

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine sur
le projet de site de maintenance et de remisage TAGV
sur la commune de Marcheprime (33)**

n°MRAe 2023APNA181

dossier P-2023-14766

Localisation du projet : Commune de Marcheprime (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Société LISEA
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Gironde
En date du : 27/09/2023
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale
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 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 23 novembre 2023 par délibération de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Didier BUREAU, Jérôme WABINSKI

Les membres délibérants cités ci-dessus attestent 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'implantation d'un site de maintenance et de remisage pour TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse) à Marcheprime en Gironde.

Le projet est porté par la société LISEA, société concessionnaire de la ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) reliant Tours à Bordeaux. La société LISEA a signé en 2011 un contrat de concession pour une durée de 50 ans avec SNCF Réseau. LISEA est ainsi en charge de la conception, de la construction, du financement et de l'exploitation de cette ligne.

L'étude précise que les échanges réguliers avec les investisseurs et entreprises ferroviaires susceptibles d'investir le marché depuis l'ouverture à la concurrence intervenue en décembre 2020, font apparaître un obstacle majeur : la disponibilité des installations de maintenance et de remisage des trains. Aujourd'hui, les centres de maintenance TAGV en France sont gérés par SNCF Voyageurs, avec une capacité résiduelle quasi-nulle et une concentration en Île-de-France.

Dans ce contexte, afin de faciliter l'arrivée d'un nouvel entrant sur l'axe Atlantique, LISEA a envisagé la création d'un Site de Maintenance et de Remisage, ou SMR, à proximité de la gare de Bordeaux. Ce centre polyvalent pourrait accueillir simultanément plusieurs activités si nécessaire : TER, RER métropolitain, Train à Grande Vitesse, sur la base d'une exploitation concomitante possible jusqu'à deux opérateurs en simultané sous le contrôle d'un gestionnaire de site (LISEA ou l'une de ses filiales).

Suite à une étude d'opportunité portant sur une dizaine de sites en Gironde, le choix de LISEA s'est porté sur le site de Marcheprime (lieu dit Croix-d'Hins), inscrit en zone à urbaniser au PLU communal et faisant l'objet d'une orientation d'aménagement pour l'installation d'activités industrielles et artisanales.

Le projet s'implante sur une surface de 14 ha située entre la RD 1250 et la voie ferrée Bordeaux Arcachon.

Il comprend :

- la création du centre de maintenance d'environ 28 193 m² comprenant plusieurs bâtiments avec des espaces de bureaux, des ateliers et des locaux techniques,
- la construction de voies ferroviaires d'accès, de services et de remisage sur environ 5 600 mètres linéaires,
- la création d'un parking pour le personnel de 120 places, complété de quelques places visiteurs, prestataires et PMR.

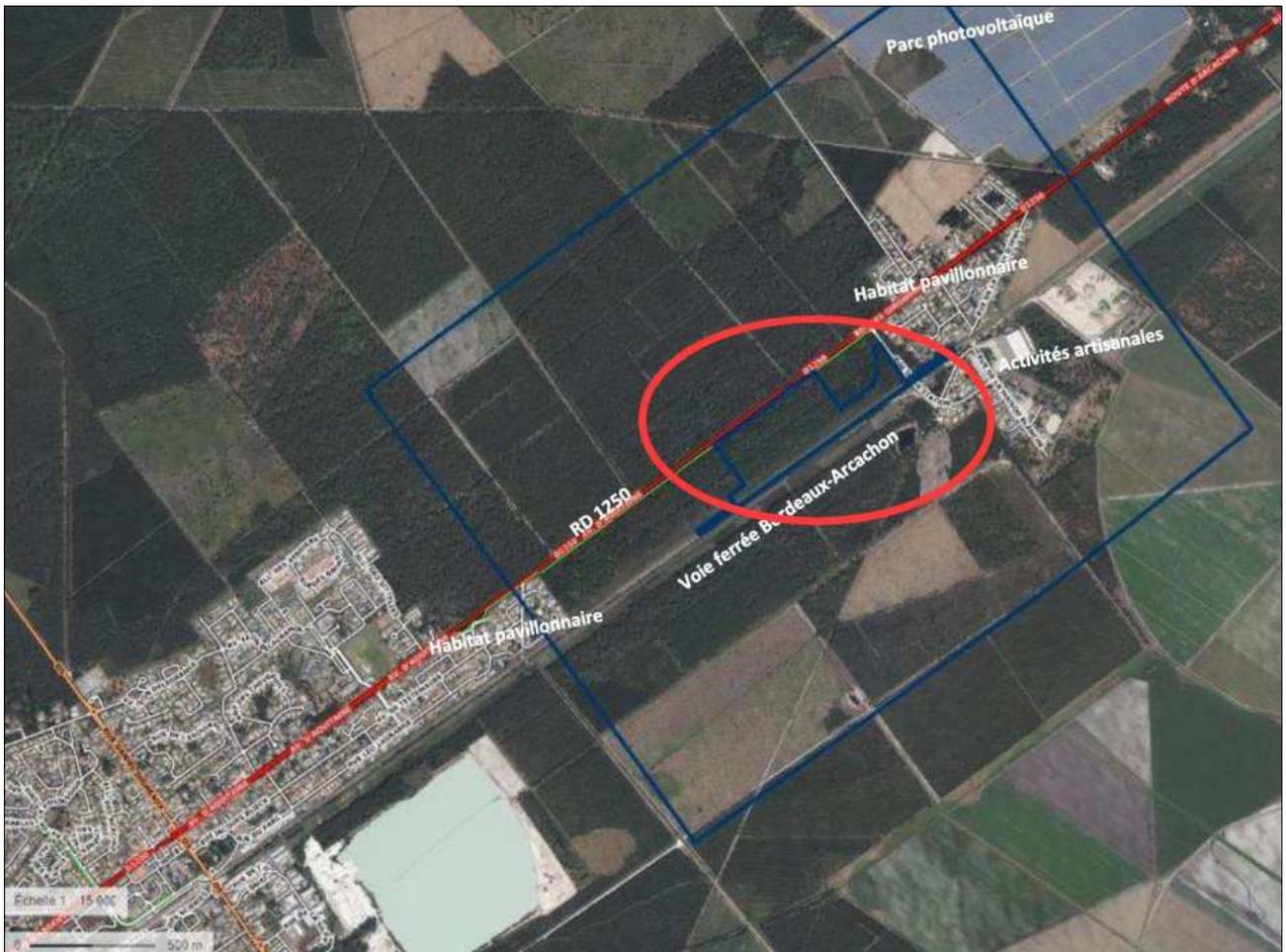
Le programme prévoit la réalisation de 2 ateliers de maintenance pouvant accueillir deux exploitants distincts.

