

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine
sur le projet actualisé d'aménagement de l'îlot « CA1 » au sein de la
ZAC dite « Route de Toulouse » dans la commune de Bègles (33)**

n°MRAe 2025APNA128

dossier P-2025-17965

Localisation du projet : Commune de Bègles (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) : ARAUCARIA (Promotion PICHET) et DOMOFRANCE
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : M. le Maire de Bègles
En date du : 28 mai 2025
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Permis de construire
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

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.1221 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences 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 par délibération de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Didier BUREAU, Jérôme WABINSKI.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I - Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur l'**actualisation** du projet d'aménagement de l'îlot « CA1 », situé dans la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) dit de la « Route de Toulouse » localisée dans les communes de Bègles et Villenave-d'Ornon, dans le département de la Gironde.

L'îlot « CA1 » représente une sous-composante de la ZAC, qui a été créée en **2015** dans le cadre de l'opération « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs » portée par la Communauté urbaine de Bordeaux.

Le projet prévoyait initialement la création de 1 350 logements et des surfaces commerciales et d'activités réparties respectivement sur environ 100 000 m² et 9 000 m² de surface de plancher au sein d'un périmètre de projet avoisinant les 94 ha. Il s'articulait autour du développement d'espaces publics structurants (place Terre sud, place Aristide Briand, contre-allée du tramway, création du parc Pagès) et l'extension de la ligne C du tramway entre « Terres neuves » et « Terres sud », traversant l'enveloppe du projet sur un axe nord/sud, cette dernière s'articulant autour de l'axe routier structurant que représente la Route de Toulouse.

Le projet global était prévu pour être réalisé par phases successives s'étalant sur une période allant de 2015 à 2025. Le permis d'aménager relatif aux premiers hectares du projet a été obtenu en juillet 2010, ce dernier étant par ailleurs soumis à l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la réalisation d'une étude d'impact. L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a émis un premier avis le 25 septembre 2014 portant sur la qualité de l'étude d'impact associée à la procédure de DUP. Les remarques et recommandations portaient principalement sur l'analyse du milieu naturel (corridors écologiques, zones humides, espèces protégées), des sites et sols pollués et de leur gestion, la prise en compte des nuisances sonores, la pollution atmosphérique et le cadre de vie.

Première actualisation de l'étude d'impact (2015)

En 2014, le projet a fait l'objet de modifications quant à sa consistance, entraînant l'actualisation de l'étude d'impact et nécessitant par conséquent un nouvel avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (avis du 4 février 2015) .

La nouvelle version du projet comprend le retrait du programme de construction du secteur de Pagès et sa préservation en tant qu'espace vert, et actualise le niveau de connaissances sur les thématiques de sols et sous-sols pollués au droit du périmètre du projet et les milieux naturels. Le nombre de logements passe à 1 300 pour une surface de plancher de 101 100 m² avec un nombre de logements sociaux porté à 35 % de l'ensemble, tandis que la surface de plancher des commerces et activités passe à 8 180 m².

Deuxième actualisation de l'étude d'impact (2016)

En 2016, le projet a fait l'objet d'une seconde modification, entraînant une nouvelle actualisation de l'étude d'impact, portant principalement sur l'intégration de nouveaux éléments de connaissances sur le périmètre opérationnel, la définition des espaces publics, une étude de circulation réalisée par la métropole bordelaise, des études techniques et un nouveau phasage de l'opération.

Un nouvel avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu le 21 septembre 2016.

Troisième actualisation de l'étude d'impact relative à la création d'un ensemble résidentiel dit « Îlot CA1 » (2022)

En **2021**, le pétitionnaire DOMOFrance a formulé une demande d'examen au cas par cas relative à la création d'un ensemble résidentiel dit « Îlot CA1 », s'inscrivant dans le périmètre opérationnel de la ZAC de la Route de Toulouse, et comprenant la création de 6 bâtiments d'habitation pour un total de 188 logements, un local artisanal, une maison d'assistance maternelle, 191 places de stationnement, 3 107 m² d'espaces verts sur un terrain d'assiette d'environ 9 425 m² pour une surface de plancher cumulée d'environ 13 517 m².

Par décision¹ du 25 octobre 2021, le projet a été considéré comme susceptible de présenter une incidence notable sur l'environnement et a été soumis à réalisation d'une étude d'impact.

