



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la réalisation de la ZAC Bordeaux Saint- Jean Belcier (33)

n°Ae: 2013-89

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 octobre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la réalisation de la zone d'aménagement concertée Bordeaux Saint-Jean Belcier (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Féménias, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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.

Étaient absents ou excusés : MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Galibert, Lafitte, Schmit.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Gironde, le dossier ayant été reçu complet le 18 juillet 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 23 juillet 2013 :

- le préfet de département de la Gironde, et a pris en compte sa réponse en date du 13 septembre 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 13 septembre 2013,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 6 septembre 2013.

Sur le rapport de Mme Véronique Wormser et M. Frédéric Cauvin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Saint-Jean Belcier à Bordeaux (33) porte sur une surface urbaine de 145 ha située à proximité du centre-ville et enserrant notamment la gare Saint-Jean de Bordeaux.

Ce projet constitue la première partie d'une opération d'intérêt national (OIN) instituée fin 2009 sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac comportant 4 ZAC dont celle de Saint-Jean Belcier, pour une superficie de 738 ha. La maîtrise d'ouvrage du présent projet est assurée par l'établissement public d'aménagement (EPA) « Bordeaux Euratlantique ».

Le projet Saint-Jean Belcier répond aux orientations suivantes : développement de la gare Saint-Jean avec la création d'un centre d'affaire, urbanisation des espaces ferroviaires sous-utilisés, création d'un pont au-dessus des voies ferrées, valorisation des anciens quartiers ouvriers, et refonte de l'espace des quais. La programmation comprend notamment la réalisation de 290 000 m² de bureaux, de 285 000 m² de logements, ainsi que des surfaces réservées à des locaux d'activité, des commerces, des hôtels, des équipements publics et des équipements de santé. L'emprise des espaces verts évoluera de 6% à 15 % par rapport à la surface de la ZAC. Une maîtrise foncière est engagée par l'EPA sur 50 ha.

Ce projet a déjà fait l'objet de deux avis délibérés de l'Ae le 9 novembre 2011 dans le cadre d'une procédure de « cadrage préalable » et le 13 juin 2012 dans le cadre d'un avis au stade de création de la ZAC. L'Ae émet aujourd'hui un nouvel avis sur le projet, au vu d'un dossier modifié et complété, au stade de la déclaration d'utilité publique du projet et de son autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Les enjeux d'environnement et de santé qui apparaissent les plus notables sont les suivants : le risque d'inondation provenant des crues de la Garonne, la gestion des eaux (pluviales, usées et souterraines), le paysage urbain (qualité de la composition urbaine et des constructions, présence d'espaces verts...), les déplacements, les sols industriels pollués, le bruit, la pollution atmosphérique, la consommation d'énergie et les risques d'atteinte à la Garonne classée en site Natura 2000.

Le dossier aujourd'hui présenté apporte de très larges compléments dans les domaines du risque inondation et globalement de la gestion des eaux ; il a été modifié pour limiter les impacts du projet dans ces domaines et également sur le site Natura 2000 ; les mesures mises en œuvre et les procédures en cours et à venir sont clairement décrites. Il répond ainsi aux principales recommandations émises dans le précédent avis de l'Ae.

Les recommandations faites à ce stade par l'Ae sont principalement de :

- présenter clairement dans l'étude d'impact l'ensemble des mesures mises en œuvre (incluant celles inscrites au titre de l'étude d'incidences loi sur l'eau) pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet et de conserver les mesures de suivi 8 et 9 relatives au site Natura 2000 de la Garonne même en l'absence de travaux (pontons) sur les berges,
- compléter le dossier par les modalités de suivi des mesures mises en place pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet, modalités dont la définition est rendue nécessaire par la mise en œuvre de l'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement depuis les précédentes autorisations,
- préciser avec la SNCF et RFF les modalités de prise en compte du bruit ferroviaire lié à l'augmentation du trafic annoncée, en lien avec le projet d'extension de la gare Saint-Jean qui fait partie du même programme.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Présentation du projet

Le projet de ZAC Saint-Jean Belcier à Bordeaux (Gironde) porte sur une surface urbaine de 145 ha située à proximité du centre-ville, bordant la Garonne, jouxtant la commune de Bègles et enserrant en particulier la gare de Bordeaux (Saint-Jean) et l'ensemble des voies et équipements afférents. Ce projet constitue la première partie de l'opération d'intérêt national (OIN)² de « Bordeaux Euratlantique » instituée par décret en novembre 2009, associant les villes de Bordeaux, Bègles, Floirac, la communauté urbaine de Bordeaux, le conseil régional d'Aquitaine et l'État, et couvrant une superficie de 738 ha répartis sur les deux rives de la Garonne. La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'établissement public d'aménagement (EPA) « Bordeaux Euratlantique » spécifiquement créé en 2010 pour cette opération.

L'opération d'intérêt national vise à tirer parti d'importantes potentialités foncières issues de friches industrielles et de zones d'activité en décroissance pour proposer un nouveau quartier de ville aux franges du centre historique de la métropole bordelaise. Elle a pour objectifs de doter l'agglomération d'un pôle tertiaire d'envergure nationale et internationale, de développer une offre diversifiée de logements, et de constituer une opération de référence en matière d'intégration des problématiques environnementales (à noter que l'opération participe de la démarche EcoCités³ organisée par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie). Elle se concrétisera par la mise en oeuvre, sur une vingtaine d'années, de différents projets urbains dont certains seront mis en oeuvre dans le cadre de ZAC.

