



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean côté Belcier (33)

n°Ae: 2013-128

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 22 janvier 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean côté Belcier (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Féménias, Lafitte, Roche, Ullmann, Vindimian.

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 : Mme Guth, MM Decocq, Galibert, Letourneux, Schmit.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, le dossier ayant été reçu complet le 12 novembre 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 21 novembre 2013 :

- le préfet de département de la Gironde, et a pris en compte sa réponse en date du 11 décembre 2013,*
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 16 janvier 2014,*

Sur le rapport de Frédéric Cauvin et Jean-Jacques Lafitte, 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

L'Ae est saisie par le préfet de la Gironde du dossier de l'extension de la gare Saint-Jean à Bordeaux à l'occasion de la demande d'un permis de construire déposé par la branche « Gares et Connexions »² de la société nationale des chemins de fer français (SNCF), un nouveau bâtiment (services aux voyageurs, parking P1, commerces) venant compléter le bâtiment historique de la gare Saint-Jean situé de l'autre côté des voies et conforter le pôle d'échange multimodal.

Le projet et l'étude d'impact portent également sur deux autres bâtiments à usage de parking à construire ultérieurement à proximité (parkings P2 et P3) et sur divers travaux d'accompagnement dans la gare et à ses abords.

Ce projet fait partie d'un programme d'opérations qui comprend, outre le présent projet, la zone d'aménagement concertée (ZAC) Saint-Jean Belcier, portant sur les quartiers entourant la gare et sur laquelle l'Ae a déjà émis plusieurs avis, et un nouveau pont devant franchir la Garonne en face du boulevard Jean-Jacques Bosc.

Ce projet vise notamment à accompagner l'augmentation du nombre d'usagers de la gare du fait de la mise en service de la ligne à grande vitesse « Sud Europe Atlantique » (SEA) prévue pour 2017 et du grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) dont l'Ae a également été saisie. Une augmentation du nombre de trains express régionaux (TER) est également prévue, en partie dans le cadre du GPSO.

Le coût approximatif du projet est de 100 millions d'euros. Le bâtiment principal devrait être mis en service en 2017 et le parking P2 en 2018. La réalisation du parking P3 est, à ce jour, encore incertaine et dépend de l'évolution des besoins en stationnement après réalisation de P2.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont l'organisation future des circulations aux abords de la gare et dans la ZAC compte tenu notamment des différentes évolutions prévues (nouvelles LGV, ZAC, etc.), le cadre de vie dans la gare et à ses abords pendant les travaux puis en exploitation, le paysage urbain de Bordeaux (patrimoine mondial de l'UNESCO), et, dans une moindre mesure, le traitement des sols pollués et la préservation de la nappe d'accompagnement de la Garonne.

L'étude d'impact, qui apparaît globalement proportionnée aux enjeux du projet pour ce qui concerne le bâtiment principal, mériterait d'être présentée sous un format adapté (par exemple A3) afin notamment de faciliter la lecture des plans et figures qui y sont présentés.

Sur le fond, l'Ae recommande principalement de :

- compléter l'étude d'impact afin que celle-ci porte, avec un niveau de détail suffisant sur l'ensemble des opérations constitutives du projet, en particulier les parkings P2 et P3 et les travaux en gare sous maîtrise d'ouvrage de RFF,
- préciser les informations relatives à l'évolution prévue des trafics en gare de Bordeaux pour les TER en cohérence avec le GPSO (partie « aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux ») et les autres modes de transport (bus, tramway, autocar, etc.) et notamment de l'exploitation de la ligne C du tramway et des lignes de bus desservant le pôle d'échange multimodal de la gare Saint-Jean,
- fournir des synthèses de l'étude de flux EFFIA de 2009, de l'étude de programme, de l'esquisse d'opération de 2012, et de mieux expliquer, à partir de ces éléments, comment les caractéristiques du projet ont été déterminées,
- joindre à l'étude d'impact les conclusions du comité local Unesco bordelais et le bilan de la concertation

² Cette branche de la SNCF, créée en 2009 a pour mission la gestion et le développement des gares, elle « *entend faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes dans un environnement marqué par le renouveau des transports collectifs (multimodalité), l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire voyageurs et le nouveau positionnement des gares comme lieu de vie ouvert sur la ville* » (Profil et chiffres clés SNCF 2010).

qui s'est déroulée en 2012,

- préciser l'organisation des circulations et du stationnement pendant les travaux et en exploitation,
- fournir une évaluation des impacts positifs ou négatifs générés par le projet en terme de bruit de voisinage et prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts,
- prévoir un suivi global de l'évolution de la fréquentation de la gare de Bordeaux et de sa répartition modale, et la mise à disposition du public des résultats de ce suivi.

L'Ae 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

L'Ae est saisie par le préfet de la Gironde du dossier de l'extension de la gare Saint-Jean à Bordeaux à l'occasion de la demande d'un permis de construire déposé par la branche « Gares et Connexions »³ de la société nationale des chemins de fer français (SNCF) et intitulé « Pôle d'échange multimodal (PEM) – secteur Belcier », pour édifier à Bordeaux (33), rue des Terres de Borde, un nouveau bâtiment (services aux voyageurs, parking P1, commerces) venant compléter le bâtiment historique de la gare Saint-Jean situé de l'autre côté des voies.

L'étude d'impact jointe à cette demande porte également sur deux autres bâtiments à usage de parking à construire ultérieurement à proximité (parkings P2 et P3) et sur divers travaux d'accompagnement dans la gare et à ses abords.

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

L'étude d'impact, reprenant une recommandation de l'avis de l'Ae sur le cadrage préalable du projet de la ZAC Saint-Jean Belcier, présente le projet comme un élément d'un programme comprenant, outre le projet de PEM :

- la ZAC Saint-Jean Belcier, sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public d'aménagement Euratlantique (EPA) chargé de la réalisation de l'opération d'intérêt national⁴ (OIN) de « Bordeaux Euratlantique »⁵, la ZAC portant sur les quartiers entourant la gare, mais ne la comprenant pas elle-même dans son périmètre ;
- le nouveau pont devant franchir la Garonne en face du boulevard Jean-Jacques Bosc sous maîtrise

³ Cette branche de la SNCF, créée en 2009 a pour mission la gestion et développement des gares, elle « *entend faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes dans un environnement marqué par le renouveau des transports collectifs (multimodalité), l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire voyageurs et le nouveau positionnement des gares comme lieu de vie ouvert sur la ville* » (Profil et chiffres clés SNCF 2010).

⁴ Une OIN, créée par décret en Conseil d'État en application de 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 y conserve la maîtrise de la politique d'urbanisme. C'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet, au nom de l'État, et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN.

L'OIN de « Bordeaux Euratlantique » a été instituée par décret du 5 novembre 2009. Elle associera les villes de Bordeaux, Bègles, Floirac, la communauté urbaine de Bordeaux, le conseil régional d'Aquitaine et l'État. L'établissement public d'aménagement (EPA) « Bordeaux Euratlantique » a été créé par décret du 22 mars 2010 pour la réalisation de cette opération. Elle couvre une superficie de 738 ha répartis sur les deux rives de la Garonne. Elle 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 (valorisant les nouvelles lignes attendues de LGV), de développer une offre diversifiée de logements, et de constituer une opération de référence en matière d'intégration des problématiques environnementales.

Le projet de ZAC Saint-Jean Belcier constitue la première partie de l'OIN. Elle porte sur une surface urbaine de 145 ha en continuité du centre-ville de Bordeaux, bordant la Garonne, jouxtant la commune de Bègles et enserrant la gare de Bordeaux Saint-Jean et l'ensemble de ses voies et équipements.

Ce projet a pour orientations 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 futurs quartiers d'Armagnac et d'Amédée Saint-Germain), la préservation et la valorisation des quartiers historiquement ouvriers (dont le quartier Belcier), la reconfiguration de la voie sur berge et des quais de la Garonne et de l'arrivée des voies (routières) du pont Saint-Jean.

d'ouvrage de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) et dont les travaux s'étaleront entre 2014 et 2018.

