



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'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Bassens (33)

n°Ae : 2013-139

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 12 mars 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Bassens (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Rauzy, Steinfeldler, MM. Barthod, Galibert, Lafitte, Ledenvic, 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. Chevassus au Louis, Decocq, Letourneux

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Gironde, le dossier ayant été reçu complet le 18 décembre 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 R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers du 23 décembre 2013 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet de département de la Gironde, et a pris en compte sa réponse du 14 février 2014,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Aquitaine, et a pris en compte sa réponse du 3 février 2014.

Sur le rapport de M. François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

Réseau ferré de France (RFF) présente un projet d'amélioration de l'accessibilité à la gare principale fret de Bassens (Gironde) au niveau du faisceau de Sabarèges. En effet, la configuration actuelle des voies d'accès à cette gare entraîne des manœuvres importantes des convois ferroviaires.

Les travaux prévus comportent la création d'une plateforme ferroviaire pour installer un nouveau raccordement de 560 mètres, la dépose des installations actuelles et la réorganisation des voies d'accès au site industriel Michelin qui est adjacent.

Ce projet induit la création de pistes sablées le long des nouvelles voies, la pose d'un pont-rail et des interventions sur le fossé de Sabarèges (déviation et décaissements à réaliser).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae résultent de l'endroit où le projet est réalisé : dans une zone industrielle déjà nettement artificialisée, dans le périmètre d'exposition aux risques du plan de prévention des risques technologiques de Bassens Ambarès, dans une zone inondable couverte par un plan de prévention du risque d'inondation, dans un boisement en zone humide avec nappe sub-affleurante, à quelques centaines de mètres de la Garonne (site Natura 2000).

L'étude d'impact traduit la difficulté à concilier la transparence hydraulique pour réduire l'impact d'une inondation avec le maintien de la fonctionnalité de la zone humide.

L'étude d'impact est bien conduite et comporte les éléments attendus, à l'exception de ceux relatifs aux mesures compensatoires. Afin d'en améliorer le contenu, l'Ae émet les recommandations suivantes :

- décrire les impacts sur la zone humide du rabattement de nappe en phase travaux,
- préciser les mesures à prendre pour éviter la dispersion des espèces exotiques envahissantes, animales comme végétales, présentes dans l'aire d'étude,
- réexaminer les choix retenus pour compenser le défrichement et la destruction de zone humide.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

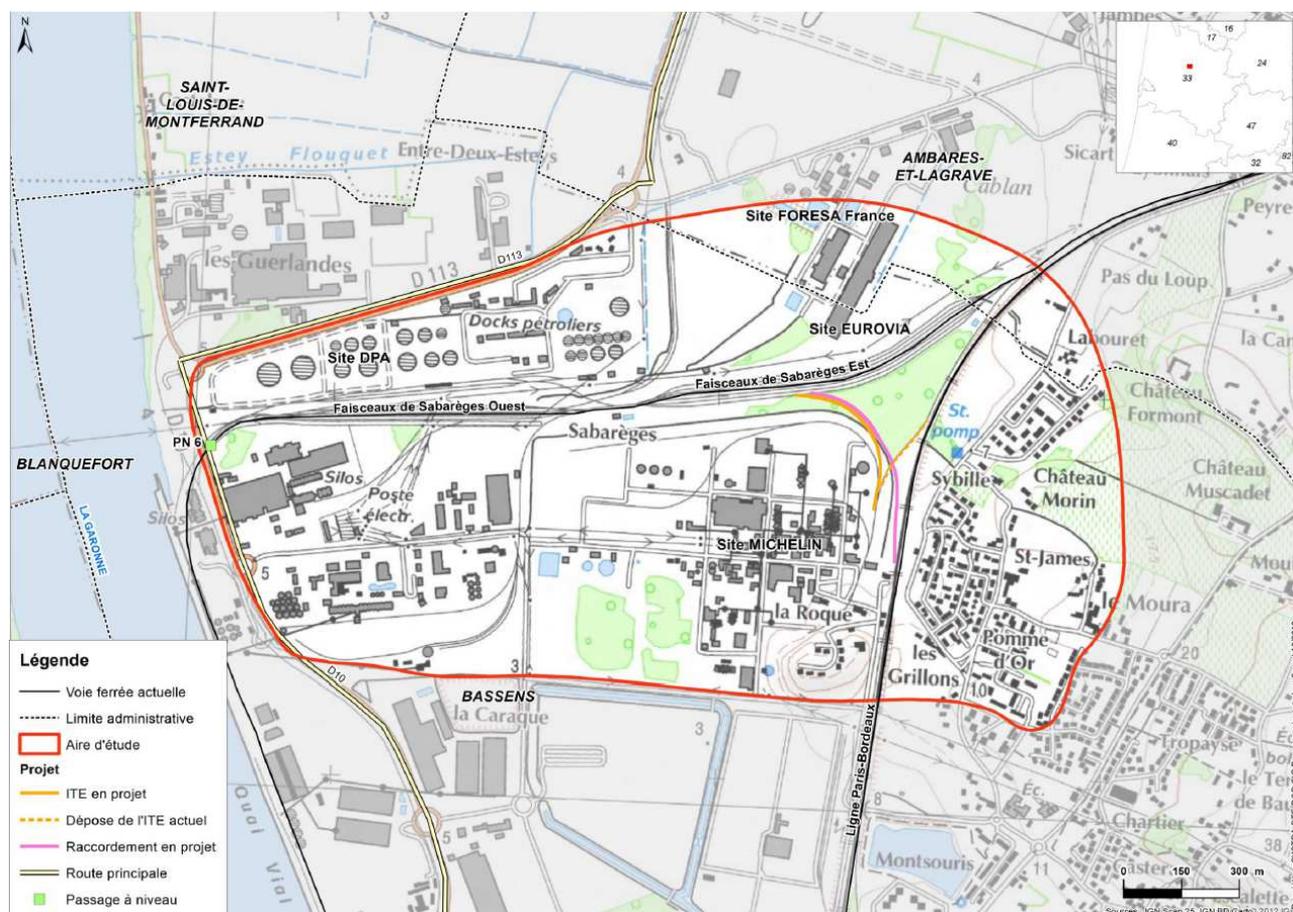
1.2 Présentation du projet et des aménagements prévus