1 https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2021_11491_d.pdf

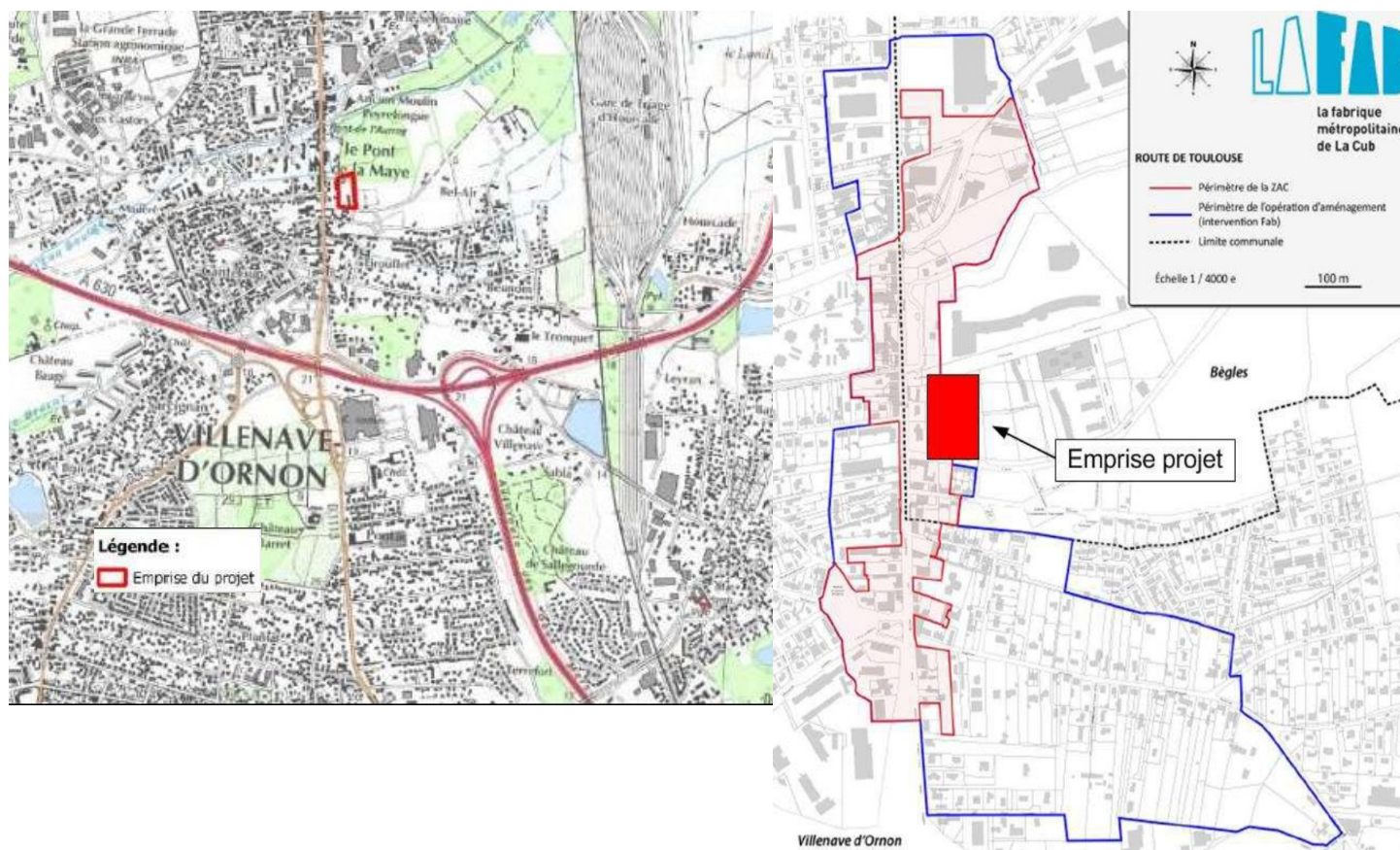
En **2022**, le pétitionnaire DOMOFrance a produit une étude d'impact relative au projet d'aménagement de l'îlot « CA1 », rappelant dans les grandes lignes sa filiation avec le projet global de la ZAC de la Route de Toulouse, et répondant aux éléments complémentaires demandés dans la décision² de cas par cas n° 2021-11491 du 25 octobre 2021.

Les éléments portaient sur la prise en compte du risque d'inondation et de remontée de nappe, la gestion des sites et sols pollués, la qualité de vie (nuisances sonores et qualité de l'air), la performance énergétique du projet, la mobilité et le trafic routier en site dense. Des études techniques spécifiques jointes en annexes à l'étude d'impact (étude de trafic, de pollution des sols, plan de gestion des sols pollués, étude de la qualité de l'air, étude hydraulique, étude acoustique, étude vibratoire, étude paysagère, gestion des eaux pluviales et usées) ont été menées.

Cette étude d'impact a fait l'objet de l'avis³ de la MRAe n° 2022APNA151 du 3 janvier 2023.

En **2025**, le pétitionnaire DOMOFrance, associé à ARAUCARIA, présente une **version modificative de son projet d'aménagement de l'îlot « CA1 »** prenant en considération les éléments évoqués dans l'avis MRAe n° 2022APNA151 du 3 janvier 2023 notamment la définition de l'état initial de l'environnement et les impacts du projet sur la biodiversité.

Le présent avis porte sur cette actualisation de l'étude d'impact.



A gauche, plan de localisation du projet à l'échelle communale et à droite, plan de matérialisation du périmètre global de la ZAC de la route de Toulouse et de celui du présent projet « îlot CA1 » – étude d'impact, pages 22 et 21.

