



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
Nouvelle-Aquitaine sur
le Programme de renouvellement urbain (PRU)
des quartiers Palmer, Sarailière, et 8 mai 1945
sur la commune de Cenon (33)**

n°MRAe 2020APNA77

dossier P-2020-9818

Localisation du projet : Commune de Cenon (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Bordeaux Métropole
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Bordeaux Métropole
En date du : 9 juin 2020
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Déclaration de projet
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.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par 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 4 août 2020 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Hugues AYPHASSORHO.

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

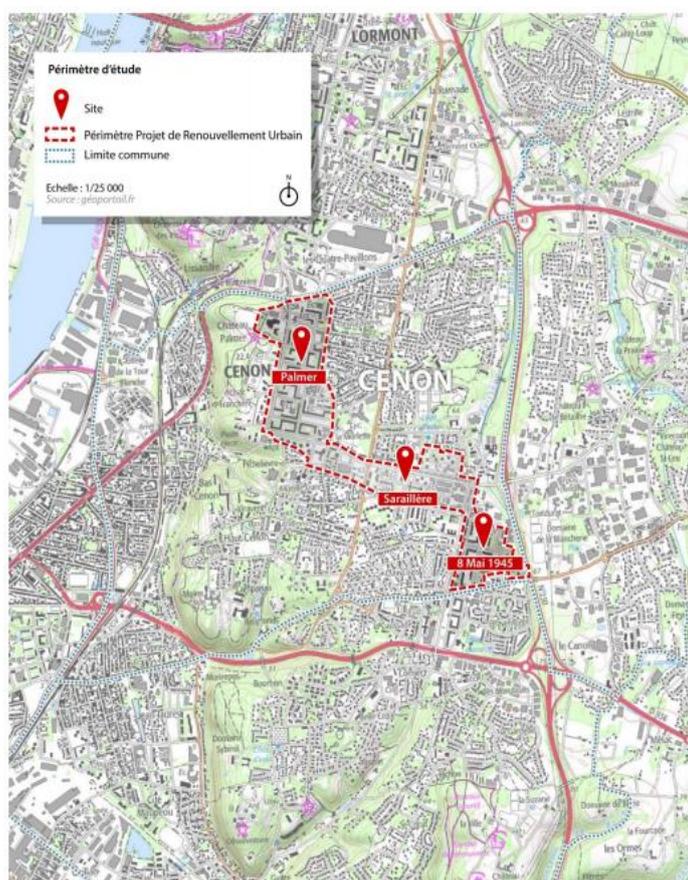
Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de renouvellement urbain (PRU) de trois quartiers de la commune de Cenon en Gironde : Palmer, La Sarailière et 8 mai 1945.

Porté par Bordeaux métropole, le projet s'inscrit dans un cadre national (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain - NPNRU). Il constitue par ailleurs l'un des projets urbains du périmètre *Quartier Prioritaire de la Ville* « Palmer, Sarailière, 8 mai 1945, Dravemont », qui s'étend sur la ville de Cenon et la commune voisine de Floirac.

Ce vaste projet de réhabilitation et de restructuration urbaines se situe en partie haute de la ville, sur le plateau des Hauts de Garonne. Sa superficie est d'environ 70 hectares. Le Haut Cenon est cerné par des axes routiers majeurs de l'agglomération bordelaise : la rocade à l'est (RN 230), l'avenue Carnot au nord et l'avenue Hubert Dubedout au sud. Il est bordé à l'ouest par les coteaux boisés qui le séparent de la partie basse de la ville.

Les constructions et aménagements projetés s'implanteront sur des terrains déjà artificialisés, dominés par l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols. Les parcs et les espaces verts seront conservés.