Le projet nécessite :

- la création d'une plateforme ferroviaire impliquant quelques déblais et remblais, limités par la quasi absence de relief sur la zone de travaux,
- la dépose d'installations de voie actuelles (ITE²) vers le site Michelin,
- la pose des installations neuves : raccordement de 560 mètres de long et appareils associés, et nouvelle ITE vers le site Michelin,
- la création de pistes sablées le long des nouvelles voies (700 mètres de longueur et 70 cm de largeur),
- la pose d'un pont-rail pour deux voies afin de franchir un fossé et un dalot, dimensionnés pour une crue centennale,
- des interventions sur le fossé de Sabarèges (fossé dévié et décaissements à réaliser),
- la mise en place d'un sas à l'entrée du site Michelin, constitué d'une clôture pour isoler les trains avant leur entrée sur ce site industriel.

L'exploitation du raccordement ferroviaire se fera à la vitesse de 30 km/h.

Le montant du projet est estimé à 6,48 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011, dont 3 % (soit environ 194 000 €) sont prévus pour l'exécution des mesures environnementales.



Aire d'étude et localisation du projet (source : étude d'impact)

² Une ITE est une infrastructure ferroviaire de jonction directe entre les voies du réseau ferré national et les équipements ferroviaires d'une zone d'activités d'entreprises, tels que les voies ferrées de sites industriels privés.