Les modifications introduites portent sur les caractéristiques de formes, volumes, densités, superficies et nombres de certaines de ses composantes. Ainsi :

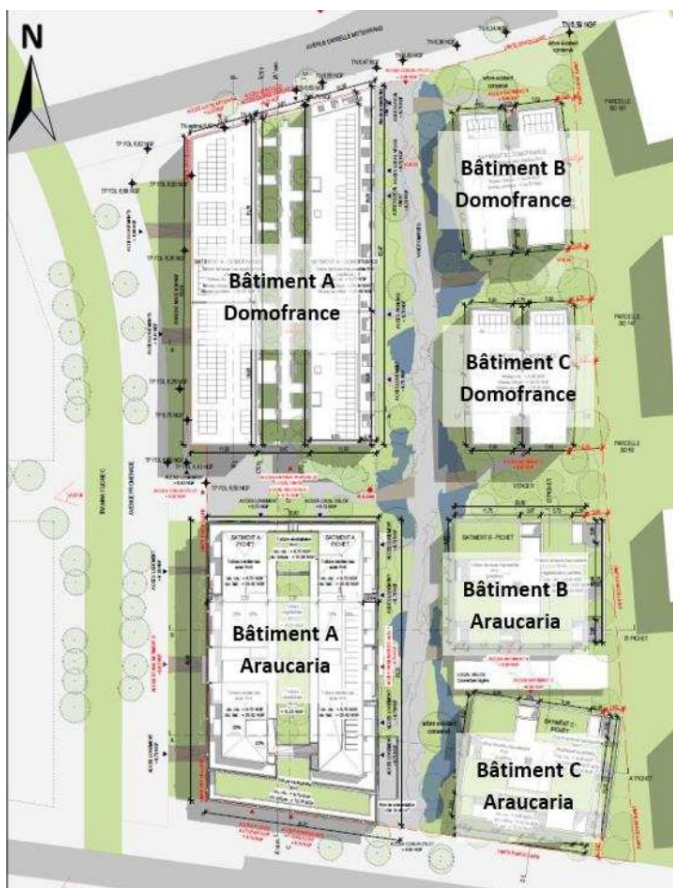
- le terrain d'assiette évolue à la marge d'une superficie d'environ 9 434 m² à 9 439 m² et la superficie totale cumulée des surfaces de plancher passe de 14 718 m² à 13 525 m²,
- le nombre total de logements passe de 187 à 321 dont 185 seront pour les étudiants, un local

² https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2021_11491_d.pdf

³ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2022_13351_a_zac-route-de-toulouse-ilotca1_begles_33_signe-3.pdf

d'activités sera créé en plus du local artisanal,

- le nombre de places de stationnement passe de 191 (dont 148 en sous-sol) à 159 (dont 76 en sous-sol) et le parking souterrain de 73 places prévu par l'aménageur ARAUCARIA est supprimé,
- le nombre de locaux à vélo passe de 2 à 3 pour la partie ARAUCARIA et reste à 2 pour la partie DOMOFRANCE,
- le bâtiment A pour la partie ARAUCARIA passe de 5 à 6 étages, le bâtiment B de 3 à 6 étages et le bâtiment C reste inchangé (5 étages), ce qui est également le cas côté DOMOFRANCE,
- l'épannelage⁴ des différents bâtiments composant le projet a été revu, notamment concernant la partie ARAUCARIA, et principalement le bâtiment A afin de le densifier, ce dernier ayant le plus important volume.



A gauche, plan de masse du projet « Îlot CA1 » dans sa version initiale de 2021 et à droite, plan de masse dans sa version actualisée de 2025 – étude d'impact, page 133.

L'implantation des bâtiments, décrite page 26 de l'étude d'impact, tient compte de l'agencement et des volumes existants des bâtiments voisins s'inscrivant dans le quartier Terre sud. Des photos de simulation d'insertion architecturale et paysagère sont incluses et permettent d'imaginer le rendu.

Les deux immeubles longeant l'Avenue Promenade (située entre le tram et les deux bâtiments A) auront leur accès piéton principal situé sur cette avenue côté ouest, mais également depuis l'Avenue Danielle Mitterrand au nord et seront accessibles par deux porches ouverts. Des voies piétonnes desserviront les différents bâtiments et une voie privée en cœur d'îlot sera réservée aux véhicules incendie. Le bâtiment C le plus au sud sera accessible depuis la Rue Louis Denis Mallet. Un jardin sera aménagé avec des espèces arbustives et des massifs.

4 Désigne en urbanisme les règles définissant les enveloppes maximales ou formes simplifiée de volumes pouvant être construits d'après le règlement d'urbanisme opposable les définissant. Concernant le règlement de Bordeaux Métropole, trois gabarits sont spécifiés : hauteur totale pouvant aller jusqu'à 12 m sur 40 % de l'emprise bâtie, hauteur totale comprise entre 12 et 18 m sur 25 % de l'emprise bâtie et hauteur totale pouvant aller jusqu'à 18 m sur 35 % de l'emprise bâtie.