Le périmètre de l'OIN porte sur 738 ha répartis sur 3 communes : Bordeaux (386 ha répartis sur les deux rives de la Garonne), Bègles (217 ha) et Floirac (135 ha). Sur les 250 hectares aujourd'hui repérés comme mutables, est actuellement envisagée une constructibilité globale de 2 400 000 m² de surface de plancher de construction (SPC), dont 15 à 18 000 logements et 450 à 500 000 m² SPC de bureaux.

Le projet Saint-Jean Belcier, objet du présent avis, est la première des 4 ZAC prévues (cf. figure 1 ci-dessous).

Le projet de ZAC Saint-Jean Belcier répond aux orientations suivantes : l'accompagnement du développement de la gare Saint-Jean (avec la future gare TGV internationale et la création d'un centre d'affaires), l'urbanisation des espaces ferroviaires inexploités ou sous-utilisés, la création d'un pont sur les voies ferrées (entre les domaines d'Armagnac et d'Amédée Saint-Germain), la préservation et la valorisation des quartiers historiquement ouvriers, la reconfiguration de la voie sur berge et des quais de la Garonne et de l'arrivée des voies (routières) du pont Saint-Jean.

L'établissement public d'aménagement assurera la maîtrise foncière d'une partie importante des espaces à aménager (environ 50 ha⁴ « mutables »). A l'issue d'une phase de concertation préalable à la création de la ZAC, un concours a été lancé en 2010 pour la conception du projet et l'assistance à sa réalisation (maîtrise d'oeuvre). Le travail ensuite mené par l'EPA avec l'équipe de maîtrise d'oeuvre retenue, avec différents assistants à maîtrise d'ouvrage (pollution, énergie, développement durable, étude d'impact, stationnement...), avec l'ensemble des partenaires du projet (État, Région, ville de Bordeaux, Aurba⁵, SNCF et RFF...), ainsi qu'en concertation avec le public, les promoteurs, investisseurs et futurs utilisateurs, a conduit à la conception du projet urbain qui a fait l'objet d'un dossier de création de ZAC sur lequel l'Ae a émis un avis en date du 13 juin 2013⁶.

Le présent dossier porte sur la réalisation de la ZAC nécessitant un nouvel avis de l'Ae (voir partie 1.3 du présent avis, relative aux procédures). Les travaux devraient être mis en oeuvre à partir de 2015 en trois phases réparties sur environ 15 ans⁷.

² Une OIN, créée par décret en Conseil d'État se référant à l'article L.121-2 du code de l'urbanisme, est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

³ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Ecocites,4069-.html>

⁴ Ou 60 ha selon les parties du dossier, dont environ la moitié ayant actuellement une vocation ferroviaire

⁵ Aurba ou A'urba, agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine.

⁶ Approbation du dossier de création de la ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier (Délibération du 30 mars 2012).

⁷ Le phasage général de la réalisation de la ZAC est présenté en page 60 de l'étude d'impact.

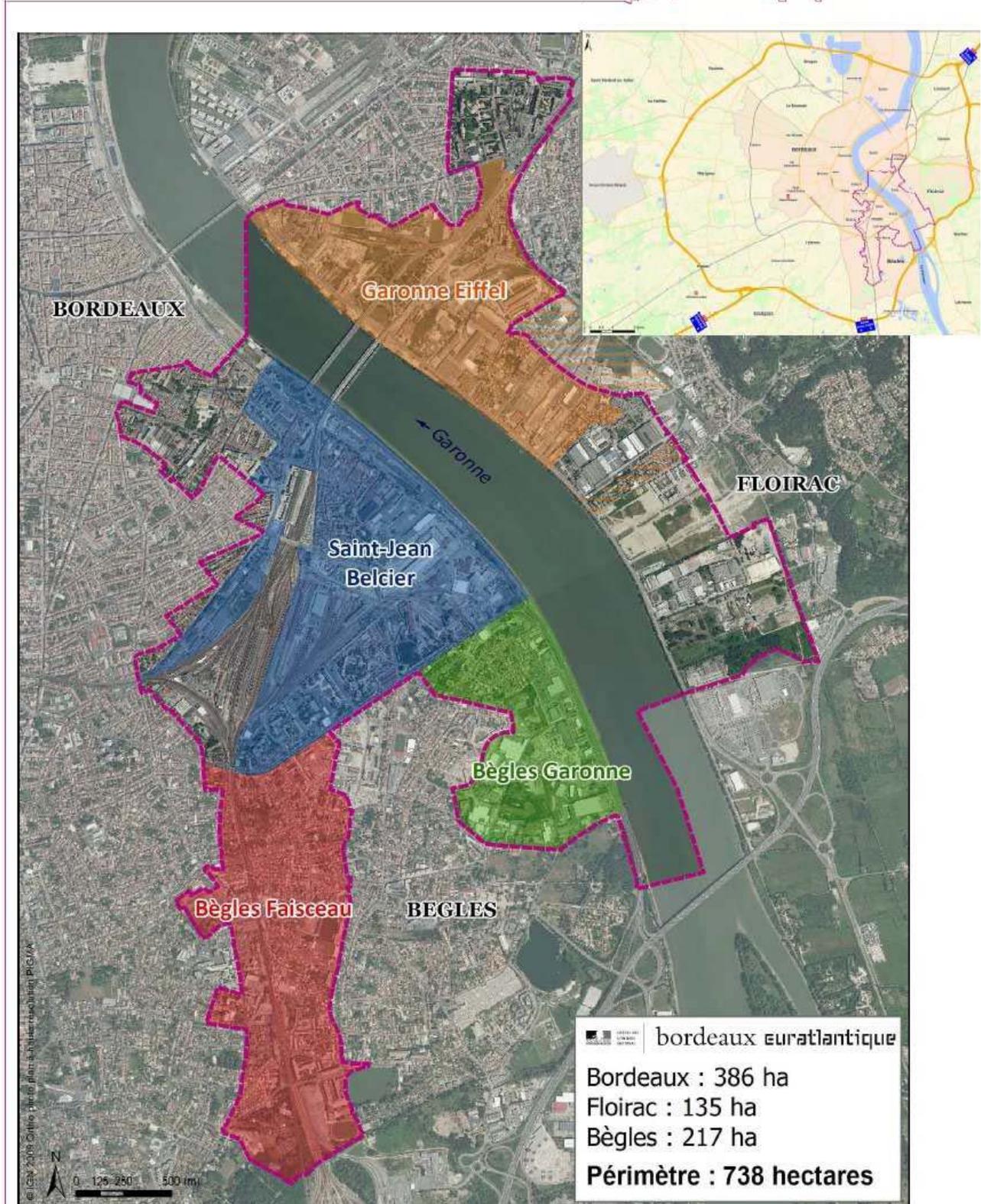
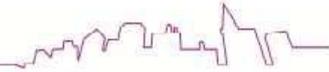


