



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le permis d'aménager de l'opération « 45^{ème} parallèle » à Mérignac (33)

n°Ae : 2015-40

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 22/07/2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le permis d'aménager de l'opération « 45^{ème} parallèle à Mérignac (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Ledenvic, Lefebvre, Orizet.

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 Steinfelder, MM. Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Letourneux, Roche, Ulmann, Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le maire de Mérignac (33) par courrier du 13 mars 2015, complété le 21 avril 2015, le dossier ayant été déclaré complet le 30 avril 2015.

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 11 mai 2015 :

- *le préfet de département de la Gironde et a pris en compte sa réponse en date du 19 juin 2015,*
- *la ministre chargée de la santé,*
- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 9 juin 2015.*

Sur le rapport de Thierry Galibert et Philippe Schmit, 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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet, objet du présent avis, déposé par la société Thalium promotion, titulaire d'une autorisation temporaire d'occupation du terrain concerné, appartenant au domaine public aéroportuaire, sous le nom « projet 45^{ème} parallèle », porte sur l'aménagement d'un ensemble immobilier sur une surface de près de 7 hectares, actuellement en friche, située à l'entrée de la zone aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac, sur la commune de Mérignac (33).

Il a pour objectif de développer l'attractivité de la zone aéroportuaire de Mérignac.

L'opération prévoit de développer, en trois phases, une surface de plancher de 38 000 m². L'ensemble sera constitué de cinq ensembles de bureaux, d'un hôtel haut de gamme, d'un centre de congrès (comprenant une salle pour 1 400 personnes), d'un parking silo et d'un restaurant d'entreprises.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont selon l'Ae :

- les nuisances acoustiques ;
- la protection des milieux naturels ;
- la gestion des déplacements entre Bordeaux et la plate-forme aéroportuaire.

L'étude d'impact, si elle reprend les éléments réglementairement demandés, présente, sur plusieurs thèmes environnementaux, des données qui méritent d'être actualisées et replacées dans leur contexte, notamment au regard des documents de planification récents, régionaux (schéma régional de cohérence écologique, par exemple) ou métropolitains (plan de protection de l'atmosphère, par exemple). Par ailleurs, elle ne présente aucun élément sur le suivi des effets du projet et des mesures proposées sur l'environnement.

L'Ae recommande ainsi au maître d'ouvrage :

- d'actualiser l'ensemble des données de l'état initial en s'appuyant sur les dernières données disponibles, en les complétant en tant que de besoin et en les remplaçant, le cas échéant, dans le contexte des documents de planification du territoire ;
- de reconsidérer en conséquence les impacts du projet et les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation à mettre en œuvre ;
- de présenter des mesures de suivi des effets du projet et des mesures proposées sur l'environnement.

L'Ae recommande également de préciser :

- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues au titre de la réglementation relative aux espèces protégées ;
- les mesures prévues, dans et autour du projet, pour réduire les impacts en matière de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements.

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

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le trafic aérien à partir de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac connaît un développement soutenu depuis plusieurs années². Cette activité a conduit les services de l'aéroport à poursuivre le renforcement de son attractivité, notamment dans le domaine des services apportés à sa clientèle, tout particulièrement d'affaires. La ville de Mérignac (deuxième ville de Gironde et troisième d'Aquitaine) connaît, de son côté, une progression démographique soutenue d'environ 1,10 % par an. Mérignac constitue, selon le dossier, le premier pôle économique d'Aquitaine. Le projet est situé à l'ouest de la commune et de l'agglomération bordelaise.

