

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
Nouvelle-Aquitaine sur
le projet d'aménagement du site de Tourville
à vocation logistique à Bordeaux (33)**

n°MRAe 2022APNA82

dossier P-2022-12641

Localisation du projet : Commune de Bordeaux (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Grand Port Maritime de Bordeaux
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : préfète de Gironde
En date du : 9 mai 2022
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Déclaration de projet
L'Agence régionale de santé et la préfète 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 devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

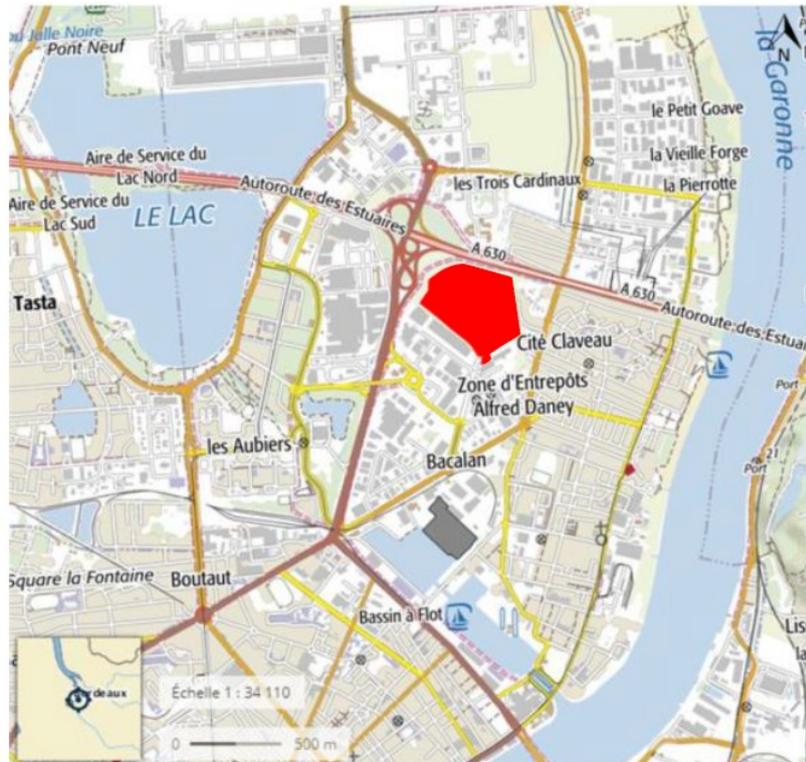
Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 7 juillet 2022 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Annick BONNEVILLE.

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 de la Mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet d'aménagement d'un terrain d'environ 20,22 ha, propriété du Grand Port Maritime de Bordeaux. Ce terrain est situé dans le prolongement de l'avenue de Tourville, au cœur de la zone industrielle de Bordeaux Lac au sud de la rocade bordelaise, entre le pont d'Aquitaine et l'échangeur n°4. Le quartier de Bacalan et des bassins à Flots sont situés au sud. À l'est du site, se trouve la cité Claveau, zone d'habitations.



Localisation du projet (extrait de l'étude d'impact page 13)

Plusieurs projets ont émergé suite au classement de ce secteur en zone « US3 » du PLUi de Bordeaux Métropole correspondant à une zone à vocation logistique. Le dossier présenté par le Grand Port Maritime de Bordeaux porte sur un aménagement d'ensemble comprenant des opérations déjà réalisées et d'autres à venir.

Le secteur de projet accueille actuellement :

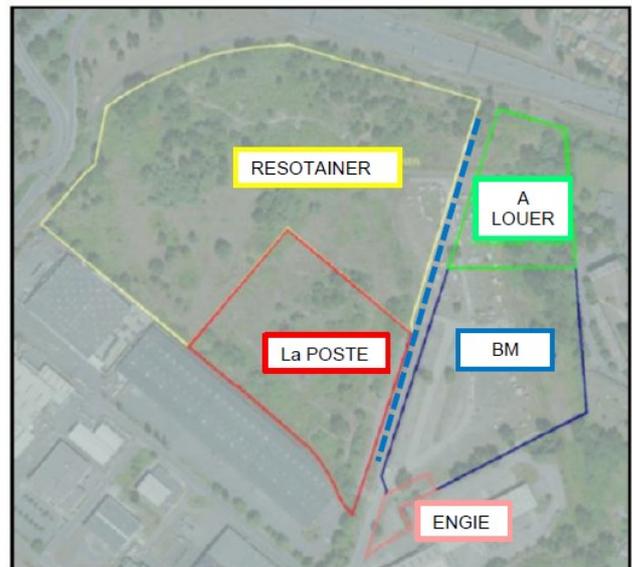
- au sud, sur 2,5 ha, un « hôtel logistique urbain » (HLU) où plusieurs opérateurs « colis » du groupe La Poste mutualisent leurs infrastructures (bâtiment de 4 700 M2, aires de stationnement, bassins de rétention d'eaux pluviales ...). L'extension du HLU sur 1,1 ha avec la création d'une plate-forme « courriers » a été réalisée,
- 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 Résotonair (Société Arnal et fils) et le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB), propriétaire du terrain,
- à l'est de l'avenue de Tourville, une aire d'accueil grand passage des gens du voyage sur une parcelle de 4,5 ha mis temporairement à disposition par le GPMB à Bordeaux Métropole,
- un emplacement réservé (350) visant à relier l'avenue de Tourville et l'avenue de la Jallère en franchissant la rocade.