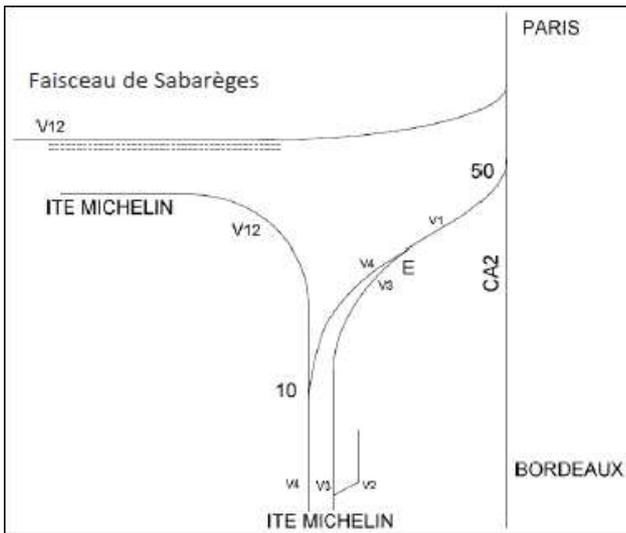


Figure 11 : Schéma de la situation actuelle, source SNCF

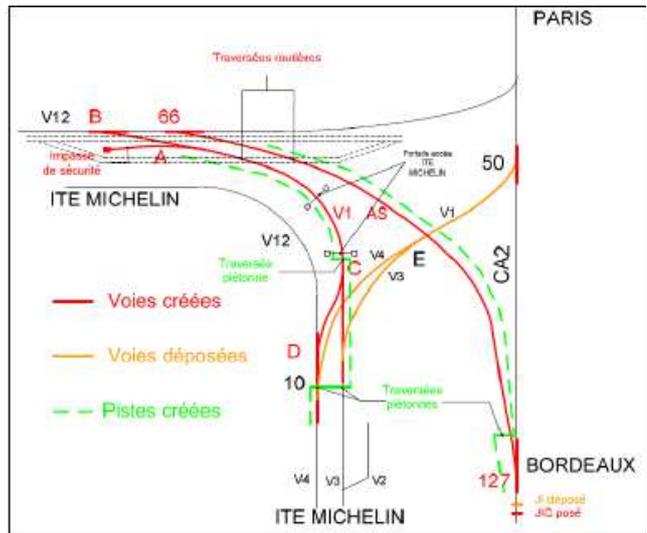
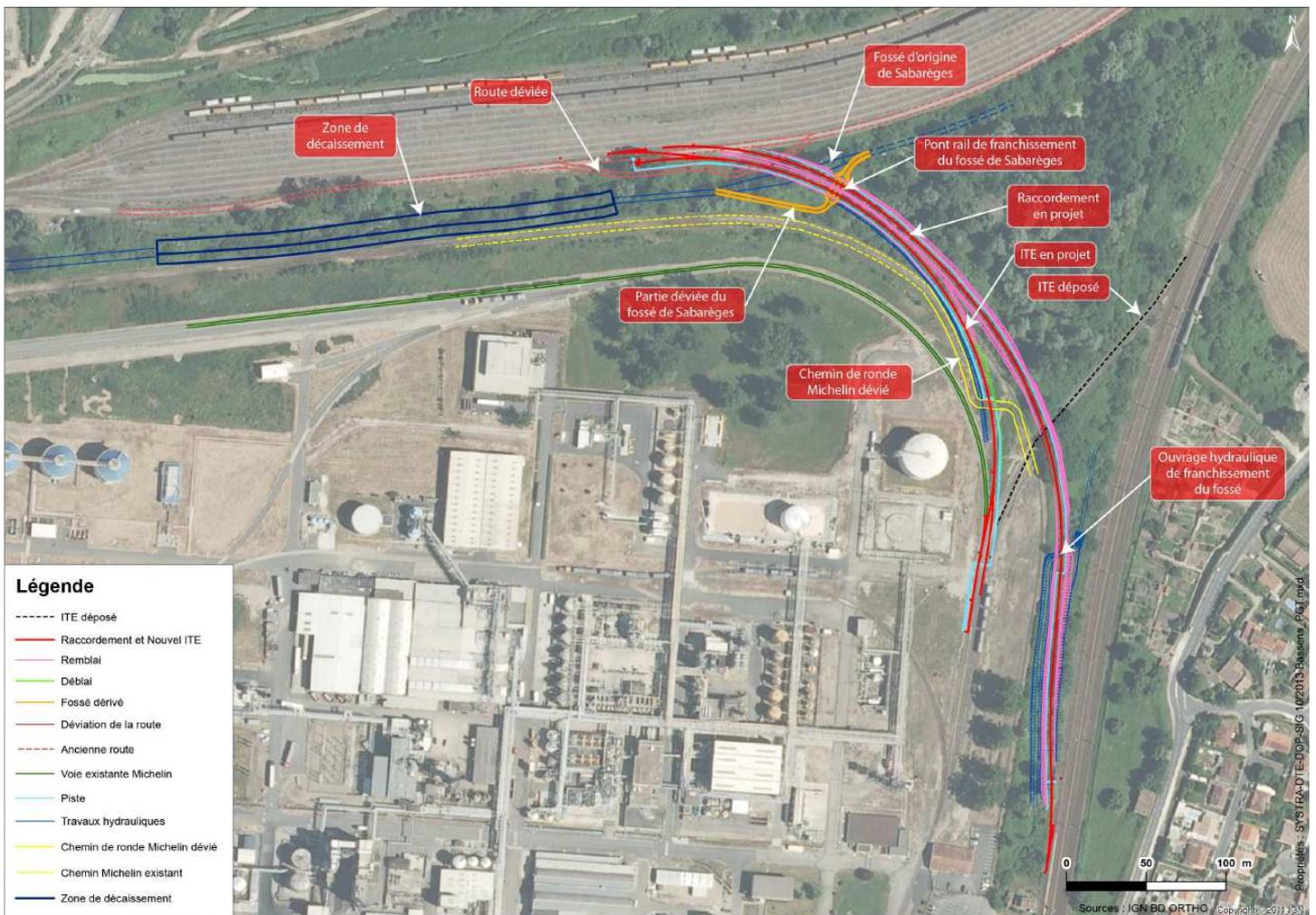


Figure 12 : Schéma de la situation projetée, source SNCF

Schémas de principe actuel et futur (source : pièce C du dossier remis à l'Ae)



Présentation du projet (source : pièce B du dossier remis à l'Ae).

1.3 Les procédures relatives au projet

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique au titre du code de l'environnement³. L'enquête publique unique porte sur l'intérêt général du projet en vue de la déclaration de projet⁴ et sur la demande d'autorisation de réaliser des travaux au titre de la loi sur l'eau⁵ en raison de la destruction de 13 600 m² de zones humides.

Le projet a été l'objet d'une décision de l'Ae imposant la réalisation d'une étude d'impact⁶.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences⁷ sur les sites Natura 2000⁸.