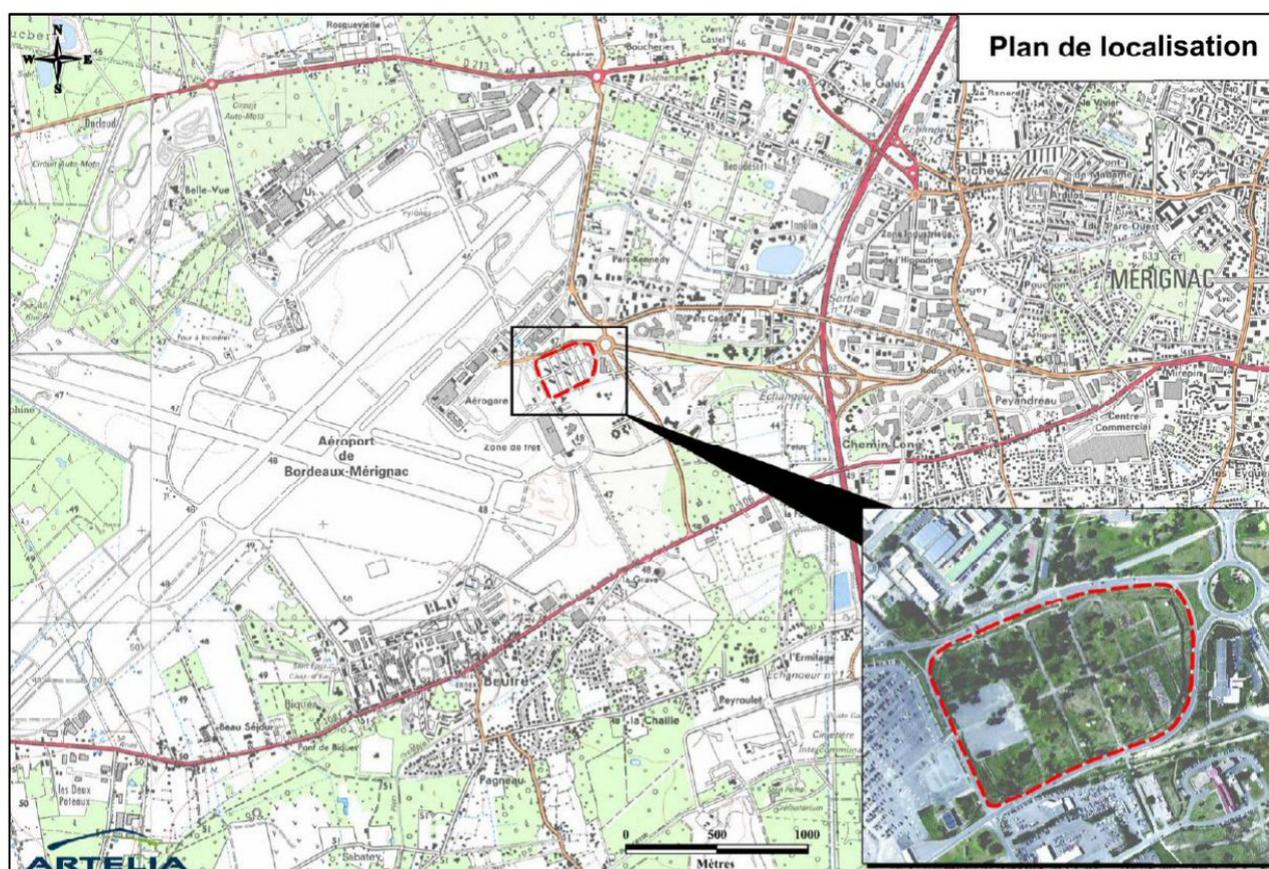


Figure 1 : Plan de localisation du projet (source : étude d'impact)

Le projet s'inscrit à un moment particulier du développement de l'agglomération bordelaise. Elle accueillera la ligne à grande vitesse (LGV) à compter de 2017 ce qui contribue à une relocalisation des grandes opérations immobilières structurantes vers le centre (quartier de la gare et éco-

² Le chiffre d'affaires de l'aéroport est estimé à 59 millions. La plateforme aéroportuaire accueille de l'ordre de 7 700 emplois. Le trafic de l'aéroport est passé de 3 422 000 voyageurs en 2008 à 4 380 000 en 2012, dont 950 000 vers Paris Orly et 600 000 vers le hub de Paris-Charles de Gaulle.

quartier Ginko entre autres). L'étude d'impact ne présente pas les conséquences de cette évolution de l'accessibilité de Bordeaux aux grandes agglomérations françaises, et notamment Paris, sur l'économie locale du transport aérien et sur l'attractivité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les perspectives d'évolution, à moyen et long termes, du trafic et de l'attractivité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, compte tenu notamment de l'arrivée de la LGV à Bordeaux .