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

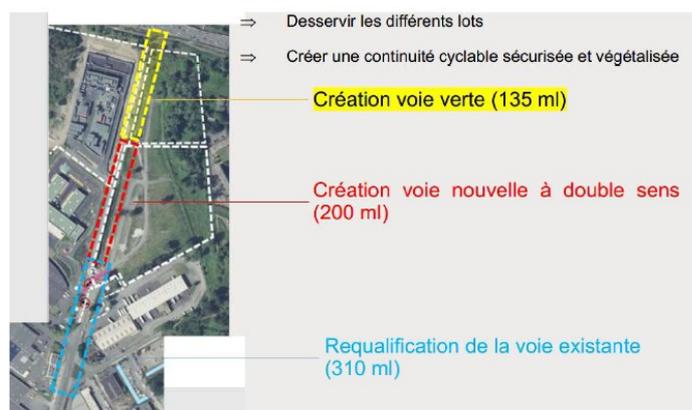
Au cours des dernières années les perspectives d'accueil d'activités et leurs emprises ont évolué impliquant différentes maîtrises d'ouvrage : Résotonair, le GPMB, Bordeaux Métropole (BM, pour l'aire de grand passage et la création de voirie), la Poste, la société Engie.

Le projet prévoit :

- la surface de l'aire de grand passage¹ (AGP) est diminuée (de 4,5 ha à 3,8 ha) et offrira 28 000 m² de surface utile pour accueillir jusqu'à 150 caravanes (en bleu sur le plan du projet ci-dessous). Réglementairement, la saison de fonctionnement annuel de l'AGP est de 5 mois, période comprise entre le 1er mai et le 30 septembre ;
- la demande de suppression de l'emplacement réservé de voirie S350, remplacée par la création d'une voie nouvelle, prolongeant l'avenue de Tourville permettant de desservir l'entreprise Résotainer et la future parcelle à allotir (voirie comprise entre 3,25 et 3,50 mètres pour permettre la circulation croisée de poids lourds) ;
- la création d'une voie verte en rive droite de l'avenue et qui rejoindra la piste cyclable longeant la rocade ;
- l'extension de la plateforme de stockage et de transformation des containers de la société Résotainer sur une surface de 22 800 m² (1,1 ha d'entrepôts de containers en acier, 1,18 ha de voirie, stationnement et plate-forme de stockage), en jaune sur le plan du projet ci-dessous ;
- la création, au sud de l'aire de grand passage, par la société Engie d'une station services d'avitaillement publique (GNV gaz naturel pour véhicule ou bio GNV) p 31 et H2 (di hydrogène), en rose sur le plan du projet ci-dessous ;
- l'aménagement d'un terrain d'un 1,8 ha par le GPMB pour le louer en vue d'une activité logistique et industrielle (en vert sur le plan du projet ci-dessous)



Situation des lots tels que présentés à la MRAe en 2019 et adaptation du projet en 2022
(extrait de l'étude d'impact pages 19 et 25)



Prolongement de l'avenue de Tourville (extrait de l'étude d'impact page 28)

1 Réalisée depuis 2014, l'AGP se présente comme un vaste terrain plat enherbé où de très rares sujets ont été conservés lors de son aménagement.

Procédures relatives au projet

L'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre de déclaration de projet prise par le Grand Port Maritime de Bordeaux le 14 avril 2022.

Le projet qui porte sur une surface de terrain de 20,22 ha relève d'une évaluation environnementale systématique conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le projet d'aménagement d'ensemble est soumis à enquête publique, régie par le code de l'Environnement, portée par la déclaration de projet.

L'étude d'impact précise en page 48 le contexte dans lequel s'inscrit la saisine de la MRAE.

Le projet initial situé sur le site de Tourville a fait l'objet du dépôt d'une demande de permis d'aménager (comprenant une étude d'impact) en 2019, sur lequel **la MRAE a rendu un avis en date du 4 décembre 2019**². La procédure n'a pas abouti le permis d'aménager n'ayant pas été délivré par la ville de Bordeaux.