Elle comporte les informations relatives aux défrichements à prévoir, dont la demande d'autorisation est jointe au dossier. L'enquête publique n'est pas requise pour les défrichements d'une superficie inférieure à 10 ha⁹. Toutefois, les informations relatives à la demande d'autorisation de défrichement feront l'objet d'une mise à disposition du public.

L'Ae souligne que le choix de présenter un seul dossier regroupant l'ensemble des informations nécessaires aux différentes procédures (enquête publique, Natura 2000, défrichement, loi sur l'eau) facilite la compréhension de l'ensemble par le public.

Le dossier indique qu'une demande de dérogation à l'interdiction de la destruction ou de la perturbation des espèces protégées ou de leurs habitats¹⁰ sera déposée.

1.4 Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le projet est situé à quelques centaines de mètres de la Garonne, site Natura 2000, dans le périmètre de protection du château Morin (monument historique inscrit), dans le périmètre d'exposition aux risques du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Bassens Ambarès, et en milieu boisé humide avec nappe sub-affleurante. Il est concerné par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la presqu'île d'Ambès.

Ces enjeux, identifiés en première analyse lors de l'examen par l'Ae de la demande au cas par cas, restent les mêmes à l'issue de l'instruction plus détaillée de l'étude d'impact, à l'exception du périmètre de protection du château Morin, édifice au sujet duquel les échanges avec l'architecte des bâtiments de France ont démontré l'absence de covisibilité.

Ces enjeux environnementaux sont caractérisés par la difficile conciliation des objectifs poursuivis, avec :

- d'une part le besoin de garantir la transparence hydraulique du projet afin de ne pas produire une aggravation de l'aléa inondation présent à l'échelle de l'estuaire, ce qui implique des aménagements facilitant l'écoulement des eaux lors des crues,
- d'autre part la recherche de l'évitement des impacts sur la zone humide en lui conservant ce caractère, ce qui implique de ne pas faciliter l'écoulement des eaux en dehors des crues et l'assèchement de la zone.

³ Articles L. 123-1 et suivants.

⁴ Articles L. 126-1 et suivants et R. 126-1 et suivants du code de l'environnement.

⁵ Notamment, rubriques 1.3.1.0, 2.1.5.0 et 3.3.1.0 de l'article R. 214-1 du code de l'environnement.

⁶ Décision au « cas par cas » n° F-072-12-C-0028 du 22 octobre 2012 prise au titre de la rubrique 5° a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/121019_cas_par_cas_Bassens_cle149f1d.pdf

⁷ Article R. 414-22 du code de l'environnement.

⁸ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26.

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). Il y a en France 1 753 sites couvrant 12,5 % du territoire métropolitain.

⁹ Article R. 123-1 II 6° du code de l'environnement.

¹⁰ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

2 L'analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaire général sur la présentation de l'étude d'impact

L'étude d'impact est bien conduite et comporte les éléments attendus. Des encadrés de synthèse, de nombreuses illustrations et notes de bas de page ainsi qu'un glossaire en facilitent la lecture. La synthèse des enjeux environnementaux est bien hiérarchisée. Les méthodes employées semblent robustes.

2.2 Les variantes étudiées

La variante 0 (statu quo) est étudiée et comparée au projet. L'étude d'impact précise que la seule solution permettant la desserte directe des faisceaux de Sabarèges est un raccordement de la voie Paris-Bordeaux aux faisceaux de Sabarèges. Elle indique que cela ne peut être réalisé qu'à l'endroit du projet, et qu'il ne peut y avoir d'autre variante.

Or la présentation du schéma de principe de la GPF de Bassens montre qu'il existe un raccordement au sud du faisceau « Appontements » relié aux faisceaux de Sabarèges par une voie de circulation restant en dehors des emprises du GPM de Bordeaux. Sur ce schéma de principe, le seul obstacle présenté est un passage à niveau (PN 6).

La visite du rapporteur sur le terrain a permis de constater que la configuration actuelle de cette voie de circulation présente de nombreux obstacles et passages à niveau sur la RD 10.

Afin de mieux étayer l'absence de variante au projet, l'Ae recommande de compléter la présentation des variantes par une explication des raisons ayant conduit à écarter d'emblée l'accès par le raccordement sud du faisceau « Appontements ».

2.3 La prise en compte de l'environnement, impacts et mesures

2.3.1 La phase travaux

Les volumes des déblais et remblais varient d'une partie à l'autre du dossier remis à l'Ae¹¹. Ceux-ci sont relativement limités en raison de la quasi absence de relief sur le secteur concerné, mais le fait de prévoir des remblais dans une zone soumise à aléa d'inondation implique que ceux-ci soient correctement décrits et étudiés, et le cas échéant compensés.

L'Ae recommande de présenter univoquement les volumes prévisibles de déblais et remblais.

La réalisation des travaux nécessite de défricher¹² 10 980 m² et de débroussailler 9 350 m². La distinction entre ces deux notions n'est pas explicitée et ne résulte pas d'une analyse de l'état initial. Toutefois, seules les surfaces défrichées sont l'objet d'une compensation.