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet soumis à l'enquête publique résulte de l'initiative de la société anonyme « aéroports de Bordeaux-Mérignac » qui a retenu le projet, objet du présent avis, après une procédure de mise en concurrence. Le projet, déposé par la société Thalium promotion, titulaire d'une autorisation temporaire d'occupation du terrain concerné³, sous le nom « projet 45^{ème} parallèle » va s'implanter sur des terrains actuellement en friche, occupés, jusque dans les années 2000, par des logements de fonction de l'Etat, aujourd'hui détruits. Il consiste en l'aménagement d'un ensemble immobilier sur une surface de près de 7 hectares située à l'entrée de la zone aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac.

L'opération prévoit de développer, en trois phases, une surface de plancher de 38 000 m². L'ensemble sera constitué de cinq ensembles de bureaux, d'un hôtel haut de gamme⁴, d'un centre de congrès (comprenant une salle pour 1 400 personnes), d'un parking silo et d'un restaurant d'entreprises. La surface à imperméabiliser correspond à 60 % de la superficie du site. Le parti pris retenu vise à la création d'un « canal planté et une pièce d'eau » en partie centrale de l'opération. La première phase portera sur la construction de l'hôtel, du centre de congrès, du parking silo et d'un ensemble de bureaux. Elle comprendra la trame viaire et paysagère. Les phases suivantes, comprenant au total quatre immeubles de bureaux, seront réalisées en fonction de la commercialisation de l'opération.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une saisine de l'Ae au titre de la procédure dite de « cas par cas » (articles R122-2 et R122-3 du code de l'environnement). Par une décision en date du 8 janvier 2013, il a été soumis à étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Il est présenté dans le cadre d'un permis d'aménager déposé par le groupe Thalium promotion.

Une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁵ est également prescrite pour ce projet. Elle a été initialement traitée dans le cadre de la demande déposée par la SA Aéroport de Bordeaux-Mérignac pour le bassin versant n°3⁶. Elle a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 15

³ Lequel fait partie du domaine public aéroportuaire.

⁴ Mérignac comptait au 1er janvier 2012 17 hôtels et 1242 chambres au total. Le haut de gamme bénéficiait en 2011 d'un taux d'occupation proche de 60 %.

⁵ Article L.214-1 du code de l'environnement.

⁶ Le secteur aéroportuaire est divisé, pour la gestion des eaux, en plusieurs bassins versants. Le bassin concerné par le projet est le bassin versant n°3.

octobre 2012. Toutefois, compte tenu de la réalisation de prélèvements liés au projet non prévus dans cette autorisation, une nouvelle procédure⁷ sera nécessaire.

Le projet étant soumis à étude d'impact, il doit faire l'objet d'une évaluation des incidences au titre des articles L. 414-4 et R. 414-19 et suivants du code de l'environnement (Natura 2000⁸).

Les éléments relatifs à cette évaluation sont présentés au fur et à mesure du dossier⁹ sans faire l'objet d'une synthèse validant l'absence d'incidences du projet sur les sites Natura 2000. L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur la pertinence des éléments techniques présentés mais souligne la nécessité d'une présentation adaptée, dans une partie spécifique du dossier, de la démonstration de cette absence d'incidences.

L'Ae recommande que la maître d'ouvrage réalise une synthèse des éléments permettant de conclure à l'absence d'incidences du projet sur le réseau Natura 2000.