Le projet s'accompagne des opérations de raccordements au Réseau Ferré National et aux différents réseaux (électrique notamment). L'accès routier au site est prévu depuis un carrefour tourne-à-gauche sur la RD 1250 en partie centrale du site. La création du SMR nécessite ainsi la mise en oeuvre d'aménagements connexes comprenant :

- la création d'un carrefour sur la RD1250,
- le raccordement ferroviaire vers la voie ferrée située en limite sud ,
- le dévoiement du réseau RTE et la création d'un pylone électrique.

L'analyse des incidences environnementales de ces travaux connexes est intégrée dans l'étude d'impact.

Le plan de situation et le plan masse du projet sont présentés ci-après.



Vue aérienne du site du projet - extrait étude d'impact page 101



Plan masse du projet - extrait étude d'impact page 5

Procédures relatives au projet

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact en application de la rubrique n°39 b) du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement relative aux opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont l'emprise au sol est supérieure ou égale à 40 000 m². De ce fait, il est soumis à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale, objet du présent document.

Le projet est soumis à enregistrement au titre de la réglementation relative aux Installations Classées Pour la Protection de l'Environnement (ICPE), et à déclaration au titre de la Loi sur l'Eau. Il nécessite une autorisation de défrichement et une demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées.

LISEA a souhaité que son dossier soit instruit selon la procédure d'autorisation environnementale¹, qui intègre les différentes autorisations requises et a constitué à cet effet le dossier de demande prévu par les articles R.181-13 et suivants du Code de l'environnement. Le présent avis a été sollicité dans le cadre de cette procédure.

Il ressort du dossier des enjeux portant principalement sur le milieu physique (nappe souterraine vulnérable aux pollutions de surface), le milieu naturel (présence d'espèces protégées et de zones humides), et les sensibilités du paysage et du voisinage (présence d'habitations à proximité du projet).

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

Le contenu de l'étude d'impact transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale intègre les éléments formels requis par les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement.

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

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Les principaux éléments issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement sont repris ci-après.

Milieu physique

Le projet s'implante dans un secteur au relief peu marqué, au sein du plateau landais. Le site présente une topographie plane, avec une hauteur de l'ordre de 60 m NGF, et une pente moyenne relativement faible vers le sud-ouest.

En termes de géologie, le site repose sur des formations fluvio-éoliennes (sable des Landes). Les sols sont homogènes sur l'ensemble du terrain, présentant des profils caractéristiques de podzols², avec une capacité d'infiltration très mauvaise.

Plusieurs nappes d'eau souterraine sont recensées au droit du site d'étude, dont la nappe « *Sables et graviers plio-quadernaires* », peu profonde et vulnérable aux pollutions de surface.

Le projet s'implante dans le bassin versant de la Leyre. Des cours d'eau sont recensés à proximité du site (ruisseau de Ponteils et de la Possession, Craste de Tagon et ruisseau de Biard), qui présente plusieurs fossés de drainage.

En termes de risques naturels, le site du projet est concerné par des zones sensibles aux remontées de nappe. Aucun risque d'inondation lié au débordement d'un cours d'eau n'est recensé. La commune de Marcheprime présente en revanche un aléa très fort concernant le risque feu de forêt en raison de la présence de vastes massifs boisés (pins maritimes notamment).

Milieu naturel³

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire et de protection de la biodiversité.

Le site Natura 2000 le plus proche « *Vallées de la Grande et de la Petite Leyre* », est situé à environ 3,6 km. Cette Zone Spéciale de Conservation (ZSC- site désigné au titre de Directive *Habitats-Faune-Flore*), est constituée d'un vaste réseau hydrographique abritant une grande richesse faunistique et floristique. Les vallées de la Grande et de la Petite Leyre sont également désignées en Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

Le site d'implantation du projet a fait l'objet d'inventaires faune et flore réalisés en février, avril et septembre 2019 ; février, mars, avril, mai, juin, juillet, 2020 ; septembre 2021 puis juin 2023.

Les différents milieux inventoriés sont cartographiés en page 72 de l'étude d'impact. Le site est

1 Choix de procédure possible en application de l'article R.512-46-9 du Code de l'environnement.

2 Sols pauvres et acides résultant d'une migration des constituants métalliques (fer et aluminium) et leur accumulation dans un horizon inférieur.