Deux autres projets en cours ou prévus sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France (RFF) justifient et dimensionnent le pôle d'échange multimodal et notamment l'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean et sont également en partie à l'origine de l'OIN et de la ZAC :

- la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux dont le chantier a débuté en 2012 pour permettre une mise en service en 2017 ;
- le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) de LGV, comprenant également une partie « aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux » avec une forte ambition pour les train express régionaux (TER), dont l'Ae a été saisie, avec un objectif de mise en service, selon la présente étude d'impact, en 2022. Toutefois le phasage de ce projet d'infrastructure a été récemment modifié par rapport au projet présenté dans le dossier. Selon le dossier du GPSO communiqué par ailleurs à l'Ae, la mise en service des lignes nouvelles interviendrait ultérieurement⁶. Ce changement est de nature à modifier les prévisions de trafic en gare de Bordeaux qui sont à la base du dimensionnement et du phasage du projet de PEM. Selon les informations apportées aux rapporteurs, ces modifications seraient faibles, le dimensionnement du projet résultant principalement de l'arrivée de la ligne SEA en 2017.

L'Ae recommande d'expliquer comment le dimensionnement et le phasage retenus pour le projet, notamment concernant les parkings P2 et P3, restent cohérents avec le phasage du projet GPSO.

La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, sous maîtrise d'ouvrage RFF, dont la phase 2 a débuté en 2011, se poursuivra jusqu'en 2016. Il constitue un préalable à la mise en service de ces LGV⁷.

Selon l'étude d'impact, le projet vise à répondre également à une forte augmentation du trafic TER en gare de Bordeaux (doublement à l'horizon 2020 selon le site Internet de Bordeaux Euratlantique), mais sans apporter aucun élément à l'appui de ces prévisions d'augmentation⁸.

Le pôle d'échange de la gare Saint Jean accueille également des transports par autocars⁹ notamment des lignes Trans-Gironde organisées par le département de la Gironde. Aucune information n'est apportée sur l'importance de ces trafics, simplement mentionnés dans l'étude¹⁰, ni sur leur évolution prévisible¹¹.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par des précisions sur le niveau et l'évolution prévue des trafics en gare de Bordeaux, d'une part des trains TER, d'autre part des autocars notamment ceux des lignes Trans-Gironde, et leur prise en compte dans le dimensionnement et les impacts du pôle d'échange multimodal de la gare Saint-Jean Belcier.

L'étude d'impact fait également état de l'extension des lignes de tramway A, B et C sous maîtrise d'ouvrage de la CUB dont la mise en service est prévue pour mars 2015 pour la ligne C qui comporte une station devant

⁶ Les échéances précises de mise en service varient en fonction des différentes parties du dossier du GPSO transmis à l'Ae (voir avis délibérés de l'Ae n°2013-121, 2013-122 et 2013-123 en date du 22 janvier 2014).

⁷ Le projet consiste principalement à doubler les voies ferrées au nord de Bordeaux, entre la gare de Bordeaux Saint-Jean et la bifurcation de Cenon afin de favoriser le développement du trafic ferroviaire voyageurs et marchandises.

⁸ La notice architecturale de la demande de permis de construire (PC 04.01) fait état de l'élaboration par la région Aquitaine d'un plan de développement du TER Aquitaine à moyen et long terme en liaison avec la mise en service progressive des LGV tant au nord qu'au sud de Bordeaux. Le GPSO comprend notamment une partie « aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux », avec une forte ambition pour les TER, qui n'est pas décrite dans le présent dossier.

⁹ Des lignes interrégionales et internationales d'autocars (Eurolines) partent également de Bordeaux. Les locaux de la société Eurolines sont notamment localisés à proximité du projet.

¹⁰ La notice architecturale indique que le conseil général de la Gironde prépare la mise en place d'un système d'information voyageurs de son réseau Transgironde coordonné avec les horaires des réseaux TBC de la CUB et TER Aquitaine, en complément de sa politique d'intermodalité et de connexion de ses lignes aux pôles d'échanges, parmi lesquels figure le pôle multimodal Saint Jean.

¹¹ Certains plans de l'étude d'impact mentionnent des emplacements de cars sur le parvis de la gare Belcier rue des Terres de Borde au sud du pont du tramway.

la gare Saint-Jean et une autre (arrêt Belcier) à environ quelques centaines de mètres de la sortie Belcier. L'étude d'impact présente cette extension mais n'apporte pas d'information sur l'évolution éventuelle des fréquences de desserte et de la capacité des rames du tramway à même de transporter les usagers attendus à la gare Saint-Jean Belcier, alors que la part des usagers empruntant les transports en commun doit augmenter selon l'étude d'impact.

Le réseau des lignes de bus exploité par la CUB et desservant la gare est également présenté (la ligne 10 emprunte la rue des Terres de Borde) mais l'étude d'impact n'apporte pas d'information sur l'évolution prévue de ce réseau qui sera déterminante sur la répartition des usagers entre transports en commun et autres modes de transport tels que les voitures ou deux roues pouvant stationner dans les parkings projetés.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par des informations sur les évolutions prévues ou envisagées de l'exploitation de la ligne C du tramway et du réseau de lignes de bus desservant le pôle multimodal de la gare Saint-Jean.

Le projet s'inscrit enfin dans la continuité du réaménagement d'ensemble de la gare Saint-Jean qui a été engagé en 2009, avec notamment l'accueil de la ligne C du tramway et qui se poursuit avec des travaux à l'intérieur du bâtiment historique.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La demande de permis de construire, au droit de la sortie Belcier actuelle (rue des Terres de Borde, au nord du pont du Guit), porte sur :

- la démolition des bungalows des loueurs de voitures et du parking existant (246 places) ;
- la création d'un bâtiment voyageurs (R-1 et R) ;
- la création de commerces donnant sur les espaces du bâtiment voyageurs ou sur le futur parvis qui sera réalisé dans le cadre de la ZAC (R-1 et R) ;
- la création d'une dépose-minute en liaison avec le passage souterrain existant sous les voies (R-1) ;
- la création d'un parking aérien (parking P1) de 862 places¹² (R+1 à R+6) ;
- la création d'une « vélo-station » d'une capacité de 400 vélos (R).

Les travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la branche « Gares & Connexions » de la SNCF à l'exception du parking P1 réalisé puis exploité par un opérateur privé¹³, la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction étant assurée par la branche « Gares & Connexions » de la SNCF.

Le projet objet de l'étude d'impact comporte en outre (voir carte p 40 de l'étude d'impact et plan des maîtrises d'ouvrage reproduits en fin d'avis) :

- l'aménagement, par la CUB, d'un passage sous le pont du Guit permettant aux véhicules d'accéder au parking P1 ainsi que la circulation des piétons (notamment vers le parking P2) ;
- la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage privée (VINCI), prévue pour 2018 du parking P2 de 765 places dont environ 100 pour les deux-roues motorisés (précision apportée aux rapporteurs), dans des emprises ferroviaires actuellement occupées (châteaux d'eau, autres bâtiments et installations)

¹² Nombre ayant évolué : 862 places selon la demande ce permis, 850 places p 40 de l'étude d'impact, ainsi que dans la convention de financement.