Selon des indications fournies par oral au rapporteur, n'auraient été prises en compte dans le défrichement que les surfaces sur lesquelles aucun boisement ne pourra repeupler le terrain. Toutefois, le décaissement dans le fossé de Sabarèges des volumes nécessaires pour respecter le PPRI est compté en débroussaillage, de même que les surfaces nécessaires au rétablissement hydraulique par le pont-rail, sans qu'il apparaisse qu'un boisement pourrait s'y rétablir de manière compatible avec l'existence et l'entretien du fossé et des abords du pont-rail. Il semble ainsi que seule la parcelle n°161 utilisée pendant le chantier correspondrait effectivement à un débroussaillage.

¹¹ Les déblais varient entre 6 000 m³ et 7 300 m³, les remblais entre 11 000 m³ et 14 300 m³.

¹² La surface de défrichements retenue dans le bilan carbone est limitée à 3 000 m² sans explication de la différence.

L'Ae recommande de préciser la nature des travaux de « débroussaillage » prévus, de mieux justifier le décompte des surfaces des défrichements prévus, et le cas échéant d'ajuster leurs compensations en conséquence.

La pose du pont-rail et de l'ITE nécessitera en phase travaux des pompages pour rabattre la nappe. Ceux-ci seront réalisés sans batardeau jusqu'à un débit de 100 m³/h. Le dossier affirme que « l'assèchement des zones humides ne sera réel que durant les travaux de pompage, soit un maximum de 8 semaines durant l'hiver, cela ne provoquera pas la disparition de la zone humide impactée », sans démonstration supplémentaire.

L'Ae recommande de mieux décrire les impacts du rabattement de nappe en phase travaux sur la zone humide.

Les mesures usuelles pour un chantier de cette nature seront mises en œuvre : arrosage des pistes, choix des itinéraires et des déviations, phasage des travaux, respect de la réglementation relative aux engins, etc. Le management environnemental que devront mettre en place les entreprises chargées des travaux est bien décrit. L'Ae n'a pas d'observation sur cette partie, bien décrite et documentée.

En cas d'inondation en phase travaux, il est prévu que les matériaux et matériels du chantier présents sur le site seront évacués. Il n'est pas indiqué quel sera le délai disponible entre la réception d'une alerte et l'arrivée de l'eau, ni si ce délai est compatible avec l'organisation d'une mise en sécurité en situation de montée des eaux.

L'Ae recommande de préciser la dynamique des inondations (délais de prévision, temps de montée des eaux et temps disponible pour la prise de mesures de mise en sécurité du chantier) et de vérifier la compatibilité des mesures prévues avec les délais prévisibles.

2.3.2 Les risques

Les risques technologiques

Le site est exposé au risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)¹³ et au risque industriel découlant de la présence de trois sites Seveso seuil haut¹⁴ : DPA (entrepôtage et transports), Foresa France (industrie chimique) et Michelin – Simorep (industrie chimique). Le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Bassens Ambarès couvre la zone du projet.

La GPF de Bassens n'est concernée que par des circulations de trains de fret, transportant notamment des matières dangereuses à destination ou en provenance des sites Seveso du GPM de Bordeaux. Le dossier précise que le projet permet d'augmenter la capacité d'accueil de la GPF de Bassens et que des trains de 750 mètres pourront être accueillis. Potentiellement, le risque TMD est donc accru, ce que ne décrit pas le dossier. Toutefois, le projet permet de réduire le risque accidentel lié aux manœuvres, en en réduisant le nombre.

L'Ae recommande de qualifier l'évolution de l'exposition aux risques technologiques, du fait de l'accroissement des circulations et du fait des stationnements dans la GPF de Bassens, en prenant en compte les facteurs de réduction de l'exposition et ceux d'augmentation.

Le risque d'inondations

Le secteur de réalisation du projet présente une sensibilité très forte à l'aléa d'inondation par remontée de nappe. Il est exposé à la présence d'une nappe sub-affleurante. Le PPRI de la presqu'île d'Ambès, qui doit être révisé, classe les parcelles concernées en zone jaune¹⁵. Une révision de ce PPRI a été prescrite, notamment pour qu'il intègre les conséquences des inondations provoquées par la tempête Martin en 1999,

¹³ Risques TMD présents dans l'aire d'étude : par voie ferrée, routière, par gazoduc et par oléoduc.

¹⁴ Seveso : nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour le 9 décembre 1996 par la directive 96/82/CE, elle porte désormais le nom de « Seveso II ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits dangereux.

¹⁵ Partie du territoire exceptionnellement inondable dont l'enjeu principal est de limiter l'implantation des établissements les plus sensibles. Cette zone délimite le champ d'inondation d'une crue exceptionnelle au-delà du champ d'expansion de la crue centennale.

supérieures à la crue de référence du PPRI actuel. Le dossier présente les résultats obtenus en prenant en compte la tempête Martin avec un rehaussement supplémentaire de 20 cm de la cote de l'océan (événement de « référence »), complétés par une projection à 2100 où l'océan serait rehaussé de 60 cm en raison du réchauffement climatique.