3 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

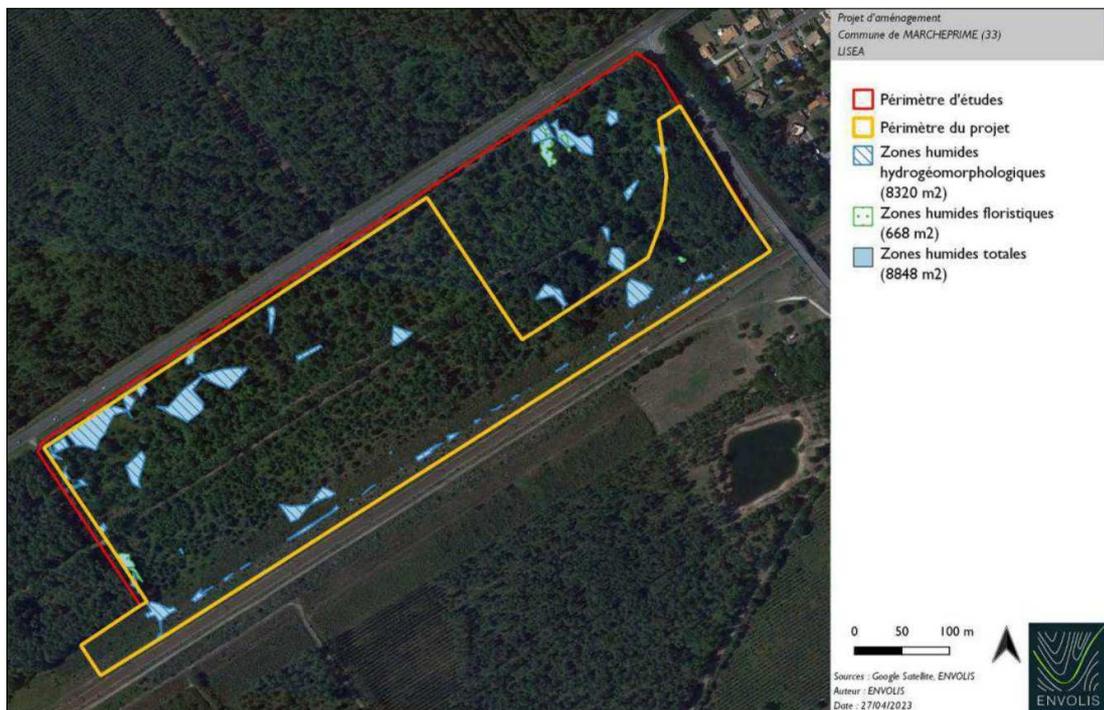
majoritairement occupé par une plantation de Chêne rouge d'Amérique. La bande sud, correspondant à la bande entretenue aux abords de la ligne de chemin de fer, est occupée par une lande à Bruyère et Ajonc.



Cartographie des habitats naturels - extrait étude d'impact page 73

Les investigations pédologiques, de végétation ainsi que le suivi piézométrique du site ont permis de mettre en évidence la présence de zones humides sur une surface de 8 848 m².

La cartographie des **zones humides** est présentée ci-après.

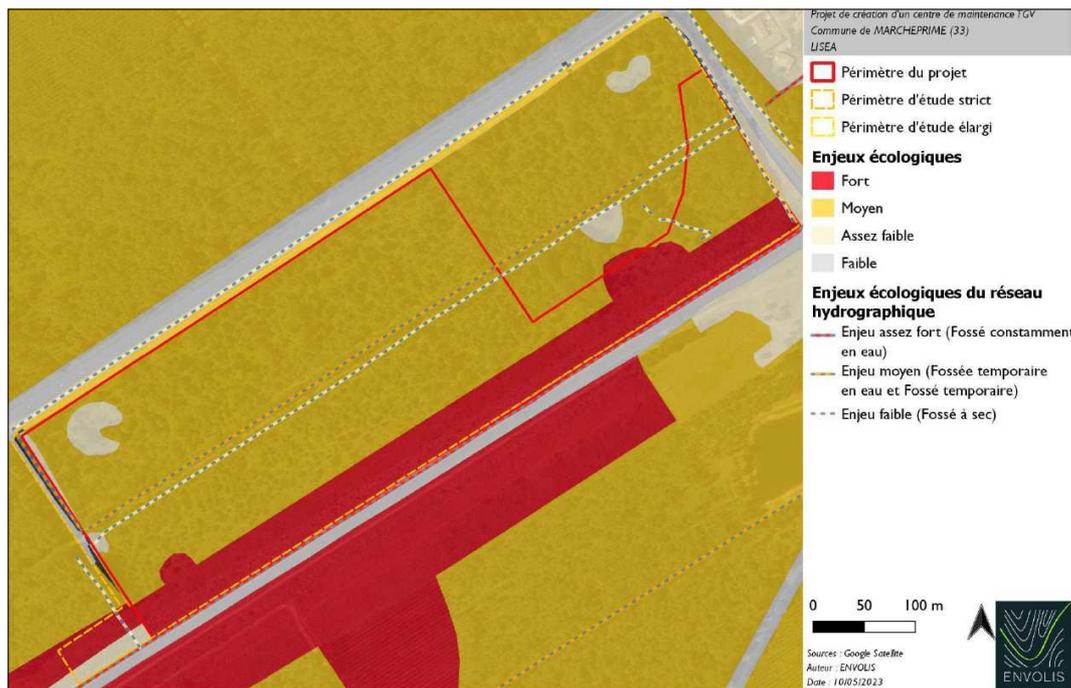


Cartographie des zones humides - extrait étude d'impact page 81

Concernant la **flore**, les inventaires réalisés en 2019 et 2020 ont permis d'identifier plusieurs stations de Lotier hispide, espèce protégée. Les investigations de 2023 ont toutefois montré que les habitats ont évolué vers des habitats non favorables à cette espèce, dont les stations n'ont plus été observées. Plusieurs espèces exotiques envahissantes ont en revanche été observées (Bambou commun, Robinier faux-acacia, Laurier palme, etc).