¹³ Selon le préambule de la convention de financement relative aux travaux de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean, la SNCF et RFF autorisent, par le biais de conventions d'occupation temporaire constitutives de droits réels, un opérateur (VINCI a été retenu) à occuper le domaine public ferroviaire pour construire et exploiter les parkings P1 et P2. L'opérateur portera l'investissement des deux parkings, apportera une contribution financière aux frais de libération des terrains et exploitera les parkings. La consultation dont ils ont fait l'objet s'étant révélée infructueuse, les commerces du bâtiment voyageurs seront réalisés et concédés par la SNCF.

situées de l'autre côté du pont du Guit. Le niveau inférieur, au sol, est destiné à servir d'accès définitif pour les véhicules au parking P1 à partir du carrefour Armagnac et en passant sous le pont du Guit. 6 niveaux de stationnement supérieurs sont prévus ;

- la réalisation éventuelle (selon l'évolution de la demande en stationnement) du parking P3¹⁴ de 300 places également sans sous-sol, au sud et dans l'alignement du parking P2, le nombre précis de places et de niveaux de ce parking n'étant actuellement pas défini,

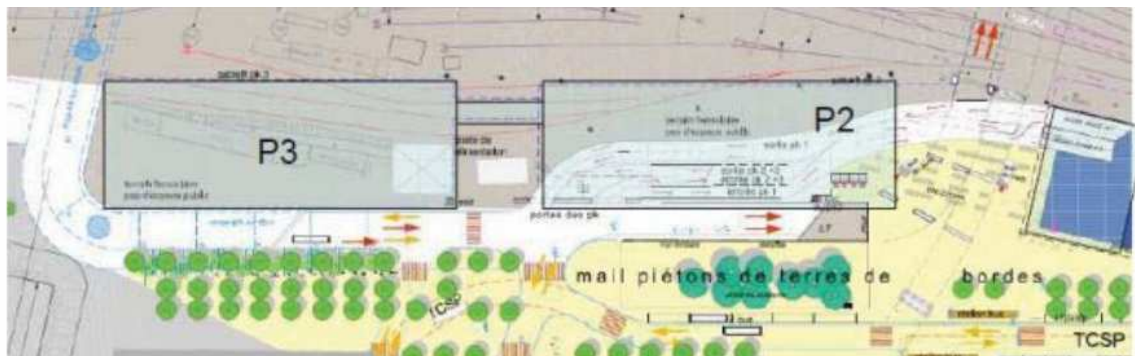


Figure 1 : Plan des parkings P2 et P3 (étude d'impact, page 206)

- des aménagements extérieurs à la gare et aux parkings sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA et à l'intérieur de la ZAC : création d'un parvis devant le bâtiment principal, aménagement d'un mail piéton entre le parvis et le carrefour Armagnac, aménagement de la rue des Terres de Borde désormais dédiée aux bus, taxis, riverains et « modes doux » ;

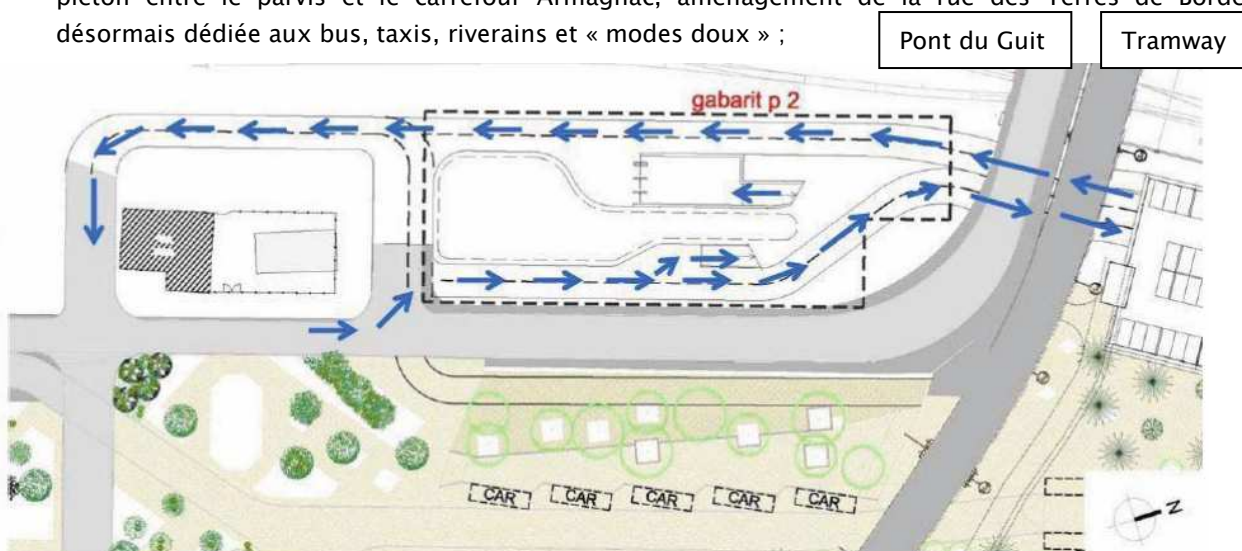


Figure 2 : Localisation des accès aux parkings et fonctionnement de l'intermodalité du pôle d'échange (page 206 de l'étude d'impact)

- l'aménagement des accès aux quais sous la gare : mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la rénovation des souterrains, la mise en place d'abri de quais, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, ces travaux pouvant nécessiter des interruptions ou des modifications des circulations ferroviaires en gare de Bordeaux.

Le plan page 40 mentionne également la création d'un nouveau pont franchissant les voies entre les quartiers Armagnac et Amédée, pont prévu dans le cadre de la ZAC (il permettra l'organisation d'un « ring », anneau de circulation empruntant dans l'autre sens le pont du Guit, notamment pour les circulations douces).

Selon les informations recueillies par les rapporteurs, aucune place de stationnement pour les deux-roues motorisés n'est prévue dans le parking P1 alors que du stationnement « sauvage » de ce type de véhicules est

¹⁴ Selon les termes de la convention, les cofinanceurs conviennent du besoin à long terme d'un parking P3 en complément de l'offre de stationnement offerte par les parkings P1 et P2. Les travaux de libération du terrain nécessaire à ce futur P3 font partie de la convention.

constaté actuellement (p 190).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser l'organisation du stationnement des deux-roues motorisés dans l'attente de la réalisation du parking P2.

Par ailleurs, la libération des emprises, notamment des parkings P2 et P3, qui est un préalable indispensable aux travaux et partie intégrante du projet, n'est pas décrite dans le dossier. Or il est précisé p. 206 que « *les emprises au sol de ces deux parkings se situent dans une zone fortement contrainte (châteaux d'eau, bâtiments de maintenance, présence de réseaux, antennes télécom, voies ferrées, poste de mise en parallèle¹⁵ (PMP), feeder¹⁶, etc.)* » et p 283 que la libération des emprises sera assurée par RFF.

Le fait que ces éléments du projet relèvent d'un autre maître d'ouvrage ne saurait justifier qu'ils ne soient pas traités dans l'étude d'impact.

La définition du projet dans l'étude d'impact est floue alors que ses différentes composantes sont clairement identifiées avec les maîtrises d'ouvrage respectives dans la convention de financement relative aux études de projet et aux travaux de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint-Jean¹⁷.

Le coût global du projet est, selon cette convention, estimé en juin 2012 à 95 M€ HT (hors foncier, parking P3 non compris).

La mise en service du bâtiment principal Belcier est prévue en avril 2017 ainsi que l'accès provisoire à P1, le parvis et le mail piéton. Les travaux sur les quais doivent être terminés pour mi 2017. La libération des terrains pour les parkings P2 et P3 et le franchissement inférieur du pont du Guit sont prévus pour la fin 2016. La réalisation de P2 est programmée à partir de 2017 pour une mise en service fin 2018 permettant l'accès définitif à P1.

L'Ae recommande de définir et de décrire dans l'étude d'impact toutes les opérations appartenant au projet de pôle d'échange multimodal, objet de l'étude d'impact, en reprenant notamment les éléments figurant dans la convention de financement relative aux travaux de restructuration de la gare de Bordeaux Saint-Jean.

L'Ae recommande en particulier de compléter l'étude d'impact par une description de l'ensemble des travaux du projet (libération des emprises, aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite, etc.), de leurs impacts éventuels et des mesures qui seront prises pour les éviter, réduire ou compenser.

¹⁵ Un poste de mise en parallèle permet la mise en parallèle, au sens électrique, des caténaires de plusieurs voies ferrées contiguës, afin d'augmenter la section de cuivre pour limiter les chutes de tension et maintenir la qualité de l'alimentation.

¹⁶ Câble d'alimentation électrique aérien.