Les résultats d'études hydraulique et hydrologique sont présentés dans l'étude d'impact, les études détaillées étant jointes en annexe.

Les hauteurs d'eau atteintes pour l'événement de référence sont de 0,3 à 0,6 mètres avec une vitesse d'écoulement inférieure à 0,6 m/s dans le cas où les digues de la Gironde résistent (1 à 1,7 mètres d'eau en cas de rupture).

Le projet implique des déblais pour un certain volume et des remblais pour un autre volume (plus élevé), dans le lit majeur de la Garonne. La hauteur du remblai atteint 2,70 mètres et l'excédent 5 000 à 7 000 m³. Une compensation volumique est donc prévue par décaissement dans le fossé de Sabarèges. La surface décaissée est de 4 350 m² et 1 300 m³ (pièce D page 177) ou de 4 400 m² et 900 m³ (pièce D page 218).

Le dossier (étude d'impact ou annexes) n'expose pas la manière dont les surfaces et les volumes de décaissement ont été fixés. En particulier, ils ne correspondent pas au volume de remblai excédentaire et aucune information ne permet d'en comprendre la pertinence.

Globalement, l'étude hydraulique indique que le projet (avec décaissements) en cas d'événement de référence modifie la hauteur d'eau de -7 cm à +3 cm selon les endroits (+1 cm au niveau des bâtiments). Il est alors mentionné que ces impacts sont « acceptables », sans que soient mentionnées la précision et la marge d'erreur des modèles utilisés.

L'Ae recommande de préciser la manière dont la surface et le volume des décaissements ont été fixés.

2.3.3 Les zones humides

Les prospections réalisées attestent de l'existence de zones humides sur la plus grande partie du secteur de travaux.

Une aire de chantier sera installée à l'ouest du faisceau de Sabarèges pour y accueillir la base vie, dont la cote des locaux a été ajustée pour éviter les inondations. La parcelle concernée n'est pas comptée comme zone humide parce que les sondages pédologiques n'ont pas présenté de profil permettant cette qualification. La végétation y est qualifiée de « fourrés mésophiles ».

Toutefois le fait que la parcelle¹⁶ sert d'exutoire final à un embranchement du fossé de Sabarèges conduit à s'interroger sur cette conclusion.

Les inventaires floristiques réalisés n'ont pas porté sur cette parcelle. Il serait utile de chercher à identifier et quantifier le cas échéant des espèces caractéristiques des zones humides selon la réglementation en vigueur.

L'Ae recommande d'affiner l'état initial par un diagnostic floristique complémentaire afin de lever tout doute sur le caractère humide ou non de la parcelle où la base vie sera installée.

2.3.4 Les eaux

Afin de réduire le recours aux traitements phytosanitaires pour l'entretien de la plateforme ferroviaire qui sera créée, le projet prévoit la pose d'un géotextile. Cette mesure, dont le succès est fortement tributaire de la qualité de la pose, ne permet toutefois pas de proscrire sur le long terme l'usage des traitements phytosanitaires.

L'Ae recommande de privilégier l'évitement aux traitements phytosanitaires en ayant recours à des techniques alternatives non polluantes pour l'entretien de la plateforme ferroviaire au sein de ou en connexion avec une zone humide.

¹⁶ La Rainette méridionale (amphibien) a été observée sur cette parcelle (1 à 10 individus lors de la campagne d'inventaire de 2013).

2.3.5 Les espèces exotiques envahissantes

Plusieurs espèces exotiques envahissantes ont été observées, animales : la Grenouille taureau (*Lithobates catesbeianus*, amphibien), la Gambusie (*Gambusia affinis*, poisson), l'Écrevisse rouge de Louisiane (*Procambarus clarkii*, crustacé), Le Ragondin (*Myocastor coypus*, mammifère), le Rat musqué (*Ondatra zibethicus*, mammifère) ; ou végétales : la Jussie à grandes fleurs (*Ludwigia grandiflora*), le Souchet tardif (*Cyperus eragrostis*), le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudo-acacia*), le Bidens à fruits noirs (*Bidens frondosa*), voire la Vigne vierge (*Parthenocissus inserta*).

Le plan de gestion qui a été défini concernant les mesures compensatoires prévoit par ailleurs l'observation et le suivi de ces espèces. Il n'est toutefois pas fait mention de mesures particulières pour limiter leur dissémination ou pour les éradiquer, en phase travaux ou en phase d'exploitation. Il est pourtant à souligner que l'étude d'impact présente les axes de déplacement de certaines espèces.

L'Ae recommande de préciser le cas échéant les mesures prises au cours du chantier pour contenir les espèces exotiques envahissantes, et de compléter le plan de gestion dans le même sens.