Concernant la **faune**, les investigations ont mis en évidence des enjeux, avec la présence de plusieurs espèces d'oiseaux (Fauvette pitchou, Verdier d'Europe, Pic épeichette, Milan noir, Goéland argenté), de chiroptères (Pipistrelle, Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées, Noctule, Sérotine commune), de reptiles et d'amphibiens (Crapaud épineux, Grenouille agile, Rainette méridionale, Triton palmé, Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles), et d'insectes (papillons notamment). Les principaux enjeux concernent les secteurs de lande à Bruyères et Ajoncs constituant un habitat favorable à la Fauvette pitchou (enjeu fort), ainsi que les secteurs de lande à Molinie, les boisements de Chêne rouge et les fossés constituant des habitats favorables à la reproduction des amphibiens (enjeu qualifié de moyen).

L'étude comprend une cartographie de synthèse des enjeux écologiques du site reprise ci-après.



Synthèse des enjeux écologiques du site - extrait étude d'impact page 100

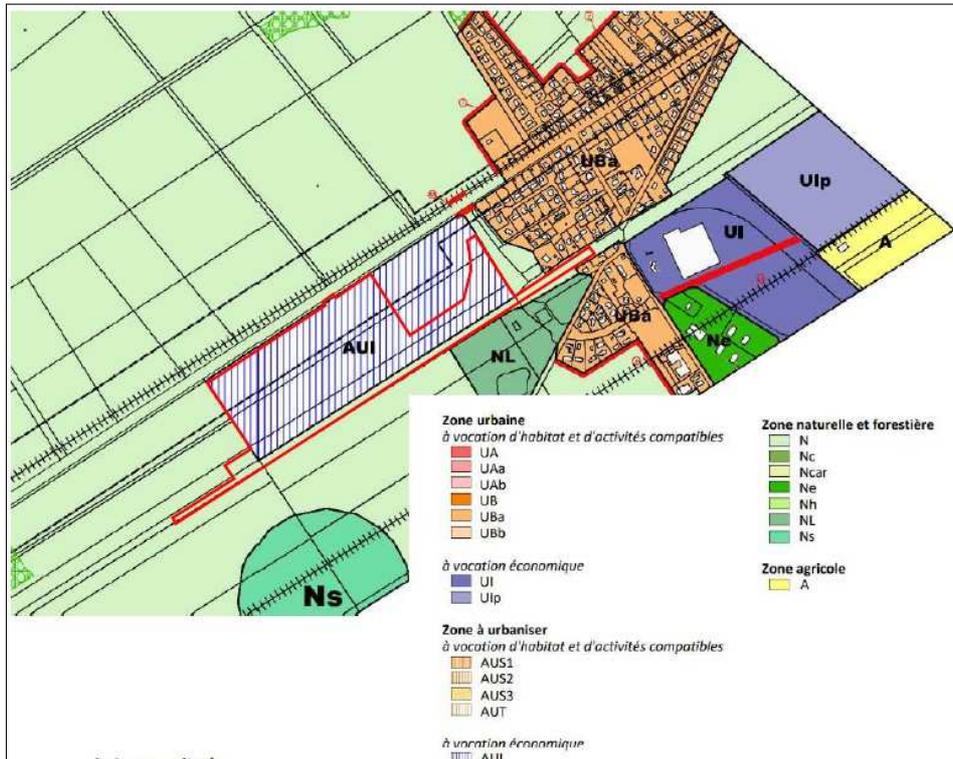
Milieu humain

Le site d'implantation est localisé à proximité du hameau de la Croix-d'Hins à dominante d'habitat pavillonnaire, situé à l'est du projet. Le périmètre étudié dans le cadre des impacts potentiels sur le milieu humain et le paysage, intercepte un parc photovoltaïque au nord du hameau de la Croix-d'Hins ainsi que deux infrastructures structurantes : la RD 1250 et la voie ferrée Bordeaux-Arcachon. La RD 1250 supporte un trafic moyen de l'ordre de 7 000 véhicules par jour. Elle est équipée d'une piste cyclable en site propre.

En termes de **paysage**, la commune de Marcheprime fait partie de l'unité paysagère dite des *Landes girondines*. Le projet s'implante au sein d'un massif boisé, ce qui limite les effets visuels directs.

Concernant le **bruit**, l'étude intègre un état initial acoustique intégrant les résultats d'une campagne de mesures réalisées en juin 2022. Les résultats sont présentés en page 124 de l'étude d'impact.

En termes d'**urbanisme**, la commune de Marcheprime dispose d'un PLU approuvé en 2016 et ayant depuis fait l'objet de plusieurs modifications puis d'une révision allégée en 2023. L'emprise du projet est située au sein de la zone AUI « Zone à urbaniser à vocation économique ». Une petite partie du périmètre strict du projet, concernant le raccordement du réseau électrique et les travaux portés par SNCF Réseau, est comprise en zone N (Naturelle). Le périmètre du projet est situé en dehors de tout espace boisé classé.