¹⁷ Convention conclue entre l'Etat, le conseil régional d'Aquitaine, l'EPA Bordeaux Atlantique, la CUB, la Ville de Bordeaux, RFF et la SNCF

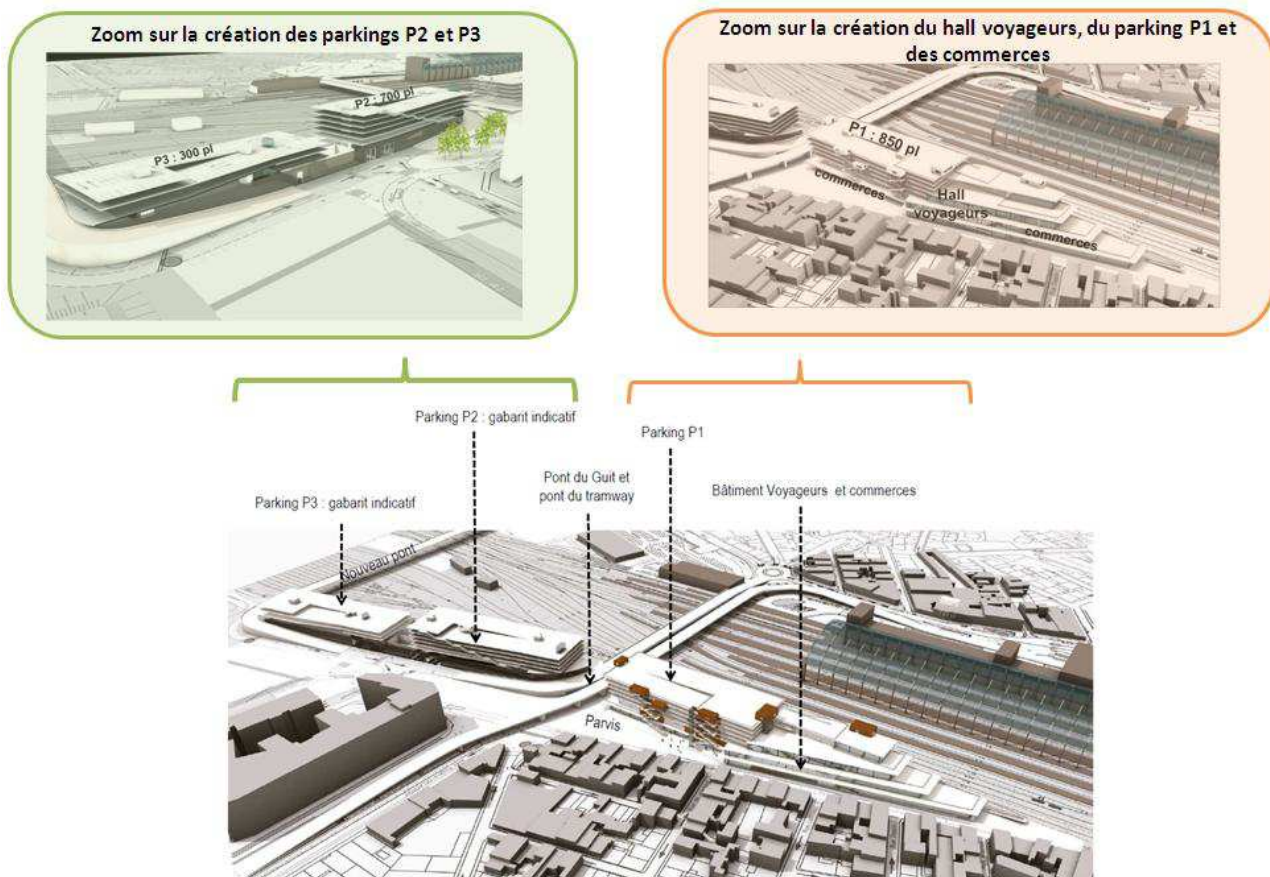


Figure 3 : Vue d'ensemble du projet (diagnostic loi sur l'eau, page 10)

1.3 Procédures relatives au projet

L'Ae du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) est saisie par le préfet de la Gironde qui doit se prononcer sur une demande de permis de construire afférente au projet.

La SNCF étant un établissement public à caractère industriel et commercial sous-tutelle du ministre de l'environnement, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur ce projet. Ce dernier relève de la rubrique 5°b) « infrastructures ferroviaires – création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. S'agissant d'une infrastructure de transport, son étude d'impact est soumise à diverses dispositions spécifiques¹⁸. Par ailleurs, conformément à l'article R. 122-6 II 2° du code de l'environnement, l'Ae du CGEDD est également l'autorité environnementale compétente pour émettre les avis relatifs aux projets faisant partie du même programme de travaux : la ZAC Saint-Jean Belcier sur lequel elle a déjà été émis plusieurs avis¹⁹ et le pont Jean-Jacques Bosc.

¹⁸ Selon l'article R. 122-5 III du code de l'environnement, les études d'impact de projets d'infrastructures de transport doivent notamment comporter une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse doit comprendre les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports. Dans le cas présent, le coût du projet étant supérieur au seuil de 83 084 714,39 euros fixé par le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs, une évaluation socioéconomique est requise.

¹⁹ Avis du 9 novembre 2011 portant sur le cadrage préalable de l'étude d'impact de la ZAC, du 13 juin 2012 portant sur la création de la ZAC et du 9 octobre 2013 portant sur la réalisation de la ZAC.

Le projet d'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean côté Belcier a fait l'objet d'une concertation prévue par le code de l'urbanisme (article L. 300-2). Cette concertation s'est tenue du 25 septembre au 2 novembre 2012.

Ce projet fait par ailleurs l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau (pompages temporaires pour rabattre la nappe durant les travaux).

L'évaluation des incidences Natura 2000²⁰ réalisée pour le projet²¹ conclut à l'absence d'incidence du projet sur le site le plus proche (la zone spéciale de conservation FR7200700 « La Garonne » à quelques centaines de mètres au nord du projet). L'Ae n'a pas d'observation sur cette évaluation ni sur sa conclusion.

Le projet s'insère dans le périmètre du site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO « Bordeaux, port de la lune » ainsi que dans le périmètre de protection de plusieurs sites inscrits, dont la gare Saint-Jean, et classés (pont ferroviaire Saint-Jean, église et fontaine Sainte-Croix).

À ce titre, les travaux doivent faire l'objet d'un avis conforme de l'architecte des bâtiments de France (ABF, articles L. 621-31 et suivants du code du patrimoine). L'Ae note que, selon le dossier (p 239), l'ABF a été associé à la phase d'élaboration du projet et a émis des préconisations (clôtures, nettoyage du chantier, etc.) que le maître d'ouvrage s'engage à respecter.

Le projet a fait l'objet d'une présentation auprès du comité local Unesco bordelais (CLUB) le 11 février 2013. Un compte-rendu issu de cette rencontre est annoncé p 292. Or il s'agit d'un tableau répondant de manière détaillée à des remarques ou observations du CLUB, celles-ci y sont présentées de manière très sommaire. L'Ae note que les informations fournies ne répondent que partiellement aux remarques du CLUB²². La principale suite donnée à cet avis a été de réduire de 7 à 6 niveaux le parking P1.

L'Ae recommande au pétitionnaire de joindre in extenso à l'étude d'impact les conclusions du comité local Unesco bordelais, et de préciser les raisons l'ayant conduit à ne pas donner suite, dans certains cas, aux recommandations qui ont été formulées par le comité.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- l'organisation future des circulations dans le secteur de la gare et dans la ZAC, compte tenu notamment des transferts modaux vers le rail, résultant des projets de LGV et de TER et du projet d'extension du pôle d'échange multimodal ;
- le cadre de vie dans la gare et à ses abords, pour les usagers et pour les riverains, pendant les travaux puis en exploitation (bruit, circulation et notamment la fermeture envisagée durant 6 mois du pont du Guit, stationnement, etc.) ;
- le paysage urbain de Bordeaux (patrimoine mondial de l'UNESCO) avec la création de nouveaux volumes,

et, dans une moindre mesure, le traitement des sols pollués et la préservation de la nappe d'accompagnement de la Garonne.

²⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

²¹ Articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26 du code de l'environnement.

²² Une des demandes formulées est notamment de prévoir un auvent d'une hauteur supérieure à 10 mètres alors que la hauteur retenue est de 5,5 mètres.