Le nouveau projet ne prévoyant pas d'équipements communs, le dépôt d'un permis d'aménager n'est pas apparu comme nécessaire pour Bordeaux Métropole. Les opérateurs de réalisations futures porteront chacun leur procédure d'autorisation et/ou de déclaration au regard des caractéristiques de leurs projets (exemples : urbanisme, Loi sur l'eau, Installation Classée pour l'Environnement...)

Pour permettre la prise de prescriptions liées aux mesures Evitement-Réduction-Compensation (ERC) et garantir leur mise en œuvre de manière cohérente à l'échelle du projet global d'aménagement, GPMB a décidé de porter une déclaration de projet (L 126-1 du code de l'environnement), procédure support de l'étude d'impact globale. Ces mesures seront ensuite reprises voire complétées dans chaque autorisation individuelle délivrée à chaque opérateur pour garantir la responsabilité de chaque maître d'ouvrage concerné. Les porteurs de projet de chaque lot seront donc amenés à compléter, voire actualiser l'étude d'impact si nécessaire, en précisant les caractéristiques quantitatives de leur projet et les incidences associées au stade de chaque dépôt de demande d'autorisation.

Enjeux

Le dossier indique que le projet s'insère dans un secteur identifié comme site de développement urbain dans 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 plusieurs réserves foncières ont été réalisées. Selon le dossier, 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 d'habitats ou d'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 du changement climatique,
- 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

Le dossier comprend une étude d'impact datée d'avril 2022 : basée sur la version d'étude de janvier 2019, et complétée via un code couleur : en rouge (actualisation des données) et bleue (compléments suite aux remarques de la MRAe en 2019 et du commissaire enquêteur).

L'avis de la MRAe du 4 décembre 2019 émis dans le cadre du permis d'aménager avait soulevé un manque de précisions notamment sur la question des sols pollués, sur le diagnostic du milieu naturel, l'analyse du trafic et de la pollution de l'air.

Milieu physique

² Avis publié au lien suivant http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2019_9015_a_18nov_mls_signe.pdf

Le projet se situe à environ 1,2 km du lac de Bordeaux et à 1,05 km de la Garonne. La Garonne présente un mauvais état chimique et le lac de Bordeaux un potentiel écologique médiocre dû à des pressions hydromorphologiques significatives. Les usages des eaux et leurs pressions sont principalement liées à l'activité industrielle au sein du territoire étudié. 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)³ 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.

Risques naturels

Le site est concerné par le risque moyen retrait gonflement d'argiles et par le risque inondation.

Le projet prend en compte le 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).