Le projet relève du plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté urbaine de Bordeaux (zone UE : « zone urbaine d'activités diversifiées ») et, par lien de compatibilité entre ces deux documents, du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'aire métropolitaine bordelaise. Ce dernier a inclus la zone de projet dans un secteur encadré par des infrastructures structurantes dans lequel il convient d'optimiser l'occupation des grandes emprises existantes pour offrir un cadre économique de qualité. Il mentionne, par ailleurs, le besoin de construire autour de la zone de projet « *un réseau de transports collectifs, un parc de rabattement sur une offre à haut niveau de service* ». Il vise également « *le renforcement du rôle structurant de l'aéroport* ».

Le projet entraînant la destruction d'habitats ou d'individus d'espèces protégées, il devra faire l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de ces destructions, préalablement au démarrage des travaux.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet retenu concernent la protection de la biodiversité et des milieux naturels voisins ainsi que les nuisances notamment sonores pour les usagers du site en phase opérationnelle compte tenu de la densité de trafic et de la grande proximité avec la plateforme aéroportuaire.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

L'Ae considère que l'état initial mérite d'être actualisé au regard des dernières données disponibles sur plusieurs thèmes (qualité de l'air, localisation des captages d'eau potable, localisation du

⁷ Autorisation ou déclaration selon l'importance..

⁸ 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).

⁹ Section 3 au chapitre 2.1.3., section 4, aux chapitres 3.2.1., 3.7, 4.2.1., 4.7 et section 7 au chapitre 7.

dépôt d'hydrocarbures, inventaires faunistiques et floristiques complémentaires) et en faisant référence aux documents de planification existants au niveau de l'agglomération bordelaise ou de la région Aquitaine (plan de protection de l'atmosphère (PPA), schéma régional de cohérence écologique (SRCE),...). Un balayage complet de l'état initial devra être ainsi réalisé pour assurer la vérification de la qualité et de l'actualisation des données présentées.

L'Ae recommande d'actualiser les données présentées dans l'état initial lorsqu'elles ne correspondent pas aux dernières informations disponibles et de reconsidérer en conséquence les impacts du projet et les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation à mettre en œuvre.

2.1.1 Le milieu physique

Le projet est implanté sur des alluvions fluviales de la Garonne constituées de sables et de graviers liés entre eux par des argiles datant du Quaternaire. Une nappe d'eau souterraine à faible profondeur issue des sables plio-quaternaires est susceptible d'être affleurante au niveau du site. Une des masses d'eaux souterraines recensées à proximité du site voit son état global qualifié de mauvais.

Le bassin versant concerné par le projet est celui de la Jalle situé à proximité de la Devèze Sud¹⁰, cours d'eau canalisé prenant sa source dans la zone aéroportuaire. Le projet est situé à proximité d'une zone de captage en eau potable. Celle-ci doit être abandonnée et remplacée par un autre captage situé également dans la proximité du projet. Cette nouvelle exploitation visant la nappe de l'Oligocène à une profondeur de 150 mètres n'a pas encore fait l'objet d'une définition des périmètres associés. Selon un autre chapitre du plan, cette définition a été réalisée sans que sa localisation ne soit précisée, par une carte, dans le dossier.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser la localisation du forage dit du château d'eau, notamment sur un plan.

2.1.2 Sols pollués

La localisation du projet montre une proximité avec des sols pollués mais le projet ne mentionne pas l'état des terrains concernés par l'opération envisagée.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une identification plus précise des sols pollués du site et du type de pollution concernée.

2.1.3 Les milieux naturels

Les emprises du projet sont situées en dehors de tout périmètre de protection au titre de la faune et de la flore. Le site Natura 2000 le plus proche est celui du "réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines" distant du projet de 4,5 km.

Les inventaires sur les habitats, la flore et la faune reposent notamment sur des investigations de terrain menées en avril et juillet 2013, des investigations complémentaires ayant été réalisées, selon les informations fournies lors de la visite de terrain, en 2014 sans qu'elles ne soient présentées dans le dossier d'étude d'impact.

¹⁰ Cours d'eau non domanial prenant sa source sur la plateforme aéroportuaire entièrement artificialisé sur un linéaire de 980 mètres.