2 Analyse de l'étude d'impact

D'un point de vue formel, l'étude d'impact est présentée après réduction sous format A4 ce qui rend la lecture des textes pénibles et celle des nombreux plans et figures quasi impossible.

L'Ae recommande de présenter l'étude d'impact sous un format adapté et de vérifier que les plans et figures qui y sont insérés sont lisibles.

Le fait que la numérotation des paragraphes de l'étude d'impact ne soit pas continue et recommence à chaque chapitre ne facilite pas la « navigation » dans le document.

Sur le fond, l'étude d'impact apparaît globalement proportionnée aux enjeux du projet pour le bâtiment objet de la demande de permis de construire. Elle mériterait néanmoins d'être améliorée sur certains points précisés dans la suite de l'avis.

Par ailleurs, si la demande de permis de construire porte uniquement sur le bâtiment principal, les parkings P2 et P3 ainsi que les autres aménagements en gare et à ses abords, sont présentés dans l'étude d'impact, et à juste titre, comme partie intégrante du projet soumis à l'avis de l'Ae. Or les informations fournies dans le dossier ne sont pas suffisamment précises pour assurer la bonne prise en compte par les maîtres d'ouvrage des enjeux relatifs à la réalisation de ces aménagements (insertion paysagère, qualité des sols, études hydrauliques, etc.).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact afin que celle-ci porte, à un niveau de détail suffisant, sur l'ensemble des opérations constitutives du projet.

En outre, les dernières évolutions des projets GPSO (voir partie 1.1 du présent avis) et de la ZAC²³ ne sont pas toujours prises en compte dans le dossier.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'assurer la cohérence des informations fournies dans le dossier avec les évolutions récentes du projet GPSO et du projet de la ZAC Saint-Jean Belcier.

2.1 Appréciation globale des impacts du programme

L'étude d'impact comprend une partie d'une dizaine de pages consacrée à l'appréciation sommaire des impacts du programme constitué par le projet de ZAC, le projet d'extension de la gare, objet du présent avis, et le projet de franchissement de la Garonne.

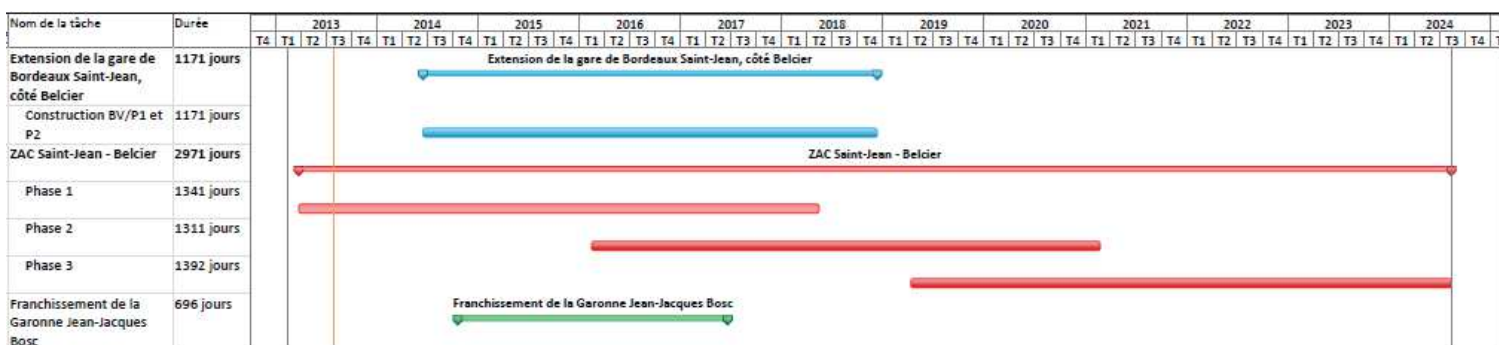


Figure 4 : planning de chaque projet du programme

Les principaux enjeux identifiés sont les impacts dus aux travaux des différents projets du programme essentiellement sur la circulation et le stationnement. En phase exploitation, l'organisation des déplacements

²³ Le phasage présenté en page 22 de l'étude de sécurité ne correspond au phasage du dossier sur lequel l'Ae a émis un avis le 9 octobre 2013. Ce dernier était différent du phasage initialement présenté à l'Ae dans le cadre du dossier de création de la ZAC.

dans le secteur pourrait être très largement modifiée du fait de la réalisation du programme d'ensemble (nouvelles voiries, nouveaux ponts, etc.).

L'Ae recommande de présenter une cartographie des évolutions attendues de trafic routier sur les différentes voiries ainsi que le maillage des circulations douces à proximité de la gare, du fait notamment de la réalisation du programme d'ensemble.

L'analyse présentée dans cette partie de l'étude d'impact n'appelle pas d'autres commentaires que ceux formulés dans les autres parties de l'avis, par exemple sur les impacts cumulés des constructions en sous-sol sur l'écoulement de la nappe. (§ 2.4.2).

2.2 Analyse de l'état initial

L'état initial présenté dans l'étude d'impact n'appelle pas de remarque particulière de la part de l'Ae.

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

Le dossier consacre 5 pages à l'« *esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et raisons pour lesquelles le projet a été retenu* ». Cette partie retrace les différentes étapes qui, depuis 2008, ont permis d'aboutir au projet finalement retenu. Les éléments présentés le sont en termes très généraux et aucune estimation quantitative des besoins en places de stationnement ou en surfaces commerciales²⁴ aux différentes étapes n'est fournie. Telles qu'elles sont présentées (sans légende, à une échelle très réduite), les illustrations de cette partie ne permettent pas de comprendre quelles ont été les évolutions majeures du projet depuis 2008.

L'Ae recommande de détailler la partie « esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et raisons pour lesquelles le projet a été retenu » en présentant les variantes successives avec leur parti en termes d'urbanisme et d'architecture ainsi que le nombre de places de stationnement et les surfaces commerciales, et leur justification.

Elle recommande par ailleurs d'améliorer les illustrations afin de rendre cette partie plus accessible.

Par ailleurs, au regard du bilan de la concertation qui a été transmis aux rapporteurs, l'Ae note que le projet a significativement évolué depuis 2012 (parking vélo localisé au niveau 0, modification de l'espace intérieur du bâtiment, etc.). Ces évolutions ne sont pas décrites ni justifiées dans le dossier.

L'Ae recommande de fournir, lors de l'enquête publique, le bilan de la concertation qui s'est déroulée sur le projet et de présenter, en les justifiant, ses principales évolutions intervenues depuis 2012.

L'étude d'impact ne permet pas d'apprécier comment le projet de parking a été dimensionné au regard de la volonté affirmée de limiter l'utilisation de véhicules particuliers (objectif affiché dans le dossier de réalisation de la ZAC, accompagnée de l'annonce de la réduction de la part des voitures individuelles empruntées pour se rendre à la gare) et une demande importante de stationnement à proximité de la gare (pour la gare, ses commerces mais aussi potentiellement pour la ZAC). En particulier, l'annonce qu'une demande supplémentaire de stationnement déclencherait, le cas échéant, la construction du parking P3, ne semble pas cohérente avec la volonté de réduire l'utilisation des modes individuels motorisés.

Les caractéristiques du projet, en particulier le nombre de places des futurs parkings, ont été pour partie élaborées à partir d'une « étude de flux » réalisée en 2009 par la société EFFIA²⁵. Cette étude, qui a été

²⁴ Sur ce point, il est uniquement indiqué que « *pour faciliter le financement du projet et pour dynamiser les nouveaux espaces, un programme commercial de l'ordre de 1 800 m² a été proposé* » (page 229).

²⁵ Créé en 1998 par le groupe SNCF, EFFIA est une entreprise de droit privé spécialisée dans les services pour le transport public de voyageurs.

transmise aux rapporteurs par le maître d'ouvrage, met en évidence un besoin de stationnement lié à la gare SNCF de l'ordre de 2 500 places au total en 2020 (ce chiffre variant en fonction des conditions tarifaires appliquées au stationnement sur la voirie et dans les parkings payants).