Procédures relatives au projet

La prise en compte de certains éléments issus de l'avis⁵ MRAe n° 2022APNA151 du 3 janvier 2023, dont notamment les impacts sur la biodiversité, ainsi que l'approfondissement de certaines thématiques via la production d'études spécifiques a conduit les deux pétitionnaires à revoir certains aspects du projet originel.

Ainsi, ARAUCARIA a déposé un nouveau permis de construire (précédent accordé le 8 mai 2023) et DOMOFrance a déposé un permis de construire modificatif. Ces modifications ont entraîné une actualisation de l'étude d'impact datée de mars 2025.

Le présent avis de la MRAe porte sur cette actualisation de l'étude d'impact. Il est sollicité dans le cadre de la procédure d'instruction des nouveaux permis de construire.

En outre, l'actualisation des connaissances sur le milieu naturel et l'analyse des incidences résiduelles sur l'environnement identifiées dans le cadre de la réalisation du projet, a conduit le pétitionnaire à déposer une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats protégés selon les conditions des articles R.411-18⁶, R.411-13-1⁷ du Code de l'environnement et selon les dispositions de l'arrêté du 6 janvier 2020⁸ (certaines espèces nécessitent un avis du Conseil national de la protection de la nature). La demande de dérogation précitée a fait l'objet d'un avis favorable sous conditions du Conseil national de la protection de la nature daté du 30 septembre 2024. Le projet a ensuite fait l'objet d'un arrêté préfectoral portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats le 21 avril 2025.

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 comprend les éléments formels requis par les dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

L'étude d'impact comprend un résumé non technique succinct mais clair concernant la définition des impacts sur les différents types de milieux et les mesures d'évitement et de réduction proportionnées à mettre en œuvre, permettant toutefois au lecteur d'apprécier les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

La MRAe souligne la difficulté à identifier facilement et rapidement les différents ajouts et mises à jour intervenus entre la précédente version de l'étude d'impact et celle objet du présent avis. Le dossier devrait mieux préciser la teneur de ces évolutions et les justifier par rapport au contexte du projet et son articulation avec la ZAC de la Route de Toulouse dans lequel il s'insère.

La MRAe recommande de retravailler l'étude d'impact et son résumé non technique afin de les rendre plus lisibles, en particulier en ajoutant des repères graphiques ou typographiques spécifiques (mise en couleur, surlignage....) permettant de visualiser facilement les éléments de l'étude d'impact qui ont fait l'objet d'ajouts et mises à jour par rapport à la version précédente.

III - Rappel des principales recommandations de l'avis MRAe du 3 janvier 2023

Dans cet avis du 3 janvier 2023, la MRAe a formulé un certain nombre de remarques et de recommandations relatives à la prise en compte de l'environnement par le projet. Parmi ces derniers, figure la nécessité de « compléter l'état initial concernant la biodiversité, notamment concernant l'évolution des habitats, les zones humides, les oiseaux, ainsi que les chauves-souris et les insectes saproxyliques et les arbres des terrains de l'îlot qui leur sont favorables. La séquence « Éviter, Réduire », et si besoin « Compenser » les impacts sur la biodiversité devrait être revue en conséquence si nécessaire. »

5 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2022_13351_a_zac-route-de-toulouse-ilotca1_begles_33_signe-3.pdf

6 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031253611

7 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039510345

8 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041491367>

En outre, la localisation des terrains de l'îlot « CA1 » sur un secteur concerné par le risque de remontée de nappe doit être « *mieux prise en compte*, » de même que la problématique « *des sols pollués, justification du nombre de places de stationnement pour les voitures et du choix de la création d'un parking en sous-sol ; révision du dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales sur une période de retour plus élevée ; étude des risques d'aggravation des inondations à l'amont et à l'aval de l'îlot en situation de pluie abondante et de saturation des ouvrages. L'étude d'impact devrait également être améliorée concernant l'impact du projet sur le trafic routier.* »

IV – Évolutions du projet depuis 2022 et analyse de la prise en compte des recommandations de la MRAe dans l'avis du 3 janvier 2023

Le dossier d'étude d'impact a été actualisé sur un certain nombre de points afin de prendre en compte les remarques de l'avis précité, dont les détails sur leur nature et degré de prise en compte sont explicités ci-dessous.

Par ailleurs, le pétitionnaire indique avoir complété la connaissance des différents milieux relatifs au projet d'une part via l'actualisation de l'étude de trafic et de l'étude vibratoire pour la partie ARAUCARIA, et d'autre part, via la réalisation de nouvelles études en compléments de celles précédemment réalisées : étude de faisabilité des approvisionnements en énergie, bilan des gaz à effet de serre, étude d'optimisation de la densité des constructions, dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

1. Milieu physique

Risque d'inondation

Depuis l'étude d'impact datée d'octobre 2022, le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la commune de Bègles, initialement approuvé le 7 juillet 2005, a fait l'objet d'une révision approuvée le 5 décembre 2023. L'actualisation des cartes des aléas et des zonages réglementaires vient confirmer que l'enveloppe du projet se situe en dehors de tout zonage et n'est donc pas concernée par le risque d'inondation. Ces éléments viennent confirmer les résultats d'une étude hydraulique réalisée en avril 2022 et abordée dans la précédente version de l'étude d'impact. Le dossier reproduit page 63 la carte du zonage réglementaire actualisée de 2023.