Figure 1 : Périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) dans son ensemble (périmètre de 738 ha), le projet de ZAC Saint-Jean Belcier étant figuré en bleu

La programmation urbaine porte sur une surface totale de 740 000 m² (SPC) dont 285 000 m² de bureaux, 290 000 m² de logements, 15 000 m² de locaux d'activité, 15 000 m² de commerces, 45 000 m² d'hôtels, 90 000 m² d'équipements (publics, collectifs et de santé). Ces chiffres correspondent à une augmentation moyenne de 8% des surfaces de plancher prévues par rapport à ceux annoncés au stade de création de la

ZAC. Parallèlement, plus de 33 ha d'espaces publics hors voirie seront aménagés. 5 ha d'espaces verts seront également créés avec notamment deux parcs urbains de 3 et 2 ha ainsi que des jardins ; près de 70% des espaces publics créés seront plantés.

La figure ci-dessous présente les éléments programmatiques du projet. Plusieurs domaines géographiques (ou secteurs du territoire) sont identifiés au sein de la ZAC, dans chacun desquels est décliné un principe de mixité fonctionnelle et sociale. Une composition paysagère des différents espaces publics est conçue de façon à ce que ces domaines soient reliés par un espace public commun majeur, le « VIP » (Vélo, Intermodalité, Piéton), qui forme un anneau de plus de 3 km offrant de nouvelles perspectives en matière de déplacement.