Par ailleurs, la répartition des flux de circulations aux alentours de la gare est tirée d'une « étude de programme et de l'esquisse de l'opération » de 2012 réalisée par la SNCF. Les données utilisées dans cette étude ont notamment été élaborées à partir d'enquêtes de répartition modale effectuées en 2009 et 2010. Elles ont permis d'estimer la répartition des déplacements et les besoins en stationnement pour les différents modes de transport. Dans cette étude, sur le périmètre de la CUB, le nombre de voitures retenu dans les scénarios de projection reste stable par rapport à la situation actuelle, l'augmentation prévue de trafic se répartissant sur les autres modes.

La répartition de l'offre de stationnement retenue dans le cadre du présent projet apparaît cohérente avec les résultats de cette étude.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact, lors de l'enquête publique, des synthèses de l'étude de flux EFFIA de 2009, de l'étude de « programme et de l'esquisse de l'opération » de 2012 et d'expliquer, à partir de leurs résultats, comment le présent projet a été dimensionné.

Ces études portent sur l'évolution de la demande en stationnement du fait notamment des évolutions du trafic ferroviaire et des différentes enquêtes réalisées. Il n'est pas indiqué si les évolutions induites par la réalisation de la ZAC Saint-Jean Belcier (arrivée de nouveaux habitants et travailleurs, réorganisation du stationnement et des circulations, etc.) ont été prises en compte.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser comment ont été prises en compte pour le dimensionnement du présent projet, les évolutions induites par la réalisation de la ZAC Saint-Jean Belcier en terme de besoin en places de stationnement.

En ce qui concerne la production de chaleur et de froid dans le futur bâtiment, cinq variantes différentes ont été étudiées et comparées en termes de consommation d'énergie primaire et d'émissions de gaz à effet de serre. Sur ces deux critères, la variante 4 qui comprend un dispositif de pompe à chaleur réversible et des panneaux photovoltaïques apparaît la plus avantageuse. Or le système finalement retenu par le maître d'ouvrage consiste à produire de la chaleur par une chaudière au gaz et du froid à partir d'une pompe à chaleur (page 214). Cette solution présente les coûts d'exploitation les plus faibles mais est la deuxième moins favorable en termes d'émissions de CO₂ et de consommations énergétiques.

En outre, en ce qui concerne le photovoltaïque le dossier précise que « *les problématiques de déficit de rendements et d'intégration architecturale ont abouti à l'abandon de cette piste après étude* » (page 215). Le temps de retour sur investissement pour ce type d'installation est évalué à 91 ans.

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

2.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Eau

Pendant les travaux, des pompages temporaires devront être réalisés dans la nappe d'accompagnement de la Garonne afin d'éviter l'arrivée d'eau sur le chantier. Ces débits devraient être compris entre 70 et 140 m³/h, de tels prélèvements relevant du régime de déclaration au titre de la loi sur l'eau (article R. 214-1 du code de l'environnement).

Des précautions seront prises pendant le chantier afin d'éviter le rejet d'eaux polluées dans le milieu naturel ou le réseau d'eaux pluviales de la CUB : dispositif de collecte des eaux, bassins de décantation, filtrage, autorisation préalable de la CUB avant rejet, etc. Toutefois, Le dossier ne précise ni où ni comment seront réalisés ces aménagements. En outre, les moyens qui seront mis en œuvre en cas de pollution accidentelle des eaux de ruissellement par des hydrocarbures ne sont pas clairement précisés : il est seulement indiqué qu'un débourbeur « *pourra* » être installé (page 263 de l'étude d'impact).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser la localisation et le fonctionnement du dispositif de collecte des eaux pluviales durant le chantier et de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour réduire l'impact d'une pollution accidentelle par des hydrocarbures.

Sol et démolitions

L'étude d'impact met en évidence de nombreuses pollutions présentes dans le sol sur le site du projet. La quasi-totalité des 23 700 m³ de déblais qui seront extraits est contaminée par des métaux lourds (cuivre, plomb, zinc, éventuellement arsenic et mercure). Des dispositions sont prévues afin d'éviter la propagation de ces pollutions sur le site du projet et aux alentours. Néanmoins, le dossier ne présente pas les mesures qui seraient prises afin de limiter l'exposition du personnel travaillant sur le chantier à ces pollutions et les filières de traitement des sols pollués, notamment les différents sites pouvant les accueillir, ne sont pas clairement définies.

Comme indiqué au § 1.2, la libération des terrains va nécessiter le déplacement ou la démolition par RFF de nombreuses installations dont les modalités ne sont pas décrites dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'indiquer les mesures qui pourront être mises en œuvre afin de limiter l'exposition des travailleurs aux pollutions présentes dans le sol ou les installations à démolir sur le site du chantier et de présenter les filières vers lesquelles les matériaux provenant du chantier seront évacués.

Circulation, bruit, vibrations, qualité de l'air

Le projet étant localisé en milieu urbain dense, la bonne prise en compte des nuisances générées par le chantier apparaît nécessaire, en particulier compte tenu du cumul de ces nuisances avec celles issues des différents chantiers de la ZAC. Les mesures prises en la matière par le maître d'ouvrage, qui sont les mesures usuelles sur ce type de chantier, devraient permettre de prendre en compte ces impacts aux abords immédiats de la zone de travaux (travaux uniquement de jour, élaboration d'un dossier « bruit de chantier », réduction des vitesses, bâchage des véhicules, etc.). Néanmoins, les circulations d'engins et de camions en dehors de cette zone généreront également des modifications des conditions de circulation et donc des nuisances en résultant. Le maître d'ouvrage indique par exemple que « *le trafic sur les axes routiers impactés lors des travaux sera redistribué le long des quais* ». Selon le dossier, une concertation sur les modalités d'organisation du chantier, et les nuisances qui en résultent, est engagée avec l'EPA, maître d'ouvrage de la ZAC. Les éléments présentés dans l'étude d'impact ne permettent toutefois pas de savoir concrètement comment se répartiront les flux de véhicules pendant les travaux et aucune estimation chiffrée des nuisances en résultant n'est fournie.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser, en concertation avec les différentes parties prenantes, comment s'organisera la circulation des véhicules pendant le chantier, d'évaluer les impacts de cette réorganisation et d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

La réalisation d'un passage sous le pont du Guit devrait nécessiter une interruption des circulations sur ce pont d'une durée de 6 mois (p 254), a priori d'avril à octobre 2016 (p 271), ceci devant conduire à la définition d'un plan de circulation alternatif (p 270) dont le contenu n'est pas présenté. Toutefois, le dossier précise qu'avec un surcoût de l'ordre de 9%, dans le cadre d'une intervention « coup de poing », il serait possible de réduire cette durée à 15 jours (page 208). Le dossier ne précise pas clairement la nature d'une telle intervention et ne permet pas savoir par rapport à quel coût ce surcoût est évalué (le coût des travaux

sous le pont, sous maîtrise d'ouvrage de la CUB ou le coût total du projet ?). Le parti retenu n'est pas indiqué.

L'Ae recommande de préciser la nature de l'intervention « coup de poing » évoquée dans l'étude d'impact pour les travaux sous le pont de Guit et d'indiquer et de justifier la méthode finalement retenue, au regard des impacts en terme d'interruption des circulations.

Le chantier générera une perte temporaire de places de stationnement ainsi que la suppression temporaire de la dépose-minute existante côté Belcier. Le dossier présente les évolutions de l'offre de stationnement dans le secteur entre 2014 et 2018 (pages 243 à 247) pendant les travaux. Toutefois, il ne permet pas de comprendre facilement où les stationnements se reporteront effectivement pendant cette période, en particulier pour ce qui concerne la dépose-minute.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser où les stationnements de véhicules particuliers se reporteront pendant le chantier, en particulier pour la dépose-minute existante qui sera alors supprimée.

2.4.2 Impacts permanents, en phase de travaux et/ou d'exploitation

Paysage

Le nouveau bâtiment, d'une hauteur de plus de 20 mètres, est susceptible d'avoir des impacts permanents sur le paysage proche (alentours de la gare) et sur le paysage lointain au sein du site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Afin de mieux évaluer cet impact, des illustrations supplémentaires représentant le projet dans son environnement éloigné (par exemple depuis les rives de la Garonne) seraient utiles.