La MRAe note toutefois que la version actualisée de 2025 de l'étude d'impact comporte encore de nombreuses références à la précédente version du PPRI approuvé le 7 juillet 2005. **Elle recommande de corriger l'étude d'impact sur ce point, en précisant clairement que le PPRI actuellement opposable intéressant le projet est la version révisée de décembre 2023.**

Pollution des sols et sous-sols

Le diagnostic de pollution des sols réalisé en 2021 a notamment mis en évidence la présence d'une zone de remblais à forte teneur en arsenic sur fraction soluble, d'une surface estimée à 253 m² et d'une profondeur de 80 cm, dans la partie nord de l'enveloppe du projet.

Le dossier indique qu'un plan de gestion a été défini, ce dernier étant joint à l'étude d'impact. Celle-ci indique qu'à la suite des conclusions du plan de gestion, il a été décidé d'extraire cette zone contaminée et de la déplacer à environ une trentaine de mètres au nord-est afin de la confiner sous le bâtiment B de la partie DOMOFrance (mesure TR18, carte de localisation de la zone contaminée et de son lieu de confinement consultable page 187).

Le dossier précédent déclarait que cette pollution constatée n'impacte pas les eaux souterraines selon les études réalisées. Ces dernières n'étaient cependant pas jointes au dossier d'étude d'impact, ne permettant pas de documenter et justifier cette affirmation d'absence d'impacts sur les masses d'eau souterraine.

La version 2025 de l'étude d'impact n'inclut pas non plus ces études et n'apporte aucun complément quant à la garantie de la sécurisation des masses d'eau vis-à-vis du risque de contamination lié aux pollutions de

sols et en particulier par le remblai précité, dans un contexte qui comporte notamment un risque de remontées de nappes.

La MRAe recommande de compléter le dossier en joignant en annexe les études réalisées permettant de démontrer l'absence de risque de contamination des masses d'eau souterraine par les sols pollués identifiés, compte tenu du choix retenu d'un confinement et non d'une évacuation. La conception du projet doit permettre de garantir l'absence de pollution en lien avec les solutions préconisées dans le plan de gestion des sites et sols pollués daté de juin 2020 et reprises en tant que mesure de réduction (TR18) prévoyant le confinement des sols pollués sous le bâtiment B au Nord, côté DOMOFrance. La pérennité de cette solution de confinement dans le temps avec le risque de pollution des eaux doit être mieux démontrée.

Gestion des eaux pluviales

L'événement de référence choisi pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales (temps de retour) reste fixé à 10 ans sur la base des éléments de la note de calcul de Bordeaux Métropole, avec un rejet à débit régulé fixé à 3l/s/ha. Le dossier n'explique pas comment il prend en compte les problématiques du risque de remontées de nappes et l'augmentation de l'imperméabilisation liée à la réalisation du projet, susceptibles d'aggraver les pressions sur la nappe phréatique et le débordement de nappe.

Le dossier n'explore pas les risques d'aggravation des inondations en amont et aval de l'enveloppe du projet en période de fortes pluies, pouvant conduire à une saturation des ouvrages de collecte des eaux pluviales. En outre, la contribution de la création d'un parking enterré (cité p. 27 de l'étude d'impact) en tant que facteur aggravant à ces phénomènes précités n'est pas étudié.

La MRAe recommande de justifier le choix d'une période de retour à 10 ans au regard de l'évolution du climat, et d'adapter le dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pluviales le cas échéant.

Le projet prévoyait initialement la réalisation de deux parkings automobile enterrés (75 places pour la partie DOMOFrance au nord et 73 places pour la partie ARAUCARIA au sud). La nouvelle version du projet supprime explicitement le parking de 73 places au sud, pour ne garder que celui au nord de 75 places. Le dossier n'apporte aucune justification quant à ce choix, et notamment sur le maintien d'un parking au regard du risque fort de remontée de nappe identifié dans le secteur du projet.

La MRAe recommande de justifier la nouvelle version de l'offre de stationnement prévoyant le maintien d'un parking enterré au regard du risque de remontée de nappe, et de l'absence d'étude d'un scénario alternatif d'aménagement.

Par ailleurs, le dossier ne prévoit pas le contrôle et l'entretien des toitures végétalisées (474 m² en cumulé) en complément de l'entretien extensif des espaces verts (mesure EXR2) des noues et des chaussées (mesure EXR9).

La MRAe recommande d'ajouter des mesures de contrôle et d'entretien des toitures végétalisées au sein du volet de gestion des espaces verts et paysagers en y précisant les périodes et fréquences d'intervention prévues.