Zonage du PLU - extrait étude d'impact page 133

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 en pages 197 et suivantes une analyse des incidences du projet sur le milieu physique.

Le projet prévoit la réalisation de terrassements au niveau des voiries d'accès, des voies de service ferroviaires et des bâtiments. L'étude précise en page 191 que ces terrassements n'entraînent pas de modification notable du relief, le site étant relevé d'environ 2 m au maximum par rapport au terrain naturel. **La MRAe recommande de préciser les volumes de déblais et remblais et de matériaux apportés, les zones de stockage de matériaux et les modalités de gestion des eaux pluviales de ces zones en phase de travaux.** Le projet prévoit également à terme (en phase de fonctionnement) de proscrire l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts.

Afin de réduire les **risques de pollution** du milieu récepteur, le projet prévoit plusieurs mesures en phase de travaux, listées en pages 192 et suivantes de l'étude. Elles portent notamment sur la mise en place de zones de stockage pour les produits polluants, la gestion des engins de chantier, la mise en place de procédures d'intervention, le contrôle sur chantier, la mise en place de systèmes d'assainissement provisoires et la gestion des déchets.

Le projet prévoit la possibilité de réaliser des **pompages pour rabattement de nappe**. L'étude intègre une modélisation permettant d'estimer les effets de ces rabattements sur le niveau de la nappe. Les eaux de pompage feront l'objet d'un rejet dans le fossé longeant la route départementale, après passage dans un bac décanteur (décantation des matières en suspension).

En termes de **gestion des eaux pluviales**, le projet prévoit de canaliser les eaux de voiries et de plateformes ferroviaires et de les diriger vers deux bassins de rétention des eaux équipés de séparateurs à hydrocarbures, avant rejet dans deux bassins d'infiltration d'une surface d'environ 2 ha pour une profondeur de 50 cm. Le projet prévoit des systèmes permettant de confiner toute pollution accidentelle éventuelle dans des bassins étanches avant évacuation par camion-citerne. Ces bassins permettent en particulier le confinement des eaux d'extinction d'incendie.

Concernant le **réseau hydrographique**, le projet prévoit le rétablissement des écoulements naturels par le rétablissement des différents fossés parcourant le site d'implantation (dispositions présentées en pages 234 de l'étude d'impact)

Concernant la **gestion des eaux usées**, le projet prévoit un raccordement vers le réseau communal pour les eaux sanitaires. Les eaux industrielles des bâtiments (tour en fosse, ateliers principaux) seront collectées, pré-traitées par des déboueurs-déshuileurs et rejetées vers le réseau communal. **La MRAe recommande de quantifier les volumes et de confirmer que le réseau communal est apte à absorber ces rejets**. Les effluents pollués contenus dans les cuves seront évacués hors du site vers des installations appropriées.

Concernant les effets sur le **climat**, le projet prévoit la mise en œuvre de bâtiments performants (RT2012 ou RE 2020 selon typologie de bâtiments) et de toitures végétalisées à hauteur de 50 % des surfaces totales de toitures, ainsi que la limitation de l'imperméabilisation de la zone de stationnement par la mise en place de revêtement mixte dalles béton-gazon. Le projet prévoit également des mesures de maîtrise des consommations énergétiques. L'étude précise que les besoins en énergie seront couverts en grande partie par des énergies renouvelables (système de géothermie couplé avec la mise en place d'une pompe à chaleur, mise en place éventuelle de panneaux solaires sur certains abris annexes). **La MRAe recommande de quantifier les objectifs de recours aux énergies renouvelables, de préciser les dispositions finalement intégrées dans le projet et d'inclure dans l'étude d'impact l'analyse des éventuelles incidences environnementales de ces dispositions**.

Le projet prévoit plusieurs mesures visant au recours aux mobilités non carbonées (cheminements piétons, locaux vélos, bornes de recharges électrique) pour le personnel. L'étude précise que la réalisation du projet est de nature à contribuer au développement du trafic ferroviaire. **La MRAe recommande de présenter un bilan quantifié des émissions de gaz à effet de serre du projet, en phase de travaux et en phase d'exploitation, et d'analyser si des optimisations sont possibles sur ce point**. Le porteur de projet pourra 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'impact⁴.

Concernant la ressource en eau, l'étude précise en page 224 que des équipements économes en eau seront mis en place, avec des dispositifs permettant de récupérer les eaux notamment au niveau du lavage du matériel roulant. **La MRAe recommande de quantifier les besoins en eau du projet, de préciser la part d'eau recyclée, et la ressource sollicitée**.

Concernant la prise en compte du **risque incendie**, l'étude précise que des échanges ont eu lieu avec les services de défense incendie et la ville de Marcheprime. Ces échanges ont permis de définir les prescriptions intégrées au projet et portant notamment sur la mise en place d'une bande de 50 m débroussaillée au-delà des constructions, d'une bande de 10 m débroussaillée au-delà des voies d'accès et d'une défense incendie interne dans l'ensemble des bâtiments. **La MRAe recommande au porteur de projet de confirmer que l'ensemble des dispositions finalement retenues ont bien été validées par les services de défense incendie**.

Milieu naturel

L'étude intègre en pages 199 et suivantes une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

Le porteur de projet a privilégié l'évitement de la partie nord-est du site d'implantation. Le projet finalement retenu s'implante toutefois en partie sur des zones humides comme illustré sur la cartographie en page 217 de l'étude d'impact. Il contribue ainsi à la destruction d'une surface de 6 730 m² de zones humides (soit les trois quarts environ des zones humides inventoriées sur le site d'étude).