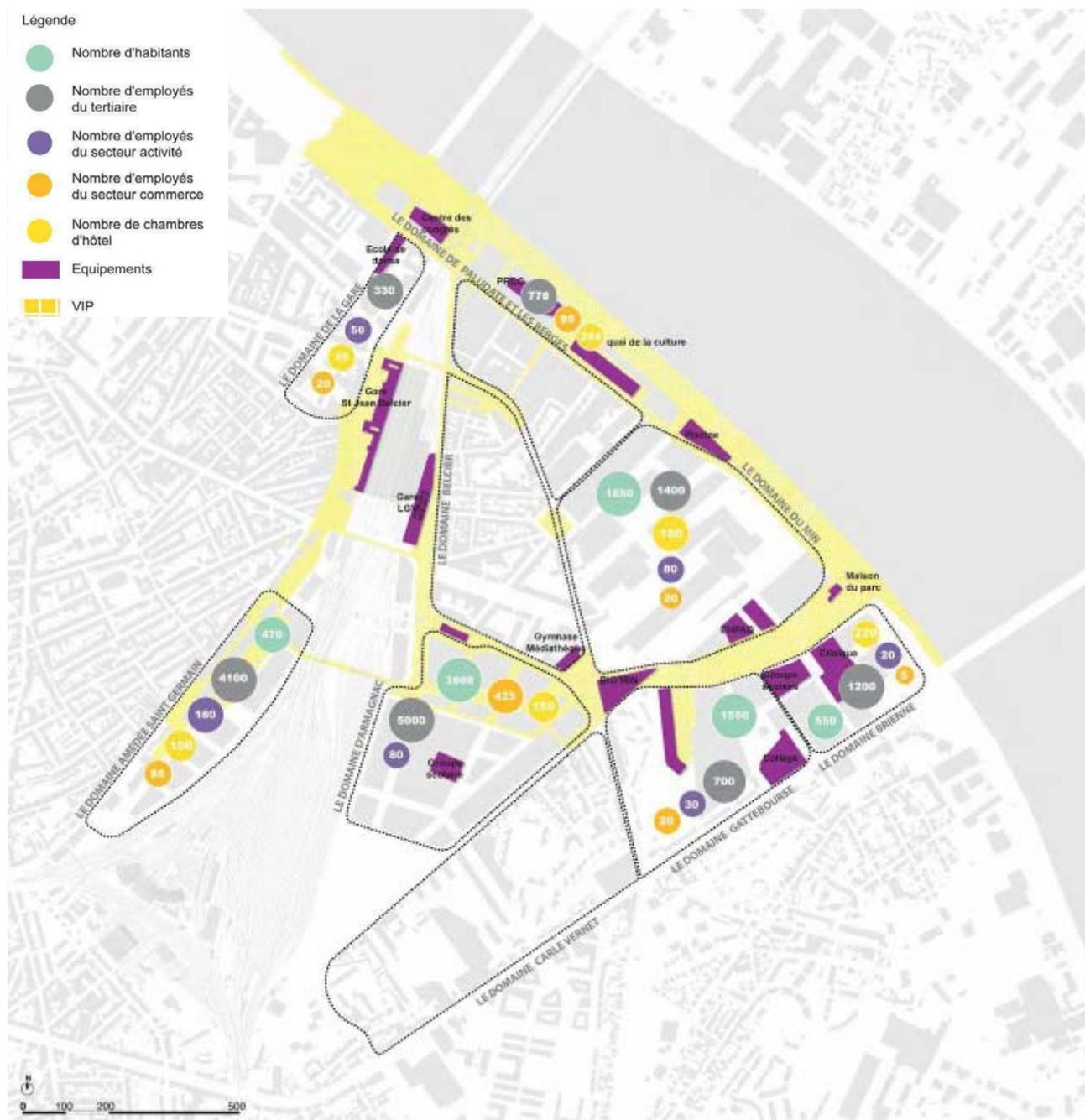


Figure 2 : Éléments programmatiques du projet de ZAC

Le dossier présente les travaux prévus : voiries, réseaux, espaces publics et autres équipements à réaliser. Ces éléments sont en cohérence avec le précédent dossier analysé par l'Ae.

Les rapporteurs ont été informés lors de leur visite qu'aucun ponton ne serait réalisé dans le cadre de la ZAC, ni aucune halte fluviale, alors que le dossier pouvait laisser penser le contraire, mentionnant l'éventualité de « 2-3 pontons ». La desserte fluviale déjà en place sur la Garonne s'enrichit cependant de trois nouvelles haltes plus en aval sur le fleuve dans le cadre du troisième appel à projet Ecocité.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier les options retenues sur le nombre de pontons ou de halte fluviale à réaliser dans le cadre du présent projet et, plus largement, sur le territoire de l'agglomération bordelaise.

1.2 Contexte et programme de rattachement du projet

La réalisation de la ZAC Saint-Jean Belcier s'inscrit dans le contexte général de l'OIN « Bordeaux-Euratlantique » et des différents aménagements projetés par l'EPA sur son territoire (voir partie 1.1 du présent avis). Les liens existant entre ces différents éléments ne permettent pas de conclure à l'existence d'un programme à ce niveau.

Selon l'étude d'impact, du fait de l'arrivée en 2017 de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux, et ensuite, de la réalisation des projets GPSO (grands projets ferroviaires du Sud-Ouest)⁸ combinées au développement de l'offre TER, le nombre de voyageurs en gare de Bordeaux devrait évoluer de 11 millions par an actuellement, à environ 18 millions à partir de 2017, et à plus de 20 millions à terme. Des adaptations des services et des infrastructures de la gare sont donc nécessaires pour permettre l'accueil de ces nouveaux voyageurs. Son extension sera réalisée d'ici 2017 sous la maîtrise d'ouvrage de la branche Gares et Connexions de la SNCF. Ce projet comportera notamment la réalisation de trois nouveaux bâtiments⁹ et d'un nouveau parvis multimodal permettant de relier le côté Belcier de la gare à tous les modes de transport afin de faciliter son accès. Les rapporteurs ont été informés que la réalisation du parvis faisait partie du projet de ZAC.

Il est en outre prévu de réaliser d'ici à 2018 un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne : le pont Jean-Jacques Bosc. Ce pont reliera les deux rives de la Garonne et se situera en limite nord-est du projet de la ZAC.

Aussi, le maître d'ouvrage indique (page 25 de l'étude d'impact) que le projet de ZAC forme un programme¹⁰ avec l'extension de la Gare Saint Jean et la construction du pont Jean Jacques Bosc.

Le maître d'ouvrage de la ZAC se réfère à l'article R.122-3 IV¹¹ du code de l'environnement, indiquant que chacun des éléments de ce programme sera l'objet d'une étude d'impact propre. L'article R. 122-5 II 12¹² du même code indique que l'étude d'impact de la ZAC devrait comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Dans le cas où ces projets seraient « réalisés de manière simultanée », une étude d'impact unique devrait être produite (article L. 122-1 II).

Depuis l'avis sur le cadrage préalable délibéré par l'Ae, le projet a évolué : l'extension de la gare Saint-Jean Belcier est devenue un projet à part entière « hors ZAC », les pontons et la halte fluviale sur la Garonne sont abandonnés, le périmètre de la ZAC a évolué (réduit légèrement au nord est, et au sud), le franchissement des voies ferrées au sud de la gare s'est précisé. Le projet a également été progressivement affiné, notamment depuis le dernier avis rendu par l'Ae, en matière d'équipements publics : voiries, réseaux et autres équipements (éclairage...), et de prescriptions d'aménagement. L'étude d'impact a été mise à jour en fonction de ces nouveaux éléments et des résultats d'études menées (études hydrauliques, étude de danger, étude bruit par exemple). Les modifications de l'étude d'impact sont identifiées en bleu dans le document.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de création de la ZAC Saint-Jean Belcier a fait l'objet d'une procédure dite de « cadrage préalable » auprès de l'Ae du CGEDD en 2011. Sur la base d'un document de 45 pages constituant un projet de cadrage établi par l'établissement public et saisi par le préfet de la Gironde en tant qu'autorité administrative compétente en matière d'environnement, l'Ae a produit un avis délibéré sur ce projet lors de sa séance du 9 novembre 2011¹².