Localisation du projet

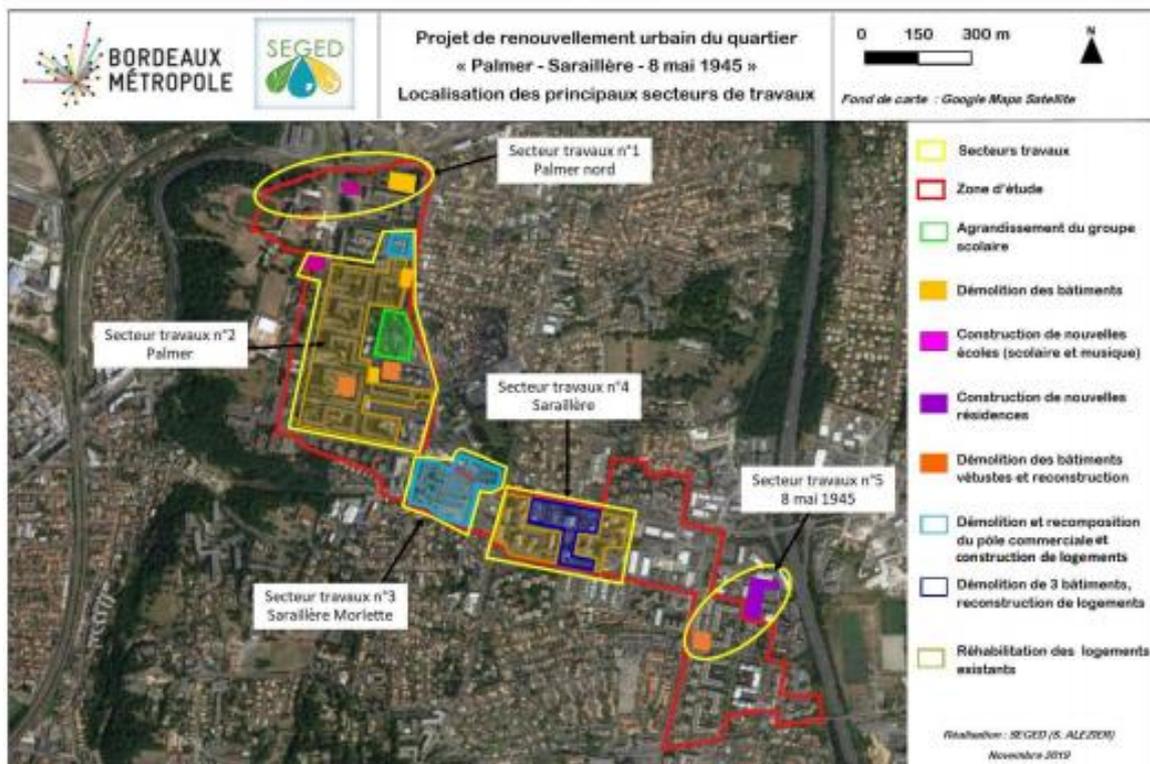


Carte des lieux d'intérêt de Palmer-Sarailière-8 Mai 1945 (réalisation : Bordeaux Métropole)

Sources : Étude d'impact PRU Quartiers de Palmer, Sarailière, 8 Mai 1945 – p. 20 et 21

Les quartiers de Palmer, la Sarailière et du 8 mai 1945 sont composés majoritairement de grands ensembles locatifs, avec une vocation sociale forte (83 % du parc). Le patrimoine d'habitat social de ces quartiers n'a pas fait l'objet de réhabilitation récente et présente un état de vétusté avancé. Les principaux équipements, commerces et espaces publics sont également dégradés. Enfin, le secteur du 8 mai 1945, qui a déjà fait l'objet de réhabilitations importantes dans le cadre du précédent Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU), nécessite des aménagements complémentaires. La population de la zone concernée est estimée à 9 000 habitants et le nombre de logements à 3 500.