2. Milieu naturel

Évolution des habitats naturels, de la flore et de la faune, actualisation des connaissances

Le dossier évoque la réalisation de diagnostics écologiques datés de 2022-2023 et complémentaires à ceux initialement réalisés en 2013, ces diagnostics 2022-2023 n'étant toutefois pas joints en annexe du dossier d'étude d'impact. La réalisation du projet a nécessité l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats protégés. La demande de dérogation spécifique de mars 2024 vient compléter et actualiser la connaissance sur l'état initial de l'environnement.

La MRAe note que ces éléments sont repris et synthétisés dans le corps de l'étude d'impact.

L'actualisation confirme l'absence d'espèces végétales protégées. La création du prolongement de la ligne C du tram en limite ouest de l'enveloppe du projet a notamment eu pour effet de créer des perturbations des sols, remblais et apports de terres et matériaux sur la partie ouest du projet, propices au développement d'espèces exotiques envahissantes dont le nombre inventorié est passé de 7 en 2022 à 13. Le dossier

précise que les moyens initiaux de lutte seront adaptés en conséquence (mesure TR5 transformée en TR2, pages 175-176).

Concernant les espèces animales, l'actualisation des études amène les résultats suivants :

- Oiseaux : passage de 38 espèces observées à 44, comprenant de nouvelles espèces protégées identifiées telles le Serin cini ;
- Amphibiens : passage de 3 à 5 espèces protégées, avec identification de la Salamandre tachetée et de la Grenouille rieuse ;
- Papillons de jour : passage de 18 à 23 espèces communes ;
- Libellules : passage de 8 à 9 espèces communes ;
- Insectes xylophages⁹ : absence d'identification directe d'individus, mais localisation de 3 sujets matures de chênes pédonculés constituant un habitat d'espèces pour le Grand capricorne, espèce protégée à fort enjeu de conservation ;
- Chauves-souris : passage de 5 à 12 espèces identifiées, toutes protégées ; les 3 arbres matures précédemment cités et localisés en limite nord de l'emprise du projet constituent également des gîtes pour ces espèces, de même que les boisements situés à l'est et l'Estey de Franc constituent des milieux favorables. Le dossier a ajouté une carte de localisation précise de ces 3 arbres, consultable page 82.
- Mammifères terrestres : au sein et à proximité de l'enveloppe du projet, caractérisation d'habitats favorables à deux espèces protégées : le Hérisson d'Europe et l'Écureuil roux.

L'évaluation des niveaux d'impacts sur la faune a également été actualisée au regard des résultats découlant des inventaires récents. L'étude d'impact identifie des niveaux d'impacts allant de faible pour le groupe des oiseaux, amphibiens reptiles et mammifères terrestres à moyen pour les insectes et chauves-souris.

L'actualisation des connaissances sur les espèces animales présentes au droit de l'enveloppe du projet a permis au pétitionnaire de compléter les mesures de réduction des impacts en phase de travaux initialement prévues dans la version de 2022 de l'étude d'impact par de nouvelles mesures. Une clôture anti-retour pour petite faune sera déployée (mesure TR3) empêchant certaines espèces protégées tel le Crapaud calamite de pénétrer dans le site du chantier, cette dernière espèce affectionnant les terrains remaniés. En outre, des campagnes de sauvetage de la petite faune (tels les reptiles et les amphibiens) qui pourrait être présente lors du démarrage du chantier seront initiées avant ce dernier (mesure TR4), de même qu'un protocole spécifique de sauvegarde d'individus arboricoles telles certaines espèces de chauve-souris et le Grand capricorne, avec, lorsque cela est nécessaire, un abattage dirigé et progressif des sujets matures d'arbres à cavités (mesure TR7).

La MRAe recommande en conséquence de réévaluer à la hausse le niveau d'enjeux brut (avant mesures de réduction) attribué aux groupes d'espèces précités, en cohérence avec le renforcement des mesures de réduction des impacts sur les espèces en phase de travaux.

Analyse des impacts résiduels et définition des mesures compensatoires

Malgré l'application de ces mesures, des impacts résiduels persistent, qualifiés par le dossier de notables pour 33 espèces faunistiques protégées. Ces dernières sont identifiées dans un tableau consultable pages 199 et 200, indiquant également les superficies d'habitats d'espèces détruites par le projet. Une carte de localisation de ces habitats est également consultable page 199. Ces éléments sont issus du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. L'étude d'impact reprend également l'évaluation et la définition des mesures compensatoires à appliquer, avec la présentation du site de compensation identifié, représentant une superficie d'environ 1 ha sur les 5 ha d'une parcelle appartenant au pétitionnaire DOMOFrance. Cette parcelle se situe à environ 360 m à l'est du projet, au sein de boisements enclavés de la gare de triage d'Ourcade plus à l'est.

La première mesure (C3) correspond à la restauration d'un milieu semi-ouvert par la gestion des prairies et fourrés devant bénéficier au Verdier d'Europe, au Serin cini, au Chardonneret élégant et cortèges d'oiseaux associés (0,32 ha de prairies et 0,37 ha de ronciers existants). La seconde mesure (C4) correspond à l'instauration d'îlots de sénescence au sein des boisements devant notamment bénéficier aux espèces arboricoles de chauves-souris (dont la Noctule commune), au Grand Capricorne et à l'avifaune forestière (0,

⁹ Désigne les espèces d'insectes se nourrissant de bois vivant.