2.3.6 Natura 2000

La Garonne, site Natura 2000 (SIC) n°FR7200700, est située à proximité du chantier, en particulier la base de vie est prévue à 50 mètres. Par ailleurs, la ZSC n°FR7200686 « Marais du Bec d'Ambès » est localisée à 1,2 km.

La Garonne comporte deux espèces classées comme prioritaires en annexe II de la directive « Habitats » : l'Esturgeon d'Europe (*Acipenser sturio*) et l'Angélique des estuaires (*Angelica heterocarpa*), espèce dont des stations ont été repérées lors des inventaires de 2013 au niveau des berges à proximité de l'aire d'étude.

Le dossier indique que le fossé de Sabarèges n'a pas de connexion écologique à la Gironde, site Natura 2000, mais précise qu'il existe une connexion hydraulique via le bassin de décantation « La Caraque ».

Les mesures prévues en phase chantier sont les mesures usuelles (aires de lavage, d'entretien et de stationnement étanches, bassins de décantation et déshuileurs, stockage de carburants et autres produits polluants dans des cuves étanches en dehors des zones sensibles...). L'Ae souligne qu'en raison de l'existence d'une connexion hydraulique, le strict respect de ces mesures est une condition importante de validité de la conclusion de l'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 (absence d'incidences).

2.3.7 Les compensations

L'Ae souligne avec intérêt l'existence d'un « plan de gestion dans le cadre de l'application des mesures compensatoires des travaux du projet ferroviaire de Bassens (33) », joint en annexe, qui procède à une description des caractéristiques de la zone affectée par le projet, de la compensation et des objectifs poursuivis, et des actions à réaliser sur les trente prochaines années pour atteindre ces objectifs.

Le dossier présente dans ses différentes parties (demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, étude d'impact) un tableau intitulé « zone humide à compenser » présentant des surfaces intitulées « A » à « F » pour un total de 15 160 m². Le dossier indique toutefois que les destructions de zones humides sont de 13 600 m², sans que ce chiffre ne soit expliqué.

L'Ae recommande de mieux justifier la superficie de zones humides détruites retenue.

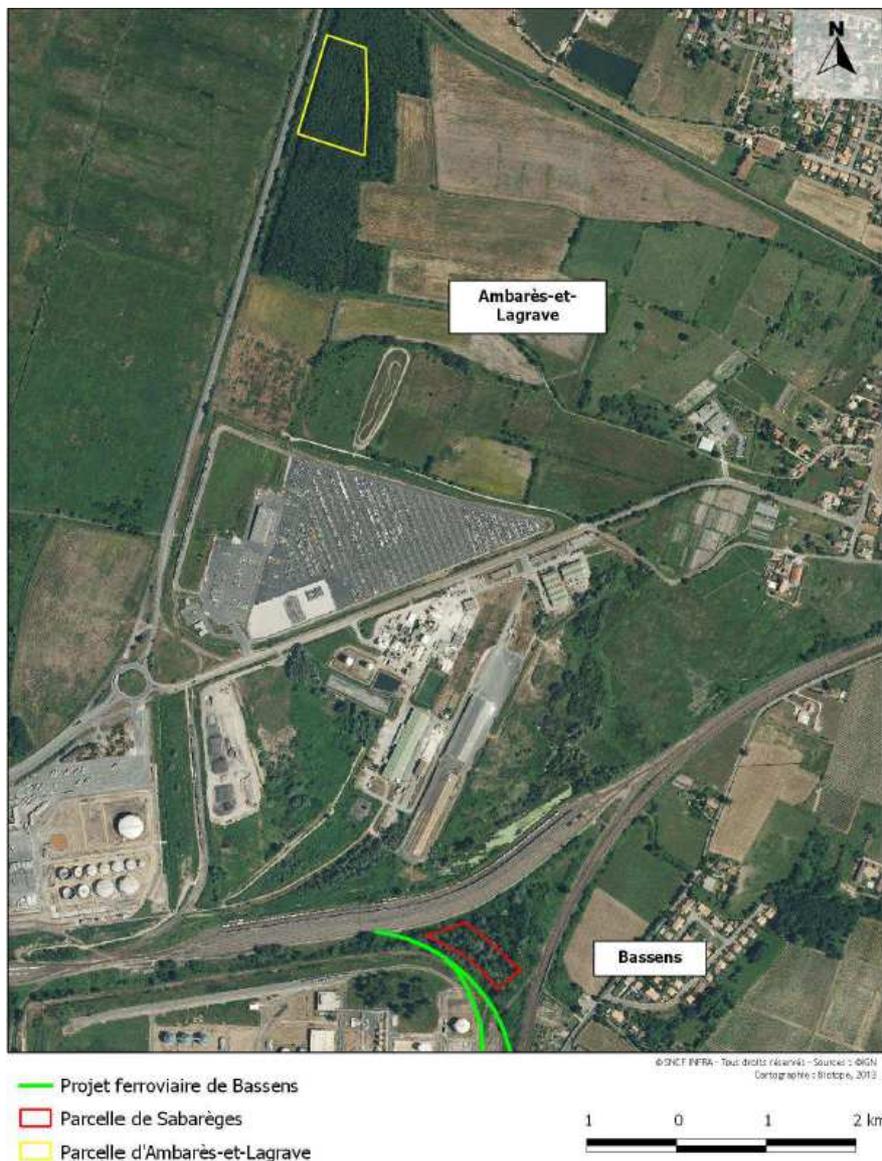
Le SDAGE¹⁷ du bassin Adour-Garonne prévoit un taux de compensation de 150 % lors de la destruction de zones humides.