Parmi les 162 espèces végétales recensées sur le site, la présence du Lotier velu¹¹ a été constatée sur la majeure partie du site. Il s'agit d'une espèce floristique remarquable et protégée. Par ailleurs, une station de Langue de serpent¹², espèce assez rare en Aquitaine a été recensée.

La présence d'espèces animales protégées a été constatée (reptile : Lézard des murailles, Batraciens : Crapaud calamite, Triton marbré, Triton palmé, Chiroptères : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Sérotine commune et Pipistrelle pygmée). L'étude présente une cartographie des espèces protégées, de leurs habitats et des fonctionnalités principales du site d'implantation.

2.1.4 Le milieu humain

Le secteur d'implantation du projet est encadré par des infrastructures structurantes et des pôles d'activités majeurs. Le site est classé en « zone urbaine d'activités diversifiées » dans le plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB).

Plusieurs servitudes, notamment liées à la proximité de l'aéroport de Bordeaux et d'un château d'eau, s'imposent au projet.

La desserte du site est assurée par plusieurs voies qui connaissent un trafic routier important avec des problématiques importantes de saturation aux heures de pointe. Le réseau de transports en commun de la CUB dessert directement le site par deux lignes de bus. Le réseau dédié aux modes actifs (marche, vélo,...) n'est pas développé sur le secteur d'implantation du projet. Ce dernier subit des nuisances sonores induites par le trafic aérien (zone C du plan d'exposition au bruit ou PEB)¹³ et les infrastructures routières majeures situées à proximité.

2.1.5 Les risques

La commune de Mérignac accueille plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Deux d'entre elles sont situées à moins de 1 km du site, la plus proche se situe à environ 300 mètres du projet sur la plateforme aéroportuaire (stockage, remplissage et distribution de produits inflammables), sans qu'elle ne soit localisée sur une carte. Par ailleurs, le projet est situé à proximité de plusieurs sites pollués faisant l'objet d'un suivi réglementaire.

L'étude d'impact indique, dans le paragraphe consacré à la perméabilité des sols, que les faciès pédologiques rencontrés peuvent montrer une certaine hétérogénéité en raison des bombardements de la seconde guerre mondiale. Il n'est par contre fourni aucun élément sur la présence ou l'absence de matériaux explosifs résiduels provenant de ces bombardements.

L'Ae recommande de présenter la situation du site au regard de la présence éventuelle de matériaux explosifs provenant des bombardements de la seconde guerre mondiale.

¹¹ Lotus angustissimus, plante herbacée, à fleurs jaunes, dont les fruits sont des gousses (papillonacée).

¹² Ophioglossum vulgatum, fougère de 10 à 30 cm de hauteur.

¹³ Le PEB est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Il vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui précise les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D, la zone C correspondant à une exposition au bruit modérée.

2.1.6 Le bruit

Le site est localisé en zone III de plan de gêne sonore¹⁴ de l'aéroport. Ce classement donne droit à une aide à l'insonorisation. Le dossier ne précise pas l'intensité du bruit sur le site de projet. S'il évoque les nuisances sonores générées par les infrastructures routières, il s'en remet à des analyses produites par la communauté urbaine de Bordeaux (devenue Bordeaux Métropole, le 01/01/2015). Or, cette analyse par type de pollution sonore ne saurait traduire les nuisances cumulées à un moment précis lorsque plusieurs sources émettent au même moment.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter son étude par des relevés sonores sur le site du projet pendant une durée suffisante pour permettre d'apprécier les effets cumulés des diverses sources identifiées.

2.1.7 L'air

L'étude de la pollution de l'air a montré un dépassement des valeurs limites quant aux oxydes d'azote et des valeurs inférieures aux maxima pour le dioxyde d'azote et les particules fines en 2011-2012. Aucune donnée postérieure n'est fournie, non plus que l'information selon laquelle Bordeaux fait partie des quinze agglomérations pour lesquelles la France fait l'objet d'une procédure initiée par la Commission européenne au titre de la qualité de l'air. L'analyse qui en est tirée se limite à qualifier un impact moindre des activités aéroportuaires sur ce phénomène que celui de la circulation automobile. Le dossier ne fait, par ailleurs, pas référence au plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Bordeaux, approuvé le 17 décembre 2012.