Les différentes opérations projetées sont localisées sur la carte ci-dessous :



Cartographie des secteurs de travaux considérés pour l'étude d'impact sur le milieu naturel (source : SEGED)

Sources : Étude d'impact PRU Quartiers de Palmer, Saraillière, 8 Mai 1945 – p. 119

- Démolitions :
 - 178 logements sociaux (44 logements sur le secteur Palmer et 134 logements sur le secteur La Saraillière) ,
 - les pôles commerciaux Palmer et La Morlette,
 - la résidence pour personnes âgées Logévie,
 - le pôle social de La Marègue (secteur du 8 Mai),
 - l'école maternelle A. Daudet au nord de Palmer,
- Nouvelles constructions :
 - 858 logements diversifiés sur les sites du pôle commercial Palmer (150 logements), de la résidence pour personnes âgées Logévie (235 logements), du pôle commercial La Morlette (350 logements) et dans le secteur Saraillière (123 logements),
 - une école maternelle au droit du Parc Palmer en remplacement de l'école A. Daudet,
 - une école de musique au droit du Parc Palmer,
 - reconstruction du pôle commercial Palmer sur environ 1 000 m²,
 - reconstruction du pôle commercial La Morlette comprenant 3 600 m² de surface de plancher,
 - un pôle intergénérationnel en remplacement du pôle social de La Marègue,
 - deux bâtiments d'activités au droit de la ZA Jean Zay comprenant 5 000 à 6 000 m² de surface de plancher,
- La réhabilitation, diversification et résidentialisation du patrimoine social n'ayant pas déjà fait l'objet d'opération lors du précédent PRU,
- La réhabilitation de certains équipements publics (école Alain Fournier, école Louis Pergaud convertie en crèche d'insertion, école Francisque Poulbot réaffectée en centre polyvalent de santé),
- La création de nouvelles voies traversantes et de nouveaux espaces publics au cœur des quartiers,
- La requalification des espaces publics des quartiers (trame viaire, places et parcs).

Procédures relatives au projet et principaux enjeux :

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre de la procédure de déclaration de projet par Bordeaux-métropole. Le projet est soumis à étude d'impact systématique compte tenu de son dimensionnement, au titre de la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

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

- la gestion de la phase de chantier ;
- la prise en compte des trafics routiers et des aspects liés à la mobilité ;
- la prise en compte des risques sanitaires (en particulier nuisances sonores et atmosphériques) ;
- l'intégration paysagère.

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 par les dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Il est noté que le dossier comprend une annexe spécifique consacrée à l'utilisation des énergies renouvelables.

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au public d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

II.1. Milieu physique

Le projet est localisé sur les Hauts de Garonne à une altitude d'environ 60 à 70 mètres, en tête de bassin versant en rive droite de l'agglomération bordelaise.

Les principaux effets négatifs du projet et risques pour l'environnement sont liés à la phase de travaux. Il est rappelé notamment que le projet intègre la démolition de deux centres commerciaux et de 178 logements ainsi que la reconstruction de 858 logements.

Les chantiers généreront des déchets issus des démolitions, des nouvelles constructions et des travaux de réfection de la voirie. **La MRAe relève que l'estimation des déchets du chantier et les mesures d'évitement et de réduction associées restent à préciser (cf. p. 124 et 143). Des compléments sont attendus quant à leur nature, leur quantité, leur niveau de nocivité et leur mode d'élimination.**

Le projet n'intersecte aucun captage d'eau destiné à la consommation humaine, ni aucun périmètre de protection. Trois captages d'eau destinée à la consommation humaine se situent toutefois à une dizaine de mètres du périmètre du projet (*Les Cavailles, La Maregue, Le Loret*). **Il conviendra que les opérateurs s'assurent que les divers projets envisagés à proximité de ces secteurs ne soient de nature à compromettre le bon fonctionnement et la stabilité des ouvrages.**