⁸ Le phasage de leur réalisation a été l'objet d'une déclaration du Premier ministre le 9 juillet 2013.

⁹ Un bâtiment principal, composé d'un nouveau hall voyageur avec des services et des commerces, un parking de 850 places (P1) et de parcs à vélos et deux autres parkings de 760 places (P2) et 300 places minimum (P3). 730 places de stationnement supplémentaires pour les vélos côté Belcier, dont 510 sécurisées, sont également prévues.

¹⁰ Au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.

¹¹ Qui correspond à une ancienne référence de ce code ; la référence actuelle serait (outre le L.122-1 II inchangé) le R.122-5 II 12°.

¹² La synthèse de cette avis indiquait : « Les observations de l'Ae, portant sur ce projet de cadrage préalable, concernent principalement le périmètre formel des opérations à prendre en compte dans la future étude d'impact, le niveau de détail à adopter (il est envisagé d'utiliser cette même étude pour les procédures se rapportant à certaines des réalisations), et un certain nombre de points particuliers pour lesquels des recommandations sont faites : la justification du projet parmi les partis envisagés, les transports et déplacements, le fonctionnement social, les eaux de surface, le paysage urbain, le cadre de vie et la nature en ville, les modalités d'application ultérieure des principes définis pour la ZAC et le phasage des opérations (travaux et procédures administratives) ».

A la suite de cet avis, un dossier portant sur la création de la ZAC a été réalisé. Conformément à la réglementation alors en vigueur¹³, l'Ae a été saisie en avril 2012 du dossier de création de la ZAC Saint-Jean Belcier. Elle a émis un avis délibéré sur ce projet au cours de sa séance du 13 juin 2012¹⁴.

Ce dossier de création a été approuvé le 30 mars 2012 par délibération du conseil d'administration de l'EPA de Bordeaux Euratlantique et, le 29 janvier 2013, le préfet de la région Aquitaine a créé par arrêté la ZAC Bordeaux Saint- Jean Belcier.

Préalablement à l'approbation du dossier de réalisation puis à l'arrêt du programme des équipements publics, la réalisation de la ZAC Saint-Jean Belcier requiert aujourd'hui :

- une déclaration d'utilité publique afin d'acquiescer les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération¹⁵ ;
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la CUB¹⁶, le projet ne respectant pas les dispositions actuelles de ce document d'urbanisme¹⁷ ;
- une autorisation au titre de la loi sur l'eau en raison des impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques¹⁸.

Chacune de ces procédures nécessite la réalisation d'une enquête publique. Conformément au code de l'urbanisme (article L. 123-14) et au code de l'environnement (article L. 123-6) une enquête publique unique portant sur l'ensemble de ces procédures sera réalisée.

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae comporte l'ensemble des éléments prévus par la réglementation dont l'étude d'impact relative à la création de la ZAC qui a été mise à jour, conformément à l'article R. 122-8 du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- le risque inondation en phases travaux et exploitation,
- la gestion des eaux (eaux pluviales, eaux usées et souterraines),
- les déplacements sur et aux abords de la ZAC,, y compris en phase chantier,
- l'approvisionnement et l'acheminement des matériaux nécessaires à la réalisation des travaux,
- le bruit ferroviaire et routier,
- la préservation du site Natura 2000 constitué par la Garonne et de l'espèce protégée identifiée sur les berges, l'Angélique des estuaires (*Angelica heterocarpa*).

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact et l'ensemble des documents soumis à l'avis de l'Ae sont d'une qualité globalement satisfaisante. Ils sont clairs, didactiques et permettent une bonne appropriation des principaux enjeux du projet par le lecteur.

Par rapport au dossier sur lequel l'Ae a émis un avis en juin 2012, l'étude d'impact a évolué : les recommandations de l'Ae ont été prises en compte et des précisions ont été apportées sur des éléments pour lesquels de nouvelles études ont été réalisées (notamment dans le domaine de l'eau et des risques). Ces

¹³ Articles L. 122-1 et R. 122-8 du code de l'environnement et articles R. 311-1 et suivants du code de l'urbanisme.

¹⁴ Extrait de la synthèse de cet avis : « Les recommandations faites par l'Ae sont principalement de :

. compléter le dossier par une synthèse prévisionnelle des procédures administratives à venir se rapportant à la ZAC et aux projets qui y sont associés (dont celles relevant de la loi sur l'eau),

. présenter les éléments de justification du projet sur les choix opérés avant le lancement du concours de maîtrise d'oeuvre,

. préciser les projets qui seraient concernés si la bande inconstructible retenue dans le PPRI2 révisé le long de la Garonne (pour le risque inondation) avait une largeur supérieure à celle qui est actuellement estimée dans l'étude d'impact, et les conséquences à prévoir pour ces projets,

. faire figurer des simulations complémentaires du nouveau paysage urbain, dans sa perception au sein de la ZAC, ainsi que depuis son voisinage et notamment depuis l'autre rive de la Garonne. »

¹⁵ Articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1, et R. 11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

¹⁶ Communauté urbaine de Bordeaux

¹⁷ Articles L. 123-14 et suivants, et R. 123-23-1 et suivants du code de l'urbanisme.

¹⁸ Articles L. 214-1 et suivants, et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement (Rubriques 2.1.5.0, 3.2.2.0 et 3.2.3.0).

évolutions sont clairement identifiées à l'aide d'un jeu de couleurs adapté.

