuites de fioul ont été détectées en 2012 et en 2016 sur l'emprise des bâtiments détruits (cf. p. 14 et suivantes).

4 La proximité de la rocade (à environ 1 km), de l'A63 (échangeur n°26) au sud-est génère un trafic de transit diffus important et des nœuds de saturation autoroutier aux heures de pointe. L'échangeur n°26 au sud-est du périmètre d'étude cumule la fonction d'échangeur autoroutier et de franchissement de l'A63 (avenue Haut Lévêque).

5 L'Avenue Haut-Lévêque à l'est, l'avenue Gustave Eiffel au nord, la rue Thomas Edison à l'est et au sud. L'axe Gustave Eiffel/avenue de la Tuileranne est une liaison est-ouest structurante d'intérêt métropolitain qui relie le secteur Saige/Campus au cœur de la zone de Bersol et au-delà à la commune de Canéjan à l'ouest.

6 La desserte ferroviaire permet de rejoindre Bordeaux Saint-Jean en 10 minutes (contre 50 minutes en tramway et bus) avec un train tous les 15 à 20 minutes aux heures de pointe.

7 Cette voie nouvelle devrait permettre d'améliorer et de sécuriser, depuis l'échangeur 26, la desserte routière de l'hôpital Haut-Lévêque et le parc tertiaire Europarc.

cours dans le cadre du projet BIC ER, sur les composantes du projet qui permettraient de réduire les espaces réservés à l'automobile (capacités des voiries routières et nombre de places de stationnement automobile).

Enfin, concernant la thématique de la santé, il conviendrait pour le porteur de projet de préciser la manière dont il a tenu compte des **nuisances sonores et atmosphériques** induites par le trafic routier, notamment pour la future crèche située près de la nouvelle voie Thales.

Économie d'espace :

La MRAe relève que le projet tend vers la limitation de l'imperméabilisation des sols (37 % environ de pleine terre) et l'optimisation de l'utilisation des surfaces disponibles.

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

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur un projet de rénovation et de construction d'un ensemble immobilier à vocation industrielle et tertiaire sur la commune de Pessac. Ce projet vient requalifier l'urbanisation existante en accord avec la réflexion globale menée à l'échelle de l'*Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Inno Campus Extra rocade*.

L'étude d'impact est claire et abondamment illustrée. Elle permet de comprendre le projet, ses principaux enjeux et impacts environnementaux ainsi que la façon dont l'environnement a été pris en compte par le maître d'ouvrage. Les mesures relatives au milieu naturel sont globalement proportionnées aux enjeux identifiés.

L'étude d'impact mériterait toutefois d'être précisée sur la prise en compte des risques de pollution des sols et de remontée de nappe. La MRAe recommande en outre de mieux justifier la gestion des déplacements, dont le cadre de réflexion pertinent apparaît être celui de l'*OIM Bordeaux Inno Campus Extra rocade*.

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 7 avril 2020

Pour la MRAe Nouvelle Aquitaine
Le membre permanent délégué



Gilles PERRON