Le dossier précise que les eaux de ruissellement issues des espaces et projets publics seront collectées dans le réseau d'assainissement pluvial séparatif métropolitain et restituées au milieu naturel (la Garonne). Pour les espaces et projets privés, l'infiltration superficielle des eaux de ruissellement sera recherchée à la parcelle¹. Plusieurs nappes d'eau souterraines sont également recensées au droit du projet, présentant un état quantitatif satisfaisant mais une mauvaise qualité au sens de la Directive Cadre sur l'eau. Le projet intègre plusieurs mesures, comme la mise en place d'une charte de chantier propre et à faibles nuisances, la mise en œuvre de dispositifs d'assainissement provisoire du chantier, la mise en place de bacs de décantation, la présence de kits de dépollution permettant de réduire les risques d'incidences négatives du projet sur le milieu récepteur (cf. p. 140). **La MRAe recommande que la fiabilité de ces mesures d'évitement d'impacts soient particulièrement surveillées pendant toute la durée du chantier.**

II.2. Milieu naturel²

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire ou de protection de la biodiversité. Toutefois, sept Zones spéciales de conservation (ZSC- sites Natura 2000 désignés au titre de la Directive européenne « Habitats-faune-flore ») et une Zone de protection spéciale (ZPS- site Natura 2000 désigné au titre de la Directive européenne « Oiseaux ») sont présentes dans un périmètre de treize kilomètres autour du projet (cf. p. 1 Pièce 3 Évaluation des incidences Natura 2000).

¹ Préconisations définies par Bordeaux Métropole dans son Schéma directeur d'assainissement retranscrits dans son PLUi : priorité à l'infiltration superficielle à la parcelle des eaux de ruissellement. En cas d'impossibilité, restitution à débit régulé vers un exutoire approprié sur la base d'un ratio de 3l/s/ha.

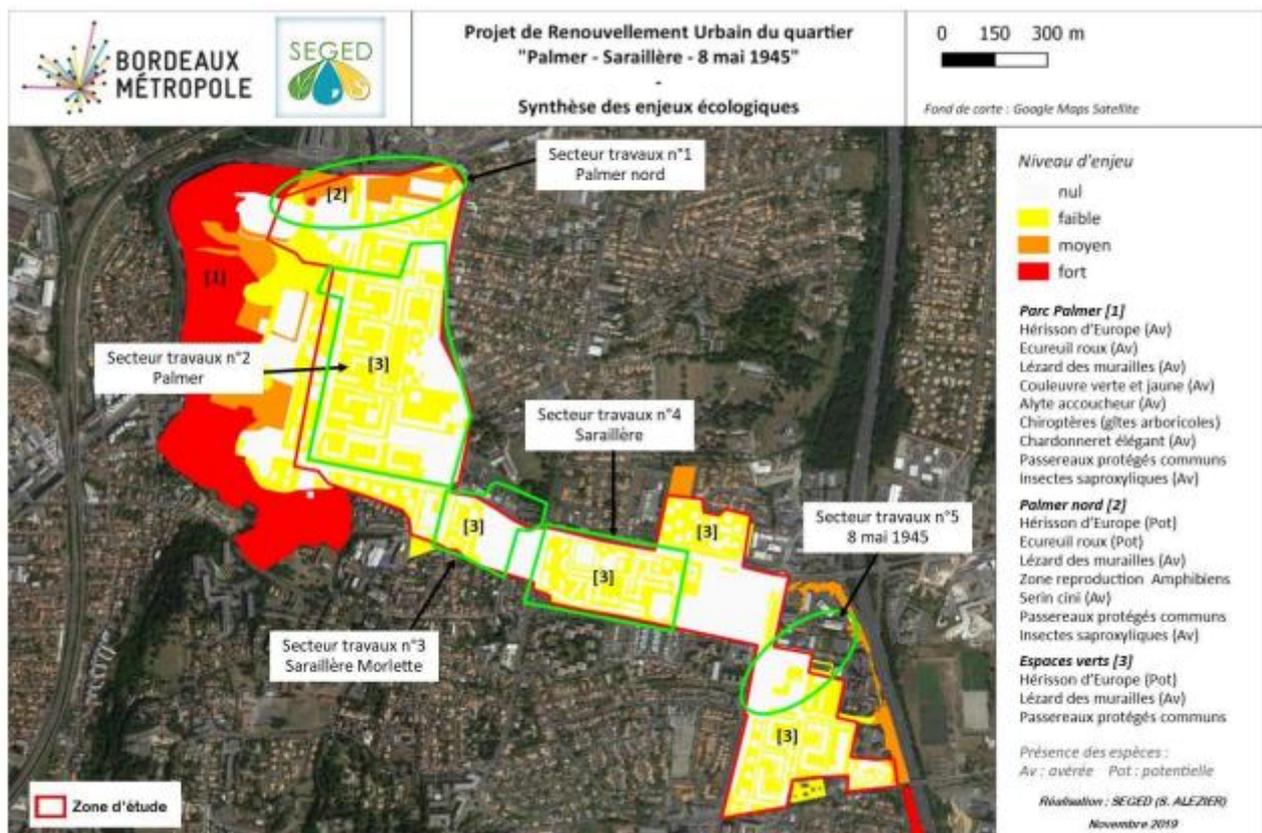
² Pour en savoir plus sur les habitats naturels et espèces cités dans cette partie, on peut se reporter à l'Inventaire national du patrimoine naturel INPN au sein du site internet du Muséum national d'Histoire naturelle <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