2.1 Appréciation globale des impacts du programme

Sans qu'il y ait formellement une partie dédiée aux impacts du programme, l'Ae note que l'étude d'impact prend en considération l'augmentation de fréquentation de la gare (pages 211 et suivantes de l'étude d'impact)¹⁹ et la circulation sur le futur pont Jean-Jacques Bosc.

Le bruit routier sur la ZAC prend en compte tous les éléments du programme.

En revanche les impacts en matière de bruit ferroviaire ne sont pas traités à l'échelle du programme : l'évolution du bruit ferroviaire (liée à l'augmentation annoncée du trafic en gare de Bordeaux) n'est pas appréciée sur l'ensemble du périmètre concerné par les deux projets. Seules deux cartes ne concernant que les alentours immédiats du projet d'extension de la gare sont présentées en page 227 de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'étude des impacts acoustiques et vibratoires du programme comprenant la ZAC et l'extension de la gare liés à l'augmentation annoncée des circulations ferroviaires.

2.2 Analyse de l'état initial

Les risques d'inondation liés aux crues de la Garonne sont bien identifiés, et les différents documents qui s'y rapportent sont décrits (plan de prévention des risques inondation - PPRI - de l'agglomération bordelaise datant de 2005 et circulaires ministérielles ultérieures). Le projet de ZAC apparaît règlementairement compatible avec le PPRI en vigueur²⁰. Toutefois, l'évolution (au plan national) de la connaissance du risque et du contexte réglementaire conduit actuellement à une révision de ce PPRI (prévue d'ici 2015). Une étude hydraulique portant sur le périmètre de la ZAC et l'étude de danger de la digue, apportant des éléments de connaissance affinés au plan local, sont présentées et jointes au dossier. Elles reposent sur des hypothèses apparaissant cohérentes par rapport aux évolutions envisagées pour le PPRI²¹. Les résultats de ces études ont permis de définir une zone d'inconstructibilité. Cette zone inclut celle en vigueur et ne remet pas en cause les différents aménagements prévus dans le cadre du projet de ZAC (même si de nouvelles règles constructives seront appliquées dans certaines zones).

Concernant le bruit à l'échelle de la ZAC, mis à part les abords de la gare, seules des modélisations sont fournies sur la base d'hypothèses et de modèles utilisés par la ville de Bordeaux.

Le dossier ne présente aucune donnée chiffrée constatée en matière de consommation d'eau et de production de déchets.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'état initial en matière de bruit (par des données constatées in situ), de consommation d'eau et de production de déchets.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'Ae n'a pas d'observations à émettre sur ces points.

2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Matériaux

L'étude d'impact fait clairement état de la situation déficitaire de la Gironde, et de l'Aquitaine, en matériaux utilisables pour des travaux (page 83 de l'étude d'impact). Une mesure (mesure n°1) est spécialement dédiée à la réutilisation de matériaux de déconstruction. Le dossier n'apporte pas d'information sur les besoins de la

¹⁹ Le calendrier annoncé permet la mise en service de la voirie principale d'accès à la gare côté Belcier par la ZAC en même temps que celle de l'extension de la gare (page 60 de l'étude d'impact).

²⁰ Le PPRI en vigueur définit une zone rouge au niveau des berges de la Garonne qui correspond à une zone de précaution de 50 mètres derrière la digue dans laquelle toutes constructions nouvelles, les ouvrages de toute nature pouvant ralentir l'écoulement, les exhaussements de sol sont interdits.

²¹ Une circulaire du 27 juillet 2011 précise les principes relatifs à la prise en compte du risque de submersion marine et de gestion des espaces situés derrière les ouvrages de protection contre les inondations et les submersions, en intégrant l'impact du changement climatique sur le niveau des mers. Elle précise les principes qui devront être pris en compte notamment dans le cadre de la révision du PPRI de l'agglomération bordelaise.

ZAC ni sur les apports de cette mesure. Les éléments fournis ne permettent donc pas de savoir comment cet enjeu sera traité, dans un contexte où d'autres travaux prévus dans la région de Bordeaux nécessitent également des apports importants en matériaux (notamment les travaux de la LGV SEA et du projet de LGV Bordeaux-Toulouse).

Les rapporteurs ont été informés par les services de l'Etat qu'un schéma régional d'approvisionnement est en cours d'élaboration en Aquitaine sous le pilotage de l'Etat. Ce schéma devrait permettre de traiter cette problématique à l'échelle régionale et donc de répondre notamment aux besoins liés au chantier de la ZAC. Le dossier n'en fait pas mention.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter son dossier par les informations recueillies auprès des services de l'Etat concernant l'avancée du schéma régional d'approvisionnement en matériaux et sa prise en compte des aménagements en projet.

Circulation

La question de l'approvisionnement du chantier, de l'implantation successive (selon les ouvrages et les phases en cours de réalisation) des bases travaux et de la circulation des engins et poids lourds est partiellement traitée dans l'étude d'impact qui ne fournit aucune description des circuits d'acheminement ou des schémas de circulation en phase chantier, même indicative, au sein de la ZAC, à ses abords et sur les différents axes pouvant être empruntés (notamment les ponts).

Le dossier indique cependant page 236, dans la ligne du tableau récapitulatif des mesures mises en œuvre par le maître d'ouvrage consacrée à la mesure 2 relative à la « charte de chantier propre et à faibles nuisances » qu'une coordination générale des chantiers, « inter maîtrise d'ouvrage », serait assurée sous sa responsabilité par le biais d'une assistance à maîtrise d'œuvre. Une coordination se met en place également au niveau du programme²². Le lien entre les différentes coordinations n'apparaît pas clairement.