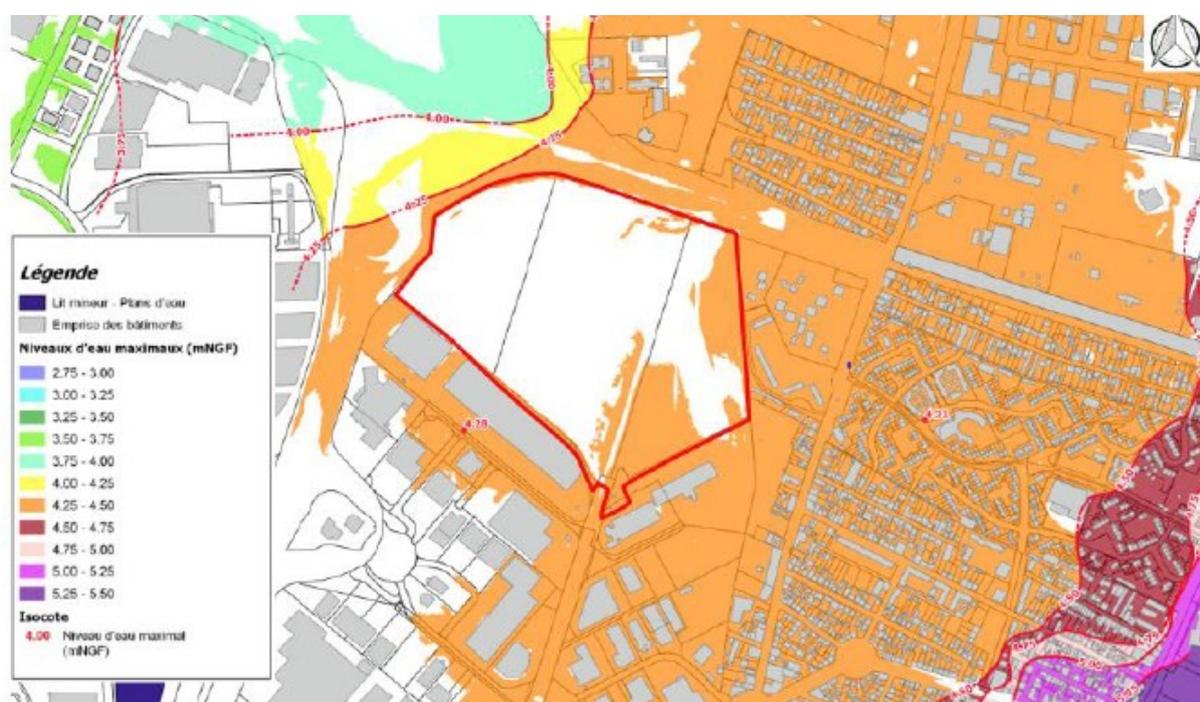


Fig. 99. Cartographie de l'aléa dans le cadre de la révision des PPRI sur 24 communes de l'agglomération bordelaise (09/2017)

Cartographie du risque inondation (extrait de l'étude d'impact page 167)

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 166 de l'étude d'impact).

Milieu naturel⁴

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 1,05 km.

Les inventaires relatifs aux habitats naturels, à la faune et à la flore, se sont déroulés entre novembre 2014 et

³ 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 »

⁴ Pour en savoir plus, site internet du Muséum d'histoire Naturelle : <https://inpn.mnhn.fr>

juillet 2015, puis ont été complétés par une investigation de terrain en septembre 2018 et janvier 2022. Ils concluent à l'identification d'un seul habitat naturel d'intérêt au droit du site : une friche rudérale en voie de recolonisation par le Peuplier et le Saule. Des zones de remblais et de sols remaniés ont été identifiées. Le terrain est par ailleurs colonisé par plusieurs espèces végétales envahissantes dont l'Herbe de la Pampa.

S'agissant des zones humides, l'étude d'impact actualisée maintient le fait que le site du projet ne présente pas les caractéristiques de zones humides.

La MRAe constate que l'étude d'impact n'apporte toujours pas une démonstration suffisante de l'absence de zones humides sur le site sur la base du critère pédologique. 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.

S'agissant de la faune, les inventaires ont mis en évidence la présence d'espèces protégées parmi l'avifaune (la Chouette hulotte et le Milan noir aux abords immédiats du site ainsi que la Cisticole des joncs, espèce menacée, au nord du site et sur les berges de la Garonne) et parmi les reptiles (Lézard des murailles sur le site et Couleuvre verte et jaune au sud du site).

Le dossier confirme l'absence des amphibiens sur le site et la présence de quelques individus au sein du quartier Ginko. Compte-tenu de la séparation des deux quartiers par le centre commercial Auchan Bordeaux lac, il conclut à des conditions non favorables du déplacement du Crapaud calamite (espèce protégée capable de faire de grands déplacements et affectionnant les habitats de friche et de remblais).

La MRAe constate que le volet biodiversité a été en partie précisé par rapport à l'étude d'impact initiale et a permis de répondre notamment aux enjeux liés aux amphibiens.

Milieu humain et santé humaine

Le projet s'inscrit dans un secteur urbain industriel et commercial inséré entre le boulevard Aliénor d'Aquitaine et la rocade A630. Le PLU de Bordeaux Métropole identifie le secteur d'étude comme un site de développement urbain. Une zone d'habitation d'un peu moins de 500 habitants se trouve à l'est de l'emprise du terrain (page 159). Actuellement, 372 employés travaillent sur le site de Tourville au sein de la HLU de la Poste et de l'entreprise Resotainer.

Urbanisme

Le projet se situe en zone « US3 » du PLUi de Bordeaux Métropole correspondant à une zone à vocation logistique.

Actuellement, le projet n'est pas compatible avec le PLUi de Bordeaux Métropole en raison de l'emplacement réservé 350 qui traverse le centre du site d'étude.

Le dossier indique page 113 que l'emplacement réservé ne serait plus d'actualité et ferait l'objet d'une demande de suppression par GPMB auprès des services de Bordeaux Métropole. Cette dernière devrait être intégrée à la 11^{ème} modification du PLUi3.1.⁵

Par ailleurs, la MRAe note la disposition C 1018 relative à la trame verte prise par le PLUi au sein de l'emprise de l'emplacement réservé. Environ 85 % de cette protection se superpose avec l'ER existant. Le projet devra respecter ces prescriptions et les recommandations qui vise à préserver et conforter la trame bocagère sur les espaces encore en friche et faire un élément fort et structurant de l'urbanisation du secteur.

La MRAe souligne que le projet devra démontrer sa compatibilité avec cette disposition du PLUi qui reste pertinente du point de vue paysager y compris en cas d'abandon du projet de voie traversant la rocade.