Les « boîtes en bois » initialement prévues pour surmonter les escaliers extérieurs ont laissé place à la demande de l'architecte-conseil de la ville de Bordeaux en commission des avants projets, à des parements en pierre « *ayant plus de force et plus chatoyants* »

Les choix d'urbanisme et architecturaux qui ont présidé au dessin du projet mériteraient d'être précisés et argumentés eu égard notamment à des observations formulées par le CLUB : « *Le projet semble pour l'instant très modeste au regard de l'enjeu qu'il présente pour Bordeaux. Il n'est alimenté que par un unique franchissement souterrain manifestement trop étroit et cette "gare nouvelle" ne doit sa silhouette qu'aux très nombreux parkings qui viennent la surmonter. L'accueil lui-même (sur rue du moins) paraît en outre relativement discret.* » « *Les tunnels seront-ils assez amples et agréables ? Ne devraient-ils pas se transformer en véritables rues ? Quelle unité d'ensemble pour les abris prévus sur les quais rendus nécessaires par l'absence de couverture des quais au-delà de la grande verrière ?* »

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de joindre au dossier d'enquête publique des illustrations supplémentaires permettant d'appréhender l'impact paysager du projet dans son environnement lointain, notamment à partir des berges et des coteaux de la Garonne.

Eau

Selon le dossier, le projet générera l'imperméabilisation de nouvelles surfaces, ce qui se traduira par une augmentation des volumes d'eau de ruissellement rejetés dans le réseau de collecte de la CUB. Les eaux de ruissellement provenant du toit du nouveau bâtiment voyageur seront, avant de rejoindre le réseau de la CUB, directement récupérées et réutilisées afin d'alimenter les WC du relais toilettes et les points d'eau servant au nettoyage du bâtiment. Les eaux provenant des parkings, pouvant notamment contenir des hydrocarbures du fait de la présence de véhicules, seront par ailleurs traitées puis rejetées dans le réseau de la CUB, après son autorisation préalable. Toujours selon le dossier, une vanne de rétention est prévue afin de limiter le débit des eaux rejetées. Toutefois, les caractéristiques et le dimensionnement du dispositif de gestion des eaux (débits pouvant être recueillis, volumes pouvant être stockés, implantation des dispositifs de collecte et de traitement, etc.) ne sont pas décrits²⁶.

²⁶ Le maître d'ouvrage a notamment indiqué aux rapporteurs, au cours de leur visite, que la mise en place d'un bassin de

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter, dans le dossier d'enquête publique, les caractéristiques et le dimensionnement des dispositifs prévus pour la collecte, la rétention et le traitement des eaux pluviales.

Le niveau en sous-sol est susceptible de représenter un obstacle à l'écoulement de la nappe d'accompagnement de la Garonne. Si, individuellement, les modifications engendrées par le projet ne devraient pas être significatives, le cumul de ces impacts avec ceux liés aux différents aménagements prévus dans le secteur, notamment du fait de la réalisation de ZAC Saint-Jean Belcier, pourraient être importants. Or le dossier ne permet pas d'évaluer ce phénomène qui a par ailleurs été étudié dans le cadre du dossier loi sur l'eau de la ZAC Saint-Jean Belcier.

Bruit et vibrations

Une modélisation de la situation acoustique en 2035 a été réalisée par un bureau d'étude spécialisé afin d'évaluer l'évolution de l'ambiance sonore dans la zone d'étude (pour l'étude acoustique, il s'agit d'un rectangle compris dans la ZAC, centré sur les voies ferrées et dont la longueur des côtés est d'environ 500 m). Cette simulation prend en compte les évolutions du bâti prévues par le présent projet, l'organisation future des circulations en 2035, les évolutions des trafics routiers et ferroviaires, etc. Les données utilisées intègrent le projet de ZAC et sont issues de l'étude de mobilité réalisée par Bordeaux Euratlantique. Les cartes des niveaux sonores dans la zone d'étude sont ainsi fournies à l'horizon 2035.

L'Ae note qu'une étude acoustique du même type a été réalisée à l'horizon 2035 sur un périmètre plus large incluant l'ensemble du périmètre de la ZAC Saint-Jean Belcier²⁷, cette étude comprenant également un volet vibratoire.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact les résultats de l'étude acoustique et vibratoire élargie et complétée à la suite de l'avis de l'Ae du 9 octobre 2013 portant sur la ZAC Saint-Jean Belcier.

Les résultats présentés dans ces deux études convergent et montrent qu'à l'horizon 2035, des modifications significatives des niveaux sonores sont à prévoir par rapport à la situation actuelle, du fait des évolutions des circulations routières et ferroviaires.

En termes de bruits de voisinage²⁸, le projet pourra être à l'origine de modifications importantes de la perception des nuisances générées par l'activité en gare (par exemple par effet écran) et les futurs bâtiments pourront être eux-mêmes à l'origine de nouvelles émergences sonores. Aucune évaluation chiffrée de ces impacts positifs ou négatifs n'est fournie alors même que, selon l'étude d'impact (p 34), les annonces en gare constituent la principale source de nuisance pour les riverains.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir une évaluation des impacts positifs ou négatifs générés par le projet en terme de bruit de voisinage.

Elle recommande de prévoir, dans le cas où les émergences réglementaires du projet ne seraient pas respectées, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts.

Circulation des voyageurs : confort et sécurité

L'étude présente l'impact des évolutions prévues dans le trafic de voyageurs en gare de Bordeaux sur les conditions de circulation dans les souterrains et d'attente sur les quais de la gare. Aucune situation de congestion n'est mise en évidence à l'horizon GPSO dans les souterrains et l'attente des trains sur les quais s'effectue dans de bonnes conditions (conditions médiocres pour le quai n°7). Toutefois, alors que la majeure partie des impacts du projet est évaluée à l'horizon cible (2035), cette thématique n'est traitée qu'à l'horizon

rétention n'était plus prévue.

²⁷ Cette étude a été réalisée à la suite de l'avis de l'Ae n°2013-89 sur la ZAC Saint-Jean Belcier. Les résultats de cette étude ont été présentés au cours de l'enquête publique correspondante.

²⁸ Articles R. 1334-30 et suivants du code de la santé publique.

GPSO (2020 si les informations présentées dans cette partie sont cohérentes avec le reste du document). Compte tenu de l'augmentation significative du nombre de voyageurs prévue entre ces deux échéances (25,6 millions en 2020 contre 32,5 en 2035, selon le dossier) l'étude réalisée aurait dû être prolongée jusqu'en 2035.

Il est précisé p 199 : « *Pour les échéances plus éloignées, une augmentation de la capacité des traversées est envisageable soit en prolongeant le souterrain, soit en créant une passerelle au niveau du pavillon central. Ces options étant compatibles avec le futur bâtiment voyageurs côté Belcier.* »

Par ailleurs une amélioration des liaisons piétonnes entre les quartiers de Bordeaux de part et d'autre de la gare n'est pas recherchée dans ce projet (cf. remarques du CLUB).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'évaluer les impacts du projet en termes de circulation de voyageurs dans les souterrains de la gare et sur les conditions d'attente sur les quais à l'horizon cible (2035). Elle recommande d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et compensation adaptées et notamment de présenter une esquisse de la passerelle envisagée.

Dans un premier temps, l'accès à la nouvelle dépose-minute se fera directement au sud du bâtiment principal à partir du carrefour entre la rue Delacroix et la rue des Terres de Borde (au nord du pont du tramway). Après la réalisation du parking P2 et les restrictions de circulation sur la rue des Terres de Borde, il se fera depuis la rue d'Armagnac en passant sous le parking P2 puis sous le pont du Guit pour finalement accéder au sous-sol du parking P1. Les éléments présentés dans le dossier ne permettent pas de déterminer si de tels cheminements pour les véhicules sont adaptés aux flux de voyageurs qui l'utiliseront et leur complexité pourrait représenter un frein à une utilisation optimale de la dépose-minute et ainsi favoriser le stationnement sauvage dans le secteur.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir des informations permettant de s'assurer de l'attractivité des cheminements prévus pour les véhicules pour l'accès à la dépose-minute au regard des flux de voyageurs envisagés.