Le site Natura 2000 le plus proche, constitué par la *Garonne*, est situé à environ 1 km³. Ce site présente un intérêt reconnu pour la flore (Angélique des estuaires) et la faune (Esturgeon européen, Vison d'Europe) et constitue un lieu de reproduction pour certains poissons migrateurs (Lamproie marine, Lamproie fluviatile, Alose feinte, Grande alose).

Les constructions et aménagements projetés s'implanteront sur des terrains déjà artificialisés. Les espaces pouvant constituer des habitats pour la faune et la flore sont localisés en dehors du périmètre d'aménagement du projet : parc Palmer, parc du Loret, boisements longeant la rocade. Les enjeux écologiques du site de projet sont ainsi situés en limites nord-ouest au niveau du Parc Palmer et à l'est le long de la rocade. L'emprise du projet présente une faible diversité végétale et une large présence d'espèces ornementales horticoles et exotiques invasives (cf. p. 8). Il n'y a pas de zone humide identifiée sur le périmètre du projet.

Les perturbations sonores et lumineuses et les risques de mortalité par collision ne sont pas favorables à l'accueil d'une grande diversité faunistique. Les enjeux sont principalement liés à la présence d'espèces protégées communes (Hérisson d'Europe, Écureuil roux, Lézard des murailles) et des passereaux protégés nicheurs. Le Parc de Palmer et ses abords restent les secteurs les plus favorables, notamment pour les chiroptères et les amphibiens.

L'étude d'impact présente une cartographie des enjeux écologiques du site, reprise ci-après.



Cartographie superposant les enjeux du milieu naturel aux secteurs de travaux (source : SEGED)

Sources : Étude d'impact PRU Quartiers de Palmer, Sarailière, 8 Mai 1945 – p. 120

Le projet intègre plusieurs mesures depuis la phase de chantier, comme l'évitement des parcs existants et le maintien des arbres âgés, l'adaptation du calendrier des travaux préparatoires au cycle biologique des espèces, la limitation des emprises, le balisage et la protection des arbres, l'adaptation des éclairages, la gestion des espèces floristiques invasives. En phase d'exploitation, le projet prévoit la mise en place d'aménagements spécifiques en faveur de la faune (plantation d'essences indigènes et mellifères, installation de haies séparatives et de clôtures à larges barreaux pour faciliter le déplacement de la petite faune), ainsi qu'un suivi des parcs et des espaces verts favorisant la biodiversité (gestion différenciée, fauche tardive, lutte contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes, etc.).