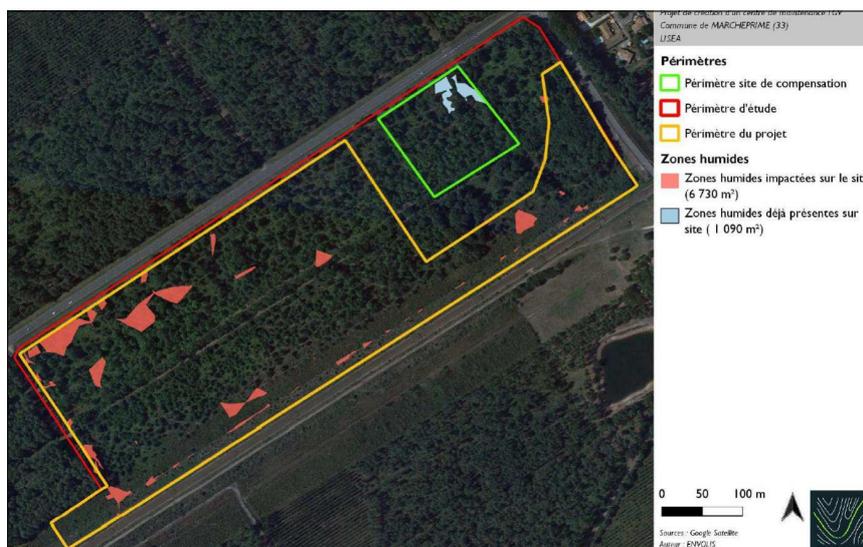
Le projet prévoit une mesure spécifique visant à maintenir l'alimentation des zones humides préservées (notamment lors des opérations de rabattement de nappe) et des mesures de compensation portant sur une surface de 1,46 ha.

Le site de compensation correspond à une parcelle localisée nord-est, évitée par le projet (parcelle appartenant à la commune de Marcheprime). Le projet prévoit une gestion sur 30 ans avec des actions de restauration comprenant la création d'un milieu ouvert humide juxtaposé à des boisements de feuillus.

Les actions à mettre en place sont présentées en pages 242 et suivantes de l'étude d'impact. La gestion comprend un programme de suivi concernant la hauteur de la nappe, la faune et la flore.

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

La MRAe recommande de justifier le gain attendu par les mesures de compensation proposées, au regard d'une analyse des fonctionnalités du site de compensation existant et des mesures de gestion envisagées sur ce site, en référence à la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides⁵.



Parcelle de compensation (en vert) - extrait étude d'impact page 240

Concernant la **faune** et la **flore**, le projet intègre plusieurs mesures de réduction d'impact et d'accompagnement, comprenant notamment l'adaptation du calendrier de travaux aux périodes sensibles pour la faune, la mise en place d'un chantier à faibles nuisances environnementales, la gestion du risque de pollution accidentelle des sols, ainsi que la mise en place de barrières à amphibiens en phase de travaux. Le projet intègre des mesures de gestion des espèces exotiques envahissantes, ainsi qu'un suivi écologique des travaux par un écologue.

Le projet s'implante toutefois en partie sur des habitats d'espèces protégées. L'étude intègre une quantification des incidences résiduelles du projet, faisant apparaître que le projet contribue à impacter :

- 3 ha d'habitats favorable à la Fauvette pitchou, l'Hypolaïs polygotte et le Tarier pâtre,
- 12,1 ha d'habitats favorables au Verdier d'Europe et au Milan noir,
- 750 ml de fossés favorables au Crapaud épineux et à la Grenouille agile,
- 12,15 ha d'habitats favorables à la Rainette méridionale et au Triton palmé.

Le projet prévoit des mesures de compensation sur plusieurs parcelles :

- Une parcelle forestière dite « H09 », à 2 km au nord-ouest du projet, sur une surface de 12,12 ha environ. Le projet prévoit des mesures de gestion portant notamment sur le broyage des souches, la suppression des zones à fougères et l'entretien de la lande arbustive.
- Les parcelles dites de « T09 » et « Castera » pour la compensation des habitats favorables à l'avifaune forestière et aux amphibiens, sur une surface de 12,1 ha. Les mesures portent sur la création d'une mosaïque d'habitats et la mise en place de boisement de feuillus.

Le projet prévoit également des mesures de compensation « *in-situ* », portant sur la création d'habitats favorables aux amphibiens au niveau des fossés et des bassins d'infiltration.

La MRAe note que les mesures de compensation portent en majeure partie sur des espaces boisés ou naturels, offrant d'ores et déjà des habitats pour la faune. **La MRAe recommande au porteur de projet de justifier la plus-value apportée par les mesures de compensation en quantifiant les habitats d'espèces (avant et après application des mesures de gestion) selon les différentes espèces concernées. La MRAe recommande également de prendre en compte dans l'analyse les effets des opérations de débroussaillage sur la faune et la flore.**

5 <https://www.zones-humides.org/guide-de-la-methode-nationale-d-evaluation-des-fonctions-des-zones-humides>

Sur la base de la démarche envisagée d'évitement-réduction des impacts, et des propositions de mesures compensatoires, le porteur de projet a sollicité une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées concernant les espèces suivantes : Fauvette pitchou, Hypolaïs polyglotte, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Milan noir, Crapaud épineux, Grenouille agile, Rainette méridionale, et Triton palmé. Le dossier fera l'objet d'un avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Par ailleurs, la réalisation du projet entraîne le **défrichement** d'environ 13 ha de boisement de feuillus au niveau du projet, et de 1,46 ha de boisement sur la parcelle de compensation au titre des zones humides. La compensation liée à la faune implique de plus un défrichement de 12,3 ha de résineux. Le projet prévoit des mesures de compensation (versement d'une indemnité pour les boisements de feuillus, et boisements compensateurs sur 24,7 ha pour les surfaces en résineux).