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 du territoire Bordeaux nord dans le PLUi de Bordeaux Métropole vise à requalifier cette importante entrée de ville et d'agglomération (voir p 117).

Bruit

5 Suppression de l'emplacement réservé par MECDU ou modification simplifiée

Le projet se situe dans une zone urbaine à vocation économique et résidentielle, à proximité d'habitations (situées à environ 80 mètres à l'Est) et d'un établissement recevant du public (école à 90 mètres à l'est). Deux axes très fréquentés, la rocade A630 (classée en catégorie 1 et 2 par l'arrêté du classement sonore des infrastructures routières) et le boulevard Aliénor Aquitaine entourent l'emprise du projet.

Le site se trouve dans des secteurs affectés par le bruit défini par l'arrêté préfectoral du 2 juin 2016 portant approbation de la révision de classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Gironde.

Qualité de l'air

Le dossier s'appuie sur le réseau Atmo Aquitaine et en particulier sur la campagne de mesure de la qualité de l'air sur Bordeaux métropole 2018-2019.

La MRAe note les compléments apportés par rapport à l'étude d'impact précédente qui estimait la qualité de l'air bonne en se basant uniquement sur les données de la station du quartier du Grand parc relativement éloigné du site de Tourville (à environ 5 km).

La carte stratégique air de Bordeaux Métropole montre que le site se trouve au centre d'une zone faiblement polluée mais que cette dernière peut présenter des concentrations en polluants parfois élevés en bordure des grands axes routiers sans toutefois dépasser les seuils réglementaires.

La carte des moyennes de concentration en No2 (dioxyde d'azote) figurant page 151 indique une concentration de 38 ug/m³ sur le boulevard d'Aliénor d'Aquitaine.

Pollution des sols

Des études de sols ont été menées en 2002, 2015 et 2016⁶ sur le secteur afin d'évaluer le niveau de pollution des sols suite aux remblaiements successifs de la zone. Elles ont montré que les parcelles ont été remblayées jusqu'à une profondeur d'environ 2 mètres et ont fait l'objet de nombreux dépôts de déchets sauvages.

Les analyses d'échantillons de sols et d'eaux souterraines n'ont montré aucun dépassement des valeurs guides.

L'étude effectuée en 2015 sur le site de « HLU » a montré toutefois la présence d'anomalies hétérogènes et ponctuelles en métaux (principalement en plomb et zinc) et de façon moindre en mercure et hydrocarbures⁷. Il est également noté la présence d'un stockage de déchets amiantés en partie sud est du site.

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 68 page 125).

S'agissant du trafic, le dossier précise page 126 que le secteur connaît un flux de déplacements important et des difficultés de circulation avec des phénomènes de congestion sur la rocade et les boulevards. Ce secteur est saturé en particulier aux heures de pointe.

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.

S'agissant des mobilités douces, une piste cyclable contourne le site à l'ouest et au nord et le dossier indique la présence de plusieurs lignes de bus (32,7,15,75) à proximité de la zone d'étude et deux trams (B et C) à environ 1 km.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Milieu physique

L'étude d'impact présente une analyse des incidences du projet sur le milieu physique.

6 Les études de 2016 réalisées pour le compte de Résotainer confirment page 146 la pollution des terres.

7 HCT et HAP : Hydrocarbures totaux, Hydrocarbure aromatique polycyclique

S'agissant de la pollution, des mesures seront prises par le maître d'ouvrage pour réduire les impacts sur le milieu récepteur notamment en période de chantier : stockage d'hydrocarbures ou de tout polluant sur des zones étanches et confinées, vidange et entretien des engins hors site, système de filtration des eaux de ruissellement temporaire mis en place par l'entreprise de travaux....

En phase exploitation, chaque aménageur devra réaliser des études de sols spécifiques pour gérer les déchets avec la filière d'élimination la plus adéquate.

S'agissant de la gestion des eaux, l'augmentation des surfaces imperméabilisées va entraîner un ruissellement plus important des eaux sur les parcelles du projet.

L'imperméabilisation des sols est estimée à 135 726 m² en fin d'aménagement pour une surface actuelle de 99 054 m². Le dossier présente page 34 les surfaces imperméabilisées.

La composition du sol et la présence potentielle d'une nappe à faible profondeur résultant de la proximité de la Garonne, ne permettent pas, selon le dossier page 192, 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 dispositifs de rétention/restitution dimensionnés pour une pluie d'occurrence 10 ans pour le projet routier et à minima à occurrence 30 ans pour les projets d'aménagement. Elles seront ensuite rejetées gravitairement avec un débit régulé (3 l/s/ha) vers le réseau pluvial communal.