Concernant les sites Natura 2000, l'étude conclut à l'absence d'incidence directe ou indirecte sur l'état de

³ Cette partie de la Garonne chenalisée est caractérisée par un phénomène de marnage quotidien qui influence les habitats naturels de ce site : présence de forêts alluviales d'aunaies/frênaies, dont l'état de conservation est globalement mauvais, de berges vaseuses, d'herbiers aquatiques et mégaphorbiaies oligohalines sur la partie soumise à marée.

conservation des habitats et espèces ayant motivé la désignation des sites Natura 2000, en particulier compte-tenu de l'absence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire sur l'emprise du projet, de l'absence de connexion hydraulique directe avec la zone de projet, et de la nature du projet qui garantit la bonne qualité des eaux rejetées et la prévention des risques de pollution vers le milieu récepteur. **La MRAe rappelle à ce titre les recommandations et demandes de compléments précédentes concernant les précautions en phase de chantier.**

II.3. Milieu humain

Le projet se situe en zone urbanisée dense, à proximité des principaux équipements périphériques de l'agglomération bordelaise (infrastructures de transport, grandes zones d'activités, etc.). Le secteur concentre de l'habitat collectif social construit dans la seconde moitié du 20^e siècle, des commerces (pôle commercial de La Morlette, de Palmer et de l'Univers) et de nombreux équipements (écoles, école de musique, pôle social, centre de loisirs jeunesse, etc.). Mais les structures sont dégradées et parfois obsolètes. Le secteur concentre une population présentant d'importantes difficultés socio-économiques (taux de chômage élevé, faible taux d'activité des jeunes, part importante de familles monoparentales et de grandes familles, etc.).

La création de 680 logements (858 logements construits et 178 logements démolis) générera un apport estimé de 1 428 habitants à Palmer et à La Sarraillière.

Trafic routier et mobilités

La zone de projet est entourée, ainsi qu'indiqué précédemment, par des axes routiers importants⁴. Ces infrastructures majeures desservent le quartier mais l'enclavent également. La zone de projet est également traversée par des axes supportant un trafic notable. Le secteur connaît des points de congestion aux heures de pointes, en particulier en périphérie (à l'est et au sud).

Malgré une bonne desserte en transports en commun (quatre stations de la ligne A du tramway et plusieurs lignes de bus), l'usage de la voiture domine l'espace public. Les modes alternatifs de déplacement actif restent limités et difficiles (discontinuité des pistes cyclables, parcours non sécurisé notamment pour les enfants, etc.). La voirie interne des quartiers souffre d'un manque d'aménagements et de places de stationnement.

L'étude d'impact intègre une étude de trafic permettant d'apprécier l'incidence du projet sur la circulation au niveau du quartier. Elle conclut à une augmentation relative du trafic qui amplifiera les difficultés de stationnement et de circulation sur le secteur.

Le projet vient compléter le maillage des aménagements cyclables (création de bandes, pistes cyclables et voies partagées). Il prévoit le réaménagement des axes structurants des quartiers, la réfection de la quasi-totalité des voiries de desserte interne et la percée de nouvelles voiries à la faveur des démolitions de bâtiments.

L'étude livre des préconisations en matière de stationnement (création de zone bleue visant à limiter les stationnements, création de places de parking supplémentaires), le projet en lui-même ne permettant pas de répondre aux besoins en stationnement générés par la création de logements, de commerces et d'équipements (cf. p. 145).

A cet égard, la MRAe relève le manque d'éléments d'analyse concernant les mesures de réduction des trafics automobiles et de rééquilibrage au profit des transports en commun et des modes de déplacement actif. L'étude ne permet pas d'appréhender les mesures envisagées pour encourager le développement des transports alternatifs à la voiture (part d'espaces partagés piétons/cyclistes ou cycles/bus, part de voies en site propre pour les transports collectifs, volume de places sécurisées de stationnement vélos, co-voiturage, etc.).

La MRAe recommande d'apporter des éléments plus précis concernant les mesures de réduction d'impact du projet en termes de trafic automobile et de stationnement, en lien avec les réflexions en cours en termes de mobilité à l'échelle de la commune voire à l'échelle de Bordeaux Métropole.