La MRAe relève que le niveau des mesures compensatoires induites par le projet, après mesures d'évitement et de réduction d'impacts, reste globalement élevé du fait des caractéristiques du site retenu. La justification du choix d'implantation du site de compensation au regard d'autres solutions moins impactantes est donc attendue de ce point de vue.

Milieu humain

L'étude d'impact intègre une analyse des incidences du projet sur le milieu humain.

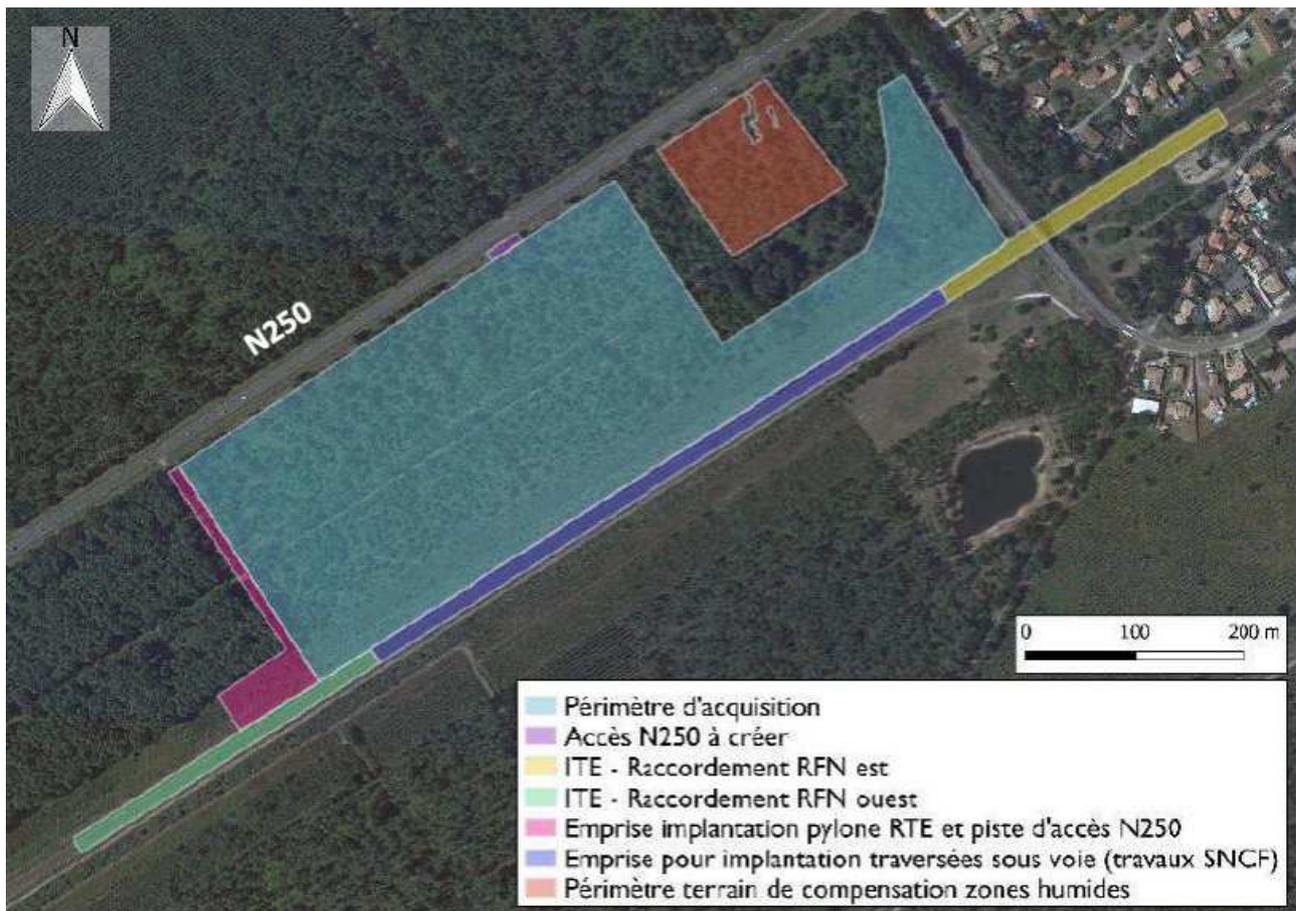
Le projet prévoit l'information régulière des riverains en phase travaux ainsi que des mesures visant à limiter la gêne (notamment nuisances sonores, circulation des camions, gestion des déchets).