L'étude d'impact expose page 36 et 197 et suivantes les principes de gestion des eaux pluviales pour les différents projets. Ainsi pour l'extension de Résotonair, il s'agira de la création du bassin à ciel ouvert de faible profondeur (<1 mètre).

Le dossier préconise plusieurs mesures à mettre en place pour l'entretien des bassins de rétention.

Compte tenu de l'artificialisation des sols générée par le projet et les enjeux actuellement connus de gestion des eaux pluviales urbaines (recherche d'atténuation de l'aggravation des phénomènes d'inondation et des pollutions des milieux, adaptation au changement climatique etc), **la MRAe confirme l'importance de rechercher des solutions alternatives dans les mesures de gestion des eaux pluviales intégrée à l'aménagement urbain : en limitant notamment l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux poreux, en favorisant l'infiltration à la parcelle, en mutualisant les espaces extérieurs en les dotant d'une vocation d'agrément voire d'amélioration du cadre de vie, et en dépolluant les eaux pluviales etc.**

S'agissant de la prise en compte du changement climatique, la MRAe note que l'analyse des incidences du projet sur le climat reste incomplète (constitue une obligation réglementaire en application des dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'environnement). La MRAe demande au porteur de projet de quantifier les émissions de gaz à effet de serre du projet sur l'ensemble de sa durée de vie (phase de construction, phase de fonctionnement et phase de fin de vie le cas échéant) intégrant les effets liés aux activités de logistique. Le porteur de projet pourra à cet égard utilement se référer au guide méthodologique de février 2022 (Ministère de la Transition Écologique) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact⁸. **Il conviendrait aussi d'analyser la cohérence du projet avec les réflexions en cours concernant le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Bordeaux Métropole.**

La MRAe recommande également d'analyser le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone de projet, notamment le photovoltaïque sur toitures.

Risques naturels

Le projet se situe en partie en zone inondable que ce soit au titre du PPRI actuel ou des derniers éléments de connaissance issus des études de révision du PPRI⁹. Le projet d'aménagement du site a évolué à plusieurs reprises.

⁸ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

⁹ Éléments à prendre en compte dans l'instruction des autorisations d'urbanisme au titre de l'article R 111-2 du code de l'urbanisme en complément des prescriptions du PPRI de 2005 comme indiqué à la commune de Bordeaux par Porter à connaissance en 2016

Le projet prévoit au nord-est un lot à louer, au sud l'implantation de la station ENGIE et le réaménagement de l'AGP en grande partie en zone inondable.

Le dossier présente des mesures de principe envisagées page 210 :

- évitement strict de la bande inondable, maintien du merlon situé au niveau de l'AGP dans son état actuel pour éviter tout risque d'aggravation du risque inondation,
- création au maximum de bâtiments transparents en tout ou partie aux écoulements créés par l'inondation afin de minimiser l'obstacle qui pourrait être généré par l'aménagement sur l'expansion de l'inondation.

L'étude précise que chaque lot devra faire l'objet d'une étude hydraulique.

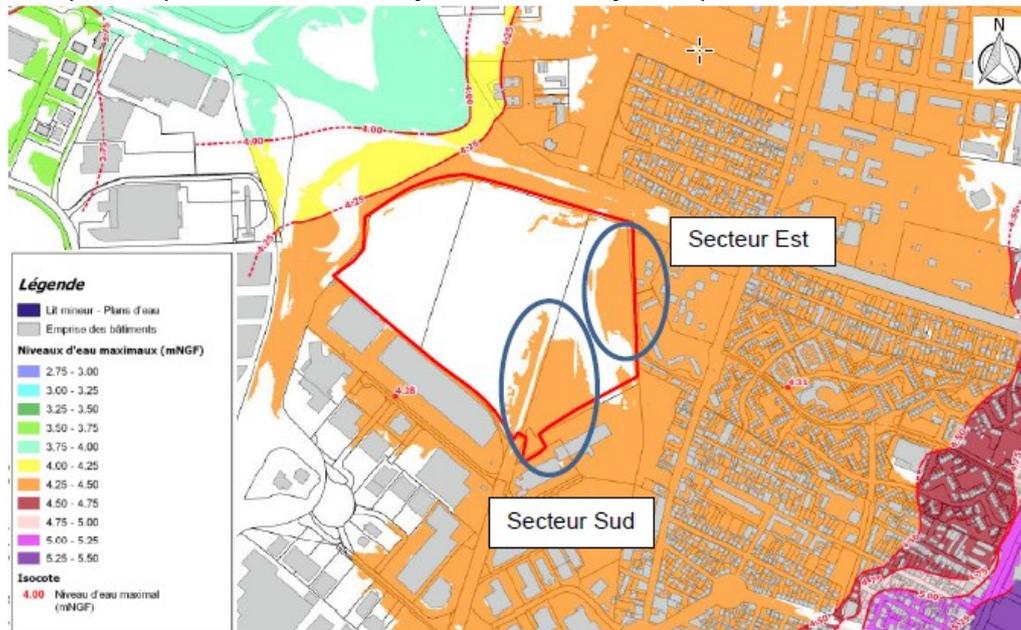


Fig. 114. Cartographie de l'aléa dans le cadre de la révision des PPRI sur 24 communes de l'agglomération bordelaise (09/2017)