2.5 Analyses coûts avantages

L'étude d'impact comporte une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances en application de l'article R. 122-5 III du code de l'environnement. Le coût du projet étant supérieur au seuil fixé par le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 (voir note de bas de page n°15), une analyse socio-économique réalisée à partir de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 et mis à jour le 27 mai 2005 est fournie.

Selon le maître d'ouvrage « *le projet n'induit aucun report modal. De ce fait, le projet n'induirra pas d'effet significatif sur la pollution atmosphérique, l'effet de serre, l'insécurité, la décongestion et le bruit* » (page 341). Ainsi, aucune évaluation chiffrée n'est présentée. De même, la conclusion de la partie relative à l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet est que « *les consommations énergétiques ne seront donc pas modifiées par rapport à la situation actuelle* » (page 342).

L'Ae remarque pourtant que, l'objectif du projet étant d'améliorer les conditions de transport au niveau de la gare, il ne peut, s'il atteint bien ses objectifs, qu'avoir un effet sur les choix de transport et de modes de déplacement opérés par les individus. Il lui semble regrettable que les effets du projet sur ces choix ne soient pas évalués, comme cela aurait été fait dans le cas d'une infrastructure de transport linéaire d'un montant équivalent.

2.6 Mesures de suivi

Les mesures de suivi qui seront mises en œuvre sont présentées aux pages 295 à 299 de l'étude d'impact²⁹. Toutefois, ni les modalités pratiques de leur mise en œuvre (indicateurs retenus, fréquence des contrôles et des réunions, durée du suivi, publication des résultats, etc.), ni les mesures qui pourraient être prises dans le cas où des dysfonctionnements seraient constatés ne sont décrites.

Le suivi de ce projet, qui fait intervenir les principaux acteurs de ce territoire (Région Aquitaine en qualité d'autorité de transport, EPA, CUB, Ville de Bordeaux, RFF, SCNF, région Aquitaine, etc.) devrait pour l'Ae comporter un suivi partagé et global de l'évolution de la fréquentation de la gare de Bordeaux et de sa répartition modale. Ce suivi pourrait être assuré au sein du conseil de gare mis en place.

L'Ae recommande de préciser les modalités pratiques du suivi environnemental qui sera mis en œuvre, et les mesures pouvant être prises dans le cas où des dysfonctionnements seraient constatés. Elle recommande également de prévoir un suivi global de l'évolution de la fréquentation de la gare de Bordeaux et de sa répartition modale en liaison avec le suivi de la ZAC, et la mise à disposition du public des résultats de ce suivi.

2.7 Méthodes

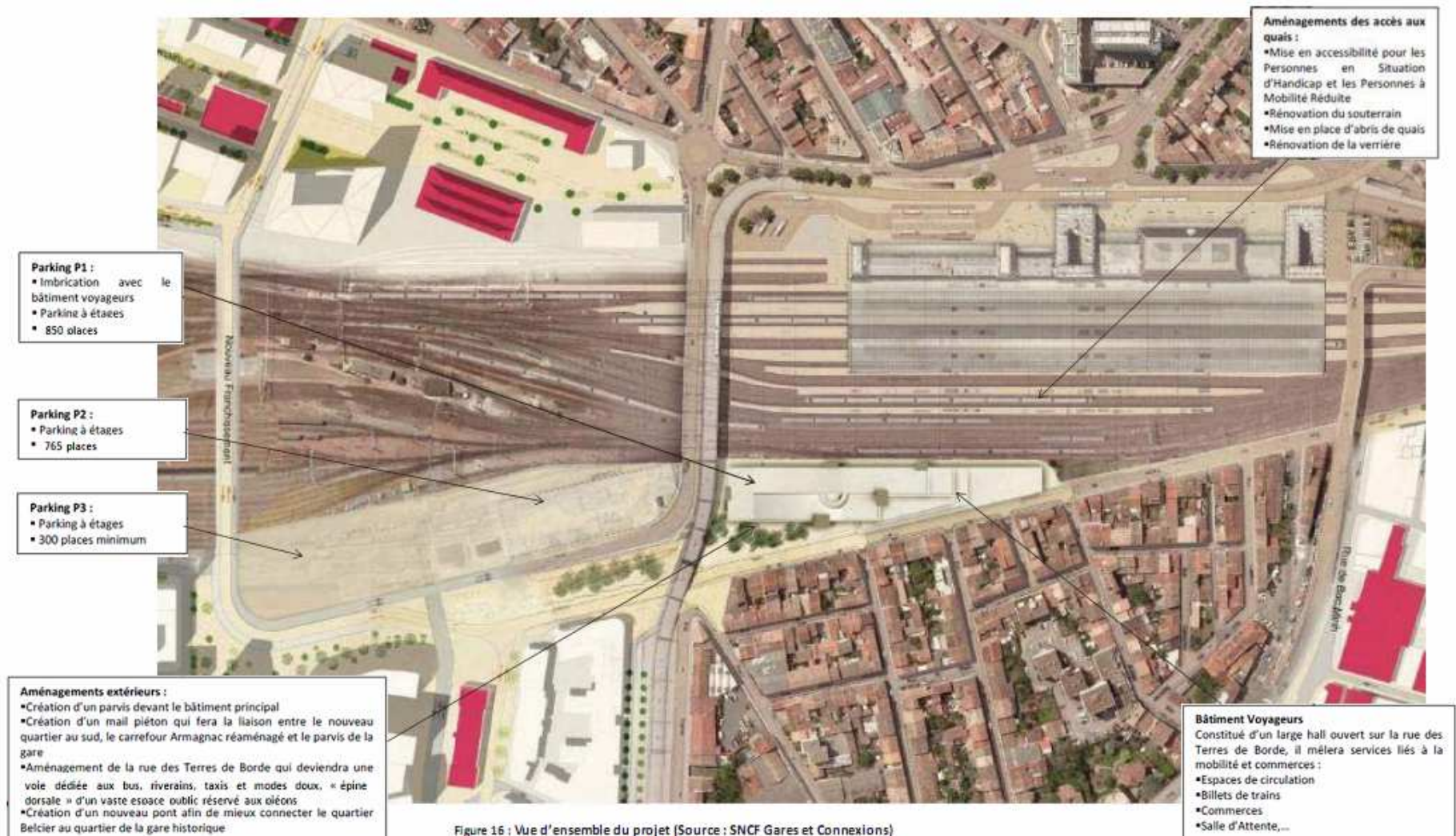
La partie de l'étude d'impact relative à la présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement n'appelle pas de remarque particulière de la part de l'Ae.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique, d'une cinquantaine de pages, est présenté en début d'étude d'impact. Le texte est clair et permet une bonne appropriation des principaux enjeux du projet.

L'Ae recommande d'adapter et de compléter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

²⁹ Elles consistent principalement à effectuer un bilan des consommations énergétiques, à missionner un « superviseur environnemental » sur le chantier, à intégrer des mesures spécifiques dans les contrats de maîtrise d'œuvre et d'entreprise, à confier des missions à des bureaux d'étude spécialisés (par exemple sur la thématique de l'eau), à confier une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la coordination des différents chantiers dans le secteur, à suivre les plaintes éventuelles, ou encore à installer des instances de concertation telles qu'un conseil de gare. Un plan d'assurance environnement décrivant les dispositions prises pour garantir le déroulement du chantier dans le respect du milieu environnant devra être établi par l'entreprise réalisant les travaux, un journal environnement de chantier sera tenu pour consigner les événements (levée de points d'arrêt, non conformité, etc.) survenus pendant les travaux, un responsable environnement sera désigné au sein de l'entreprise qui aura en charge le suivi des mesures en phase « chantier », des comptes-rendus du suivi du chantier seront réalisés régulièrement, etc.



Périmètre des maîtrises d'ouvrage



(Source : annexe de la convention de financement)