Présentée comme une compensation à la fois du défrichement d'environ 1,1 ha et de la destruction estimée à environ 1,4 ha de zones humides, une parcelle compensatoire a été recherchée et identifiée sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave, sur le même bassin versant à une distance d'environ 1,5 km de la zone de travaux. Sa superficie est de 2,3 ha au sein d'un boisement isolé environ deux à trois fois plus grand. Selon les indications oralement fournies au rapporteur, RFF prendrait cette parcelle de 2,3 ha en location du GPM

¹⁷ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Les orientations fondamentales C44 à C49 visent à préserver les zones humides et à prescrire des mesures compensatoires.

Bordeaux car le coût de son acquisition (envisagée dans le dossier) serait trop élevé. Cette parcelle n'est pas incluse dans l'aire d'étude du projet.

Le dossier précise que la parcelle serait classée en zone constructible dans le PLU d'Ambarès et potentiellement menacée par un projet d'expansion industriel à l'est. L'Ae souligne qu'au moment de la visite du rapporteur, la parcelle boisée, longée par la RD 113 côté ouest, était entourée de champs qui s'étendent à l'ouest jusqu'à la Garonne située à 1,5 km. L'étude d'impact ne précise pas la réglementation d'urbanisme applicable à cette parcelle.



Localisation des deux parcelles compensatoires (source : pièce G du dossier remis à l'Ae)

Par ailleurs, une surface de 0,87 ha de la parcelle longeant le raccordement ferroviaire est également proposée en compensation, sans que soient expliquées les raisons du choix de cette partie du triangle enclavé entre les 3 voies ferroviaires ni le devenir du reste du délaissé ferroviaire¹⁸. En l'absence d'intervention visant à améliorer les fonctionnalités de cette parcelle (ou même visant à réduire le risque de drainage induit par le projet, cf. supra), le caractère compensateur de la mesure ne résulte donc que de la protection supplémentaire par rapport au statu quo. La meilleure connaissance du milieu constitue une mesure d'accompagnement.

¹⁸ Il semble toutefois que l'ensemble du triangle sera l'objet de mesures environnementales « permanentes », comme en témoigne la carte de synthèse des mesures page 228 de l'étude d'impact.

Globalement, l'Ae observe que les deux parcelles proposées en compensations sont déjà des zones humides fonctionnelles et boisées.

L'article L. 341-6 du code forestier dispose, au sujet de l'autorisation de défrichement : « *L'autorité administrative compétente de l'État peut subordonner son autorisation au respect d'une ou plusieurs des conditions suivantes : [...] 2° L'exécution de travaux de reboisement sur les terrains en cause ou de boisement ou reboisement sur d'autres terrains, pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie le cas échéant d'un coefficient multiplicateur compris entre 2 et 5, déterminé en fonction du rôle écologique ou social des bois visés par le défrichement. Le représentant de l'État dans le département pourra imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans la même région forestière ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable* ».

Le choix des parcelles de compensation ne permet pas l'application de cette disposition. De fait, la présentation du dossier indiquant que la parcelle d'Ambarès-et-Lagrave est une compensation du défrichement de 1,1 ha n'apparaît pas conforme à la situation.

L'Ae recommande de démontrer le gain de surface ou le gain fonctionnel permis par les compensations prévues en raison de la destruction de zone humide et du défrichement.

Elle recommande en particulier :

- ***d'exposer les menaces sur les milieux naturels pesant sur la parcelle d'Ambarès-et-Lagrave, propriété du Grand port maritime de Bordeaux, qui seraient écartées par la mesure proposée et qui pourraient justifier de la retenir comme compensation,***
- ***de préciser les modalités de gestion et les dispositions juridiques qui seront effectivement prises pour garantir la faisabilité de la gestion prévue et son efficacité à long terme pour les deux parcelles compensatoires (en particulier le type de bail en cas de location),***
- ***d'inclure dans ce dispositif de gestion et de suivi l'ensemble du délaissé ferroviaire triangulaire situé à Bassens côté nord-est du projet,***
- ***d'exposer les raisons ayant conduit à ne pas compenser le défrichement, ou de compléter les compensations prévues par un reboisement sur d'autres terrains en application de l'article L. 341-6 du code forestier.***

2.4 Le résumé non technique

Le résumé non technique est clair et aisément compréhensible. Il présente les mêmes caractéristiques que l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

* *
*
*
*