Les consignes s'appliquant à chaque chantier sont inscrites dans la « charte de chantier propre et à faibles nuisances » présentée en annexe 7 de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par le descriptif précis de l'ensemble de l'organisation mise en place pour éviter, réduire ou compenser les impacts des travaux sur la circulation au sein de la ZAC, à ses abords et sur les différents axes pouvant être empruntés (notamment les ponts).

2.4.2 Impacts permanents

Eaux et inondation

Le dossier loi sur l'eau²³ et ses annexes présentent clairement les impacts du projet (ruissellements, inondation, qualité des eaux superficielles et souterraines, sites pollués) et les mesures compensatoires et d'accompagnement prévues par le maître d'ouvrage. Ces dernières sont synthétisées dans un tableau récapitulatif. Parmi ces différentes mesures une seule, celle concernant les prescriptions de construction en zone inondable, est reprise en tant que telle dans l'étude d'impact du projet (mesure n°3). Le rabattement des nappes lié aux parkings souterrains prévus et l'arrosage des espaces verts est traité et fait l'objet d'analyses (volumes, débits, localisation) et de mesures. Le dossier précise toutefois que des autorisations et études ultérieures seront nécessaires.

Le degré de précision du présent dossier sur ce sujet semble suffisant à ce stade.

L'Ae note cependant que les résultats des études à venir pourront remettre en cause la réalisation des parkings prévus, notamment dans le secteur Amédée où les contraintes liées à la présence d'une nappe peu profonde semblent particulièrement importantes.

Une partie des eaux pluviales et usées issues de la ZAC transitera dans le ruisseau de l'Ars avant traitement et rejet dans la Garonne. Il est indiqué que celui-ci est dimensionné pour un évènement du type « 2 juin 1982 » (page 94 de l'étude d'impact). Cet évènement n'est pas explicité dans l'étude d'impact ni dans le dossier loi sur l'eau.

Les différents rejets issus des parcelles à aménager dans le cadre de la ZAC seront quant à eux limités à 3 l/s/ha²⁴, ce qui correspondrait à une pluie de fréquence décennale. Le dossier ne permet pas de comprendre clairement si ces rejets sont cohérents avec le dimensionnement du ruisseau de l'Ars (recouvert sur une grande partie du territoire) ; les raisons ayant conduit à retenir une pluie d'occurrence décennale ne sont en

²² Compte tenu de l'ensemble des travaux prévus au sein de la ZAC, concomitamment à l'augmentation de la fréquentation de la gare, un dispositif de coordination assuré par un assistant à maîtrise d'ouvrage unique sera mis en place afin d'assurer, avec l'ensemble des intervenants de la ZAC (promoteurs, Sncf, RFF, CUB, Ville, etc.) la coordination générale des déplacements durant les travaux (page 236). Chaque opération sera par ailleurs suivie individuellement par un coordinateur de chantier.

²³ Etude d'incidences loi sur l'eau, pages 129 à 134

²⁴ Cf. page 14 du dossier loi sur l'eau : « le principe retenu sur l'ensemble de la ZAC est (...) l'imposition aux privés de stocker leurs eaux pluviales. Leur rejet limité à 3 l/s/ha sera accepté dans le réseau public comme indiqué dans le PLU. »

autre pas indiquées.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de préciser dans le dossier l'origine des hypothèses retenues pour dimensionner les réseaux d'eaux pluviales et usées.

La question des eaux pluviales s'écoulant du nouveau franchissement du faisceau ferroviaire (180 m de long et 2 voies TCSP, deux voies routières, une piste cyclable et une voie piétonne) ne semble pas abordée : le dossier ne permet pas clairement de savoir si les réseaux dans le domaine Amédée et dans le domaine Armagnac qu'il relie les prennent en compte. Les rapporteurs ont été informés que les caractéristiques constructives de cet ouvrage ne seront arrêtées que fin 2013. Une première approche des débits à prendre en compte pourrait cependant être effectuée dès ce stade.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer comment seront prises en compte les eaux pluviales provenant du futur franchissement des voies ferrées entre les domaines Amédée et Armagnac.

Circulation et stationnement

Le dossier identifie la possibilité de conflits d'usage en matière de stationnement entre usagers de la gare, résidents et employés sur la ZAC au vu du nombre restreint de places de stationnement (parkings publics, privés, sur voie) et des politiques de tarification mises en place. Les îlots de logements actuels seront préservés et les conditions de stationnement n'y seront pas modifiées à court terme. Un conflit entre résidents actuels de la ZAC et riverains de Bègles notamment (où le stationnement est gratuit), et les nouveaux arrivants est prévisible : un report de stationnement des zones nouvellement aménagées vers les zones préexistantes est possible. Le dossier ne prévoit pas de moyen de régulation pour traiter ces conflits.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier les pistes possibles pour gérer les différents conflits d'usage prévisibles liés à la circulation et au stationnement, qu'elles relèvent ou non des compétences du maître d'ouvrage (communes, CUB, SNCF notamment).

Le dossier met également en évidence un impact négatif, dans certaines zones, du projet sur les conditions de circulation routière au sein de la ZAC. Cet impact, clairement assumé par le maître d'ouvrage, devrait favoriser le report modal de la route vers des modes transport alternatifs²⁵. Ainsi aucune mesure particulière (autre que celles prévues dans la conception du projet en terme de report modal et en terme de communication, mesure 10) n'est envisagée pour éviter, réduire ou compenser cet impact, identifié. L'Ae note toutefois qu'une partie du trafic routier dans le secteur de la ZAC ne peut être évitée (notamment le trafic de poids lourds desservant le MIN) et qu'une telle congestion peut générer des difficultés pour certaines activités du secteur.