Concernant le **bruit**, l'étude intègre une étude acoustique (mai 2023) ayant pour objet de définir les incidences sonores du projet et de proposer des solutions de réduction de bruit en cas de dépassement des niveaux sonores réglementaires, notamment vis-à-vis du quartier de Croix-d'Hins à proximité du projet. Le projet doit en particulier respecter des niveaux d'émergences au niveau des zones à émergences réglementées (zones habitées notamment), et respecter des niveaux sonores en limite d'emprise. Sur cette base, le projet intègre la mise en œuvre d'un écran acoustique (linéaire de 103 m pour une hauteur totale de 6,4 m) en partie nord-est du site. Un mur de 1,5 m de haut est prévu pour protéger les habitations situées au sud de la voie ferroviaire. **La MRAe recommande au porteur de projet de préciser les modalités de contrôle du bon respect des seuils réglementaires de bruit.**

Le projet s'accompagne d'un projet **paysager** comprenant des plantations arborées au nord du site, en lien avec la mise en place des deux bassins d'infiltration, ainsi qu'une haie bocagère le long de l'avenue d'Aquitaine. Le projet prévoit la création d'un parking, avec la plantation d'arbres et la mise en place de revêtements mixtes dalles béton-gazon afin de réduire l'imperméabilisation des sols et lutter contre les îlots de chaleur. L'étude d'impact s'accompagne de photomontages permettant au lecteur d'apprécier le rendu attendu du projet.



Photomontage du projet - extrait étude d'impact page 160



Périmètre des différents travaux - extrait étude d'impact page 199

En termes de **déplacements**, la RD 1250 accueille une circulation actuelle comprise entre 7000 et 8000 véhicules par jour. L'étude précise que l'exploitation du centre de maintenance générera un apport de véhicules supplémentaire par rapport à l'état existant d'une centaine d'employés (120 places de parking pour les agents + 5 places visiteurs) avec une dizaine de livreurs de pièces par jour. Ainsi, l'apport supplémentaire de trafic est compris entre 100 et 200 véhicules supplémentaires par jour, soit 2.5 % du trafic actuel pour l'hypothèse haute. L'incidence du centre de maintenance sur la circulation de la RD 1250 reste ainsi limitée au regard du trafic moyen. Le projet prévoit également la mise en place d'un carrefour (tourne à gauche) permettant d'accéder au site. La route est également équipée d'une piste cyclable en site propre.

L'étude intègre une analyse des effets du projet sur la **santé** ne mettant pas en évidence de problématiques particulières sur cette thématique au regard des mesures intégrées au projet.

Concernant l'**urbanisme**, le projet s'implante au sein d'un secteur dédié aux activités économiques selon les dispositions du PLU communal. L'étude précise en page 316 qu'une modification du PLU est en cours afin d'autoriser l'accès à la zone par la RD 1250 et d'intégrer l'autorisation d'aménagements en sous-sol de type « fosse » qui sera nécessaire au bon fonctionnement des activités. **La MRAe recommande d'envisager une évolution du zonage du document d'urbanisme sur le secteur de compensation (secteur en vert sur la carte en page 10 de l'avis) afin de rendre celui-ci non constructible. Le devenir de l'espace boisé situé autour du site de compensation mériterait également d'être précisé et le cas échéant faire également l'objet d'une évolution de zonage.**

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact expose la conception du projet et les raisons des choix effectués.

Elle précise notamment que le choix du site retenu résulte d'une étude portant sur neuf sites, localisés à moins d'une heure en train de Bordeaux. L'analyse multi-critères des différents sites est présentée en pages 15 et suivantes de l'étude d'impact. Les sites ont été comparés sur la base d'un "cahier des charges" des caractéristiques requises pour répondre aux exigences techniques du projet, dont un critère global "enjeux écologiques". Le site de Marcheprime a été retenu, bien qu'il ne soit pas le plus favorable du point de vue des "enjeux écologiques", au vu de ses autres caractéristiques techniques répondant totalement aux nécessités du projet.

La MRAe estime que les sites ne présentant pas la disponibilité foncière suffisante (moins de 10 hectares, soit six des neufs sites détaillés), auraient pu être écartés de l'analyse dès le départ pour permettre peut-être une analyse plus fouillée sur un ensemble de critères environnementaux mieux exposés dans l'étude d'impact.

L'étude précise que plusieurs variantes (décrites en page 168) ont été analysées pour l'implantation sur le site, la variante retenue permettant d'optimiser l'emprise au sol du projet. L'étude précise que la conception s'est orientée vers l'évitement des enjeux liés aux zones humides et l'éloignement maximum de la zone habitée. L'étude présente les évolutions successives du plan masse de l'opération tenant compte des enjeux environnementaux mis en évidence.

Dans le cadre de la justification des choix, la MRAe recommande de rappeler les engagements environnementaux pris dans le cadre de la création de la ligne LGV SEA et de la démarche d'évitement, réduction, compensation d'impacts qui l'a accompagnée. Il conviendra de justifier que le projet présenté ici s'inscrit bien dans la lignée de la démarche précédente et ne vient pas aggraver de façon notable des impacts notamment en termes de défrichements, destruction de zones humides et atteinte à des habitats d'espèces protégées.

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 l'implantation d'un site de maintenance et de remisage TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse) à Marcheprime en Gironde.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence la présence d'enjeux environnementaux, portant sur le milieu physique (nappe souterraine vulnérable aux pollutions de surface), le milieu naturel (présence d'espèces protégées de faune, zones humides), du paysage et du voisinage (présence d'habitations à proximité du projet).

L'analyse des incidences et des mesures d'évitement, réduction et compensation d'impacts, appellent des observations et demandes de précisions portant notamment sur la ressource en eau, le niveau et la justification des compensations zones humides et espèces protégées, ainsi que l'évolution au sein du PLU communal du zonage des secteurs évités et des secteurs de compensation.

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 23 novembre 2023

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre de l'IGEDD

Signé

Didier Bureau