33 ha de boisements existants). Le détail de ces mesures compensatoires est consultable pages 200 à 209, incluant les gains écologiques attendus, les protocoles de suivis et la sécurisation foncière du site retenu.

La MRAe note que le dossier n'évoque ni ne prend en compte les remarques issues de l'avis favorable avec réserves du Conseil national de protection de la nature, daté du 30 septembre 2024, notamment concernant la définition des mesures compensatoires. Ce dernier émet des réserves quant au choix de ne mettre à profit que 1 ha sur les 5 ha possédés, et s'interroge sur la méthode d'évaluation de son état initial, du dimensionnement de la compensation, des plus-values réelles attendues et des méthodes de gestion envisagées.

La MRAe constate la non prise en compte de ces remarques et suggestions du CNPN au sein de l'étude d'impact, dans la définition de la politique de compensation des impacts résiduels du projet. Ces éléments auraient pu être mis à profit, car ils participent à la réussite de ces actions compensatoires, dans un contexte de raréfaction, voir de disparition des milieux naturels entourant le projet, diminuant ainsi les possibilités offertes.

Le dossier évoque la mise en œuvre d'un ensemble de mesures visant à développer les espaces verts au sein du projet, contribuant à renforcer sa végétalisation et atténuer les effets d'îlots de chaleur : mesures EX R1 et PC R1 : plantation d'espèces végétales locales rustiques adaptées représentant 25,53 % de la superficie totale du projet en espaces verts de pleine terre, soit environ 2 688 m² ; mesure TR9 : plantation de 43 sujets d'arbres ; mesure Ex R4 : maintien d'une trame verte locale au sein du projet (plan de composition visible page 190) ; mesure EX R6 : limitation des îlots de chaleurs notamment par la création d'environ 278 m² de cheminements poreux et végétalisation d'environ 474 m² de toitures.

Le dossier n'apporte en revanche aucune précision supplémentaire quant aux mesures concrètes qui seront mises en place pour assurer l'entretien extensif des espaces verts en phase d'exploitation du projet (mesure Ex R2). De même, les trois sujets d'arbres (un peuplier et deux chênes) qui seront protégés des engins en phase de chantier (mesure EV1) ne sont pas précisément localisés au sein de l'enveloppe du projet et plus particulièrement de la zone de travaux.

La MRAe recommande d'explicitier clairement le protocole d'entretien extensif des espaces verts qui sera mis en œuvre (type, nature des interventions, phasage, durée, etc.), et de localiser précisément les 3 sujets d'arbres annoncés comme étant préservés, en apportant des précisions sur les conditions de leur maintien en phase d'exploitation.

Au-delà de la mesure TR5 relative à la limitation de l'éclairage artificiel afin d'atténuer les nuisances envers les espèces nocturnes (types, formes, modalités d'extinction des luminaires), le dossier ne précise pas quelles sont les dispositions qui seront mises en place afin de limiter les perturbations envers la faune nocturne (qui comprend entre autres les chauves-souris, et dont la présence de certaines espèces au sein du projet est avérée) dans le cadre de la définition plus globale d'une politique de préservation de la trame noire.

La MRAe recommande d'étoffer le dossier sur cet aspect, en apportant des précisions sur les dispositions qui peuvent être mises en place au sein de l'enveloppe du projet visant à limiter les atteintes à la faune nocturne, dans le cadre de la préservation d'une trame noire.

3. Milieu humain et cadre de vie

Choix des matériaux du projet, limitation des impacts sur l'environnement et la santé humaine

Le dossier a complété cette partie avec l'ajout de précisions quant au choix des types de matériaux utilisés dans le projet, et notamment sur la partie ARAUCARIA : socles en béton, émergences traitées à la chaux blanche épaisse, menuiseries en bois comme les éléments ajourés, recours aux baies vitrées pour les loggias. De façon générale, les couleurs naturelles prédominantes seront le blanc.

Trafic routier

Le dossier fait part de l'actualisation de l'étude de trafic, initialement réalisée en 2022, par une version datée de 2024, présente en annexe à l'étude d'impact. Celle-ci crée une nouvelle situation de référence prenant en considération l'évolution naturelle du trafic intervenue entre 2022 et 2024 et le système de circulation,

notamment le passage à sens unique de la rue Louis Denis Mallet située en limite sud. La route de Toulouse, située à proximité à l'ouest, constitue toujours l'axe routier le plus fréquenté du secteur, avec une estimation de la fréquentation en véhicules/jour passant, pour le trafic moyen journalier annuel, de 13 700/17 900 pour 2022 à 14 173/18 053 pour 2024, soit +3,45 % en estimation basse et +0,85 % en estimation haute. Le dossier estime qu'en comparaison avec la nouvelle situation de référence de 2024, l'augmentation du trafic sur les voiries principales varie autour de 2 à 12 % selon le sens de circulation, et qu'elle est en lien direct avec la création du projet.