Bruit et vibrations

L'étude d'impact présente une estimation des impacts du projet en terme de bruit routier. Toutefois, si des modélisations à l'échelle de chaque voirie, voire de chaque bâtiment, ont été réalisées²⁶, les résultats ne sont fournis qu'à l'échelle du domaine. Une telle présentation ne permet pas de déterminer clairement quels bâtiments pourraient être concernés par des dépassements de seuils réglementaires ou par une augmentation significative des niveaux sonores et des vibrations.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter dans le dossier les éléments permettant d'identifier quels bâtiments pourraient être concernés par des dépassements de seuils réglementaires en matière de bruit ou par une augmentation significative des niveaux sonores et des vibrations. Elle recommande, le cas échéant, de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

Energie

Le dossier mentionne le raccordement de la ZAC à un réseau de chaleur qui serait développé à partir de l'usine d'incinération des déchets située à Bègles. Les rapporteurs ont été informés de l'avancement de ce projet permettant que plus de 90% de la ZAC soit effectivement desservie par ce réseau (sauf le domaine Amédée). Une centrale d'appoint au gaz sera construite à hauteur du marché d'intérêt national.

Milieux naturels (hors Natura 2000)

L'abattage d'arbres présents sur la ZAC est compensé au taux de presque 10 pour 1 ; des plantations complémentaires sont prévues (mesure n°7). L'altération des arbres remarquables est limitée par des mesures de protection des racines (mesure n°6).

Autres

L'information du public sur la ZAC et le déroulement des travaux est assurée par la mise en œuvre d'un programme de communication, présenté comme une mesure de réduction des impacts du projet (mesure n°10) en améliorant l'acceptabilité des travaux. L'Ae considère que cette mesure, au vu de son descriptif,

²⁵ Les évolutions de l'offre de transports en commun, tramway, transport en commun en site propre et bus, sont prises en compte tout comme celles de la part modale du vélo.

²⁶ Cette information a été donnée au rapporteur au cours de leur visite du projet le 25 septembre 2013.

s'apparente plus à une mesure d'accompagnement qu'à une mesure de réduction des impacts.

Le maître d'ouvrage indique enfin que « les engagements assignés aux opérateurs seront inscrits dans la promesse de vente sous forme de prescriptions de développement durable accompagnés d'un dispositif de suivi et de contrôle. ».

2.5 Natura 2000²⁷

L'étude d'impact indique la présence et décrit page 112 et suivantes le site Natura 2000 FR72007000 constitué par la Garonne à hauteur du site. L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée en annexe 4 de l'étude d'impact (et également de l'étude d'incidences loi sur l'eau). Elle conclut à l'absence d'impacts significatifs sur le site : outre les dispositifs déjà prévus en phase travaux et pour la gestion à long terme des eaux usées et pluviales (mesures n°2 charte de chantier propre et à faible nuisance, n°4 dépollution des sols pollués, et mesures présentées dans le dossier loi sur l'eau), le projet a été modifié depuis le stade de création de la ZAC (pas d'accès direct aux berges, abandon des pontons dans le cadre de la ZAC).

L'Ae note cependant que la mesure n°8 de suivi écologique des berges et la mesure n°9 d'adaptation du calendrier à la biologie de l'Angélique des estuaires sont annoncées page 236 de l'étude d'impact comme « mises en place dans le cas où les travaux sur les berges (pontons) seraient réalisés ». Cette limitation n'apparaissait pas dans la précédente étude d'impact. Or, ces mesures sont annoncées dans la page 15 de l'étude d'incidence comme mises en œuvre également pour les travaux « à proximité des berges » et pas uniquement sur les berges.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre en œuvre les mesures n°8 et 9 même en l'absence de réalisation de travaux sur les berges (pontons, haltes, carrelets), les travaux « à proximité des berges », notamment la reprise des voies présentes sur ces quais et la réalisation d'un parc, étant toujours inscrits au programme des équipements à réaliser.

2.6 Mesures de suivi

Le maître d'ouvrage indique page 238 de l'EI souhaiter assurer un suivi, annuel, de la mise en œuvre de la charte de transformation durable de l'OIN, par le biais d'un observatoire à créer.

Il annonce les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement (cf. paragraphe 2.4). Cependant l'étude d'impact elle-même comme l'étude d'incidences ne précisent pas les modalités de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité de ces mesures annoncées, même si certaines des mesures, et notamment celle concernant les chantiers propres et à faibles nuisances (détaillée en annexe 7 à l'étude d'impact), comportent des opérations de contrôle et de suivi effectuées par le maître d'ouvrage.

Certains enjeux particulièrement sensibles ne semblent toutefois pas concernés par ces dispositions. Ainsi dans des domaines tels que les eaux superficielles et souterraines, la circulation ou encore le bruit aucune mesure de suivi n'est présentée.

Or l'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement (qui ne s'appliquait pas lors de l'élaboration de l'étude d'impact au stade de création de la ZAC) dispose que « les modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets » doivent être présentées.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de définir et de présenter les modalités de suivi (organisation, indicateurs) des mesures mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet, et de leurs effets. Elle recommande à l'autorité décisionnelle d'inscrire ces mesures dans ses autorisations conformément à l'article R.122-14 du code de l'environnement.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est bien illustré et semble proportionné aux enjeux du projet.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'ajuster le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

²⁷ Articles L.414-4 et R.414-19 du code de l'environnement.