En l'état du dossier présenté, le projet affiche des ambitions et des mesures insuffisantes pour éviter une augmentation du trafic automobile et permettre un report réel vers des transports alternatifs (collectifs, cyclables, piétonniers...).

⁴ A l'est, la RN230 (rocade bordelaise) est fréquentée par 108 900 véhicules/jour au droit du secteur du 8 Mai 1945. Au nord, l'avenue Carnot, qui fait office de pénétrante entre la rocade et le centre ville de Bordeaux, est fréquentée par 27 238 véhicules/jour au niveau du nord de Palmer. Au sud, la rue Dubedout, axe interurbain reliant Bordeaux à Artigues-près-Bordeaux, est fréquentée par 8 160 véhicules/jour.

Santé humaine : qualité de l'air et nuisances sonores ; prévention des maladies transmises par les moustiques

La pollution atmosphérique et les niveaux sonores générés par le trafic routier sont les deux facteurs principaux susceptibles d'impacter la santé humaine. Les zones les plus polluées et bruyantes sont les abords de la RN 230, l'avenue Carnot, l'avenue Jean Zay et l'avenue Dubedout. L'impact du projet sur la santé est jugé négatif du fait de l'augmentation de la population exposée aux nuisances sonores et atmosphériques.

- La qualité de l'air est particulièrement dégradée aux abords des principaux axes de circulation. Les concentrations de polluants les plus élevées sont relevées sur les voies de la rocade (RN 230) fréquentée par environ 109 000 véhicules par jour au droit du secteur du 8 Mai 1945. Les dioxydes d'azote, les particules et les particules fines dépassent tous trois les valeurs limites réglementaires. La zone concernée englobe notamment l'école Michelet et la copropriété Virecourt situées à l'est du secteur du 8 Mai 1945. Par ailleurs, l'aire d'influence de la pollution de l'avenue Carnot vient toucher l'école Daudet au nord du secteur Palmer.

Les zones présentant des niveaux de pollution de l'air les plus critiques ont été évitées pour les nouvelles constructions (abords de la RN 230 à l'est et dans une moindre mesure l'avenue Carnot au nord). Des constructions anciennes situées aux abords d'axes particulièrement pollués seront démolies (immeubles de La Sarailière le long de l'avenue Jean Zay).

De nouvelles constructions et de nouveaux équipements publics recevant notamment des publics sensibles sont cependant envisagées à proximité d'axes routiers, dont les abords sont identifiés en zones fragilisées de dépassement réglementaire potentiel selon la carte stratégique de l'Air 2016-2020 de Bordeaux Métropole. Tel est le cas pour les nouveaux logements construits à proximité immédiate de la rue Camille Pelletan, de l'avenue Roger Schwob et de l'avenue Jean Zay. L'école de Musique construite aux abords de l'avenue Carnot et l'école maternelle A. Daudet transférée à proximité de la rue Aristide Briand (au droit du parc Palmer) sont soumises à la même problématique. L'école Jules Michelet est maintenue dans la zone d'influence de la RN 230.

La MRAe estime indispensable de donner des précisions sur les mesures envisagées pour soustraire les nouveaux équipements envisagés aux risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique.

L'étude évoque des solutions techniques visant à minimiser l'exposition des populations et l'impact sur la santé : ces solutions doivent être présentées et explicitées.

La justification du parti d'aménagement retenu demande également des approfondissements de ce point de vue.

- Concernant le bruit, les niveaux sonores les plus élevés sont relevés aux abords de la RN 230, l'avenue Carnot, l'avenue Jean Zay et l'avenue Dubeout, axes routiers faisant l'objet d'un classement sonore, ainsi que de la ligne ferroviaire Bordeaux-Nantes. Certains nouveaux bâtiments (immeubles d'habitation, enseignement et santé) seront exposés à des niveaux sonores élevés en raison de leur implantation aux abords des axes les plus bruyants. L'étude précise que les nouvelles constructions devront prendre en compte les objectifs réglementaires d'isolement acoustique et les préconisations techniques réduisant l'exposition sonore à l'échelle du quartier (implantation des bâtiments, marge de recul, morphologie des bâtiments, etc.).