La MRAe note que cette projection de l'impact du projet sur le trafic actualisé ne prend toujours pas en compte les parts modales applicables sur la commune de Villenave-d'Ornon en plus de celles de Bègles (qui n'ont pas été actualisées) comme cela avait été souligné lors de son précédent avis du 3 janvier 2023, alors que des disparités existent entre les deux communes sur ce sujet, et notamment sur la part modale de la voiture à Villenave-d'Ornon, plus importante qu'à Bègles.

La MRAe recommande de reconsidérer les hypothèses d'évolution du trafic et d'impact de son projet en prenant en considération les parts modales des deux villes de Bègles et Villenave-d'Ornon dans lesquelles s'insère le projet.

Choix et dimensionnement de l'offre de stationnement automobile

La nouvelle version du projet entraîne la réduction de 32 places de stationnement automobile vis-à-vis de l'offre globale (passage de 191 à 159 places) et la suppression du parking enterré côté ARAUCARIA, ce qui entraîne une baisse de l'offre de stationnement enterré de l'ordre de 72 places. Les raisons de cette baisse de l'offre globale de stationnement à l'échelle de l'îlot « CA1 » ne sont pas explicitées dans le dossier qui se contente d'évoquer de façon générale et indirecte une volonté d'accroissement des espaces en pleine terre, la recherche de la rentabilité économique du projet, notamment par la redéfinition de l'occupation de l'espace et des volumes et une densification du bâti qui a fait l'objet d'une étude annexée à l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'explicitier plus clairement quelles sont les raisons du maintien d'un parking enterré malgré une baisse de l'offre de stationnement, et notamment au regard des deux points suivants liés au projet :

- dimensionnement de la nouvelle offre globale de stationnement automobile au regard de l'offre de report modale existant à proximité du projet : prolongation de la ligne C du tram faisant partie intégrante de l'opération « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs » dans laquelle s'inscrit pleinement la création de la ZAC de la Route de Toulouse auquel l'îlot « CA1 » est une composante, mais également développement de l'offre cyclable et des pistes dédiées, des cheminements piétons, possibilités de report modal offertes,
- pertinence du maintien d'un parking enterré au regard du risque avéré de remontée de nappe, de sensibilité de cette dernière aux pollutions .

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet s'insère majoritairement en zone UP52-Op à vocation mixte, et minoritairement en zone UM13-3L25IP, à vocation de tissus à dominante de grands ensembles et mixtes du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole. Les hauteurs des constructions dans ces zones sont réglementées et limitées.

La MRAe avait relevé dans son précédent avis que le projet, tel que conçu en 2022, ne respectait pas ces prescriptions (au moins 40 % des volumes des constructions doivent avoir une hauteur totale de 12 m maximum alors que le projet n'en comportait que 21 %). Elle note avec satisfaction que la version 2024 du projet a entraîné une refonte des volumes et dispositions des différents bâtiments en conformité avec les règles d'épannelage autorisées dans le PLUi, portant à 40 % le volume total d'emprise du bâti ayant une hauteur totale de 12 m maximum (cf. schéma des variations d'épannelage du projet consultable page 25).

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

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur l'actualisation du projet d'aménagement de l'îlot « CA1 », situé dans la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de la « Route de Toulouse », dans les communes de Bègles et Villenave-d'Ornon.

Les évolutions par rapport au projet précédemment présenté en 2022 portent principalement sur une augmentation du nombre global de logements (+134) et une baisse de l'offre de stationnement automobile (-32 places et suppression d'un parking enterré), avec une refonte des formes, volumes et hauteur des bâtiments et une recherche de densification. Le projet reste toutefois le même dans les grandes lignes (création d'un ensemble résidentiel, de commerces et d'activités répartis sur un total de six bâtiments).

L'avis est donc formulé sur l'**actualisation de l'étude d'impact** d'octobre 2022, qui a déjà fait l'objet d'un avis de la MRAe le 3 janvier 2023.

Le projet apporte des réponses et précisions sur certains domaines et affine le niveau de connaissance par l'actualisation de certaines études (zones inondables, émission de gaz à effet de serre, densité du bâti, impacts sur la biodiversité et mesures compensatoires à mettre en œuvre, compatibilité avec les documents d'urbanisme sur les hauteurs des constructions).

En revanche, d'autres problématiques soulevées dans le premier avis de la MRAe ne sont pas suffisamment prises en compte dans la version actualisée, notamment en ce qui concerne la gestion des terres polluées et la problématique de l'eau (gestion des eaux pluviales, inondations par remontée de nappe,...).

L'avis précédent de la MRAe du 3 janvier 2023 ainsi que le présent avis ont vocation à être joints au dossier présenté au public, avec le mémoire en réponse du porteur de projet.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier.

Fait à Bordeaux, le 25 juillet 2025

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégataire

A stylized, bold, black signature of Jérôme Wabinski, slanted upwards to the right.

Jérôme Wabinski