Cartographie de l'aléa du risque inondation sur l'emprise du projet (extrait de l'étude d'impact page 201)

La MRAe note que les impacts en termes de risque inondation ont été correctement identifiés mais qu'une partie du projet (terrain à louer au nord de l'AGP) se situe en zone inconstructible. En l'état du dossier, la prise en compte du risque inondation dans ce secteur est insuffisante. La MRAe rappelle que le merlon ne peut être pris en compte dans les études hydrauliques dans la définition du risque inondation du fait de son caractère non pérenne. Elle considère que les impacts du projet d'ensemble (aménagements des lots, VRD et voirie communautaire) sur le lit majeur et sur le risque inondation (rubrique 3,2,2,0 de la loi sur l'eau notamment) doivent être étudiés ensemble et non renvoyés à une prise en compte projet par projet.

S'agissant du risque retrait gonflement d'argiles, le dossier indique qu'il est pris en compte via des dispositions constructives particulières qui seront prises suite aux études géotechniques spécifiques à chaque projet.

Milieu naturel

L'étude intègre une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

Elle prévoit notamment 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 invasive en phase travaux et une fois que le site sera aménagé. Chaque chantier sera suivi par un écologue pour vérifier la mise en œuvre des mesures.

Milieu humain

Le projet consiste principalement à développer des activités industrielles et de logistique sur une friche urbaine.

La MRAe note l'évolution du projet par rapport au projet initial qui prévoyait à terme (5 à 10 ans) la suppression de l'aire des gens du voyage. Cette aire est donc maintenue mais sa surface initiale de 4,5 ha aura à terme une surface de 3,8 ha en raison du découpage pour dégager un lot à louer au nord.

Le dossier précise que le projet répond ainsi au schéma départemental d'accueil et de l'habitat des gens du voyage (2019-2014) qui prévoit trois aires de grand passage sur l'agglomération bordelaise (cf page 193). La capacité d'accueil de la présente aire sera de 150 caravanes.

La MRAe rappelle qu'en vertu de l'article 1 du décret n°2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage, la surface de ces dernières est d'au moins 4 ha, sauf obtention de la dérogation du préfet après avis du président du conseil départemental.

S'agissant du paysage et du cadre de vie, le dossier prévoit plusieurs mesures visant à améliorer la qualité paysagère du site : accompagnement de l'accès au site et de la façade urbaine du projet avec la plantation d'essences locales, création d'une échelle intermédiaire entre les bâtiments et les piétons à travers la plantation de végétaux de différentes tailles, gestion paysagère des eaux pluviales (bassin de rétention totalement enherbé)...

La MRAe recommande de proposer également 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.

La MRAe rappelle que le projet devra garantir le respect de la disposition C 1018 (trame verte) du PLUi en vigueur citée plus haut.

Concernant le bruit et la qualité de l'air

L'étude rappelle que le projet, se situe à proximité d'infrastructures routières bruyantes. Elle estime que 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.

Le dossier prévoit la limitation de vitesse de circulation sur le site et les écrans végétaux en faveur de la qualité de l'air et du bruit ainsi que la mise en place d'une isolation acoustique pour les bureaux de Résotonair.

La MRAe confirme 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 et de réaliser un suivi du niveau sonore après la mise en fonctionnement des activités sur le site pour engager de mesures de réduction en cas de dépassement des valeurs réglementaires.

Elle recommande de se référer au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par le conseil métropolitain du 20 décembre 2019 pour reprendre les recommandations et les adapter le cas échéant pour ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit.

S'agissant de la qualité de l'air, la MRAe confirme l'importance de proposer des mesures¹⁰ visant à limiter l'impact des installations vis-à-vis des populations proches du site (habitations et école à l'est du site).

Concernant les déplacements, le projet de par sa nature (activités logistiques, station service) va augmenter le trafic routier. Une estimation du trafic figure page 194, avec 40 chassis/ jour pour Résotonair et 1000 véhicules dont 200 poids lourds pour la station Engie.