L'étude d'impact acoustique, annexée au dossier, préconise un renforcement de l'isolation acoustique des bâtiments existants, proches des axes routiers principaux, dès lors qu'ils font l'objet d'un programme de réhabilitation.

La MRAe constate que le projet ne semble pas reprendre à son compte cette préconisation. Ce point demande à être explicité.

- Lutte contre la prolifération des moustiques (préventions des risques de transmission de la dengue et du chikungunya). La MRAe rappelle la nécessité de prévoir des aménagements, tant en phase de chantier que d'exploitation, permettant de limiter la prolifération des moustiques, et notamment d'empêcher la formation d'eaux stagnantes dont la présence pourrait constituer des gîtes larvaires dans les fossés, regards d'eau de pluie, toitures, etc. **La MRAe demande que le dossier soit complété sur cet aspect.**

Intégration paysagère

La zone de projet se trouve dans l'unité paysagère de l'agglomération bordelaise, à proximité du Parc des Coteaux. Le paysage urbain du Haut-Cenon est marqué par la présence de deux grands parcs (le Parc Palmer au niveau des coteaux à l'est et le Parc Loret à l'est, près de la rocade) ainsi que par les cœurs d'îlots paysagers situés dans la sphère privée des résidences d'habitat social. Les quartiers de Palmer et 8 Mai 1945 sont caractérisés par une homogénéité des formes et hauteurs de bâti, tandis que Sarailière est marquée par une forte hétérogénéité. La forte imperméabilisation, le faible traitement qualitatif des espaces publics et des abords des centres commerciaux, la prédominance de la voiture ont un impact paysager négatif important.

Le projet intègre un important volet de requalification du paysage urbain : interventions sur les aspects extérieurs des bâtiments existants, constructions nouvelles et réaménagements, création d'espaces extérieurs privés ou publics. Le projet prévoit l'aménagement des espaces publics du quartier, avec notamment la

création d'un ensemble de voies, places, parvis et allées piétonnes. **Le dossier reste cependant peu précis sur le programme de plantations accompagnant le projet de renouvellement urbain. Ce point mériterait d'être présenté. A ce titre, il conviendra de prendre en compte le caractère allergisant de certaines espèces végétales.**

Les nuisances liées au chantier

Le chantier impliquera des travaux de terrassement, de réhabilitation, de démolition, de construction de bâtiments, de réfection de voirie, etc., sources de vibrations, de bruit et de pollution atmosphérique. Le projet intègre plusieurs mesures en phase chantier, comme la gestion des déchets, le nettoyage régulier des abords du chantier visant à réduire les nuisances occasionnées par celui-ci sur le voisinage. L'étude précise en particulier que les itinéraires d'accès pour les camions, les zones de chantier et de dépôt de matériel seront le plus éloignés possible des habitations. ***Pour une bonne information du public, le porteur de projet devrait préciser les secteurs d'implantation possible des zones d'installation de chantier et de stockage de matériaux ainsi que les itinéraires d'accès pressentis pour les camions.***

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 le renouvellement urbain des trois quartiers de Palmer, La Saraillère et du 8 mai 1945 en vue notamment de favoriser un meilleur cadre de vie pour ses habitants.

L'analyse de l'état initial permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site du projet.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement et de réduction appellent toutefois plusieurs observations, portant notamment sur la gestion des déchets de chantier, la prévention des risques sanitaires et le dimensionnement du stationnement. Les mesures prises pour éviter une augmentation du trafic automobile et permettre un report réel vers des transports alternatifs (transports en commun, cyclable, piétonnier...) apparaissent insuffisantes et méritent d'être développées.

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

A Bordeaux, le 4 août 2020

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine
le membre permanent délégué

Signé

Hugues AYPHASSORHO