Le dossier estime que l'impact du projet sur la rocade bordelaise au droit de l'échangeur 4 est faible (environ 4 % de trafic supplémentaire pour les poids lourds et les bennes à ordures).

Le dossier indique que l'avenue de Tourville sera prolongée et dimensionnée pour accueillir le trafic et que les voies d'accès seront adaptées au trafic de la zone. Ces mesures laissent supposer que les poids lourds emprunteront l'avenue de Tourville dans le sens aller et retour.

La MRAe constate que le secteur d'habitations à l'est sera impacté, ses accès aux boulevards et à la rocade étant partagés avec le site et que l'analyse ne fait pas référence aux déplacements du HLU et aux flux domicile-travail.

¹⁰ Rapport ADEME février 2014. Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit <http://www.ademe.fr/impacts-limitations-vitesse-qualite-lair-climat-lenergie-bruit>

Compte tenu de sa situation dans un secteur au trafic déjà dense, la MRAe considère qu'une étude plus précise des déplacements routiers aurait mérité de figurer dans l'étude d'impact pour une meilleure compréhension du public.

S'agissant d'un site à vocation d'activités logistiques, le traitement des aspects desserte-mobilité-traffic devrait être encore approfondi.

La MRAe note positivement la création d'une voie verte en continuité de l'avenue de Tourville permettant le développement du mode de transport cyclable au niveau de la zone d'activités mais également à l'échelle plus large du quartier Bordeaux Nord.

Concernant l'assainissement, 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 477 000 équivalents habitants (EH) suffisante (accueil de 375 586 EQ en 2015). Avec une estimation d'occupation maximale de 1132 personnes, la charge supplémentaire entraînée par le projet est estimée faible.

Enfin, il appartiendra également au porteur de projet de prévoir des aménagements limitant la prolifération des moustiques, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, au regard de l'implantation du moustique tigre en Gironde.

II.3 Justification du projet

L'étude présente page 236 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 naturel naturaliste important.

Le site est doté selon le dossier d'une position stratégique au nord de la commune de Bordeaux à proximité immédiate des voies principales permettant l'accès direct au centre de Bordeaux mais également aux alentours de l'agglomération.

Dans son avis précédent, la MRAe avait rappelé toutefois que des présentations d'alternatives d'aménagement et de desserte, ainsi que des engagements plus importants sur des principes communs, étaient encore à rechercher pour justifier la conception retenue du projet.

S'agissant de la desserte du site, le dossier précise que le pétitionnaire a souhaité rester sur l'emprise actuelle et prolonger l'avenue de Tourville plutôt que créer une voie nouvelle qui aurait entraîné, selon le dossier, la mise en œuvre d'une séquence ERC trop importante dans un contexte anthropisé où le trafic est déjà dense.

II.4 Estimation et suivi des mesures

La MRAe note les préconisations du dossier (page 230) à l'attention du GPMB en matière de suivi des mesures en l'invitant à réaliser un tableau de suivi sur la base d'indicateurs prédéfinis dans le but de distinguer clairement les responsabilités de chacun.

Elle relève également l'engagement du GPMB à attirer l'attention des opérateurs sur les enjeux environnementaux et d'organiser une rencontre annuelle entre les aménageurs et les services de l'État.

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 met en location des terrains en particulier pour des activités industrielles et logistiques. Certaines opérations sont déjà réalisées et d'autres sont à venir.

De façon générale, l'étude d'impact identifie les enjeux environnementaux importants en particulier sur le plan du milieu physique, du risque inondation et du milieu humain.

Le dossier a fait l'objet d'un certain nombre de précisions suite au précédent avis de la MRAe (du 4 décembre 2019) notamment sur la thématique biodiversité et le bruit.

Le dossier précise que l'étude d'impact sera complétée par les porteurs de projet qui s'installeront sur le site. Ils seront amenés à préciser les caractéristiques quantitatives de leur projet et de leurs incidences en matière notamment de gestion des eaux pluviales et de gestion des sols pollués.

La MRAe attire toutefois l'attention sur le fait que les impacts du projet doivent être étudiés dans leur ensemble en termes de risques inondation et non pas être renvoyés à une analyse projet par projet. Pour la prise en compte de l'environnement à un niveau suffisant, la MRAe recommande de poursuivre la démarche de réduction des impacts proposée et la recherche de mesures adaptées notamment pour les enjeux liés à la santé, les déplacements et le changement climatique. En matière de suivi des mesures, la MRAe confirme l'intérêt d'une articulation et d'un suivi concernant la mise en œuvre des mesures et la répartition des responsabilités entre le Grand Port Maritime de Bordeaux et les opérateurs.

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 juillet 2022

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégataire

Signé

Annick Bonneville

AGP sur l'agglomération bordelaise