L'Ae recommande de compléter les données relatives à la qualité de l'air par les résultats les plus récents disponibles sur l'agglomération, ou par la réalisation d'une campagne de mesures complémentaires.

2.1.8 La mobilité

Le trafic à proximité du projet est saturé aux heures de pointe. Le giratoire d'accès à l'aéroport, situé en limite du projet, reçoit un trafic de 20.000 véhicules/jour (+45 % en cinq ans, en partie corrélée avec la mise en service d'un terminal dédié aux vols à prix bas). La saturation du réseau est confirmée par les analyses capacitaires en heures de pointe en sortie d'aéroport, sur l'avenue principale desservant le site et sur le giratoire de distribution des flux.

Le réseau de transports en commun de Bordeaux Métropole¹⁵ dessert le site par les lignes 1 et 70. Le réseau de mobilité douce n'est pas développé sur le secteur. La première station de vélo et libre-service est à plusieurs centaines de mètres et aucun réseau n'est matérialisé à proximité du site.

¹⁴ Le plan de gêne sonore a pour objet de représenter la gêne sonore autour des aéroports et de définir l'espace géographique dans lequel des locaux peuvent bénéficier de l'aide à l'insonorisation. Il est construit en tenant compte à court terme de différents paramètres. La mise en relation de ces données aboutit au calcul d'un indice de bruit (Lden) sur une journée moyenne en tous points situés au voisinage de l'aéroport. Trois zones sont définies, la zone III correspondant à une gêne modérée (Lden 65 > indice > Lden 55)

¹⁵ Anciennement communauté urbaine (CUB) de Bordeaux

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

Le maître d'ouvrage présente, en section 6 de l'étude d'impact, un chapitre intitulé « esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ». Pourtant, dans le texte de ce chapitre, cette exigence réglementaire¹⁶ n'est pas satisfaite, cette partie ne portant que sur la justification du projet, alors même que le choix de la personne morale attributaire de l'autorisation temporaire d'occupation du domaine public résulte d'une mise en concurrence sélective entre plusieurs projets, les critères de sélection prenant en compte les questions environnementales.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les différentes solutions de substitution examinées et d'exposer, éventuellement en indiquant les critères de sélection utilisés, les raisons environnementales et sanitaires du choix effectué.

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

2.3.1 En phase chantier

2.3.1.1 Limitation des pollutions

Le maître d'ouvrage a intégré dans son projet des mesures permettant de limiter les risques de pollution de l'eau, tant pour les eaux superficielles que souterraines. Il s'agit de mesures de recours à des systèmes provisoires de recueil des eaux, à une gestion rigoureuse des déchets, à l'utilisation d'engins de chantier aux normes et au stockage de produits dans des lieux sécurisés.

Il inclut au titre des limitations aux différentes pollutions le respect d'une « charte à faible impact environnemental » sans que le statut précis de ce document ni son contenu ne soient précisément détaillés.

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique le projet de « Charte à faible impact environnemental » à laquelle les entreprises responsables de la réalisation des travaux seraient assujetties et de préciser le niveau d'engagement du maître d'ouvrage à la faire respecter.

Le risque de déversement accidentel dans le réseau hydrographique classé au titre de Natura 2000 ne peut être écarté. Les mesures envisagées pour réduire l'impact d'un événement de ce type visent à préserver les eaux de ruissellement hors chantier et de traiter par des filières spécifiques celles du chantier (p.9 section 4).

2.3.1.2 La biodiversité

Le maître d'ouvrage, dans son dossier, mentionne un calendrier du chantier déterminé de manière à engager les travaux affectant le moins les espèces présentes. Les travaux de terrassement et de gros œuvre pourraient donc être engagés entre juillet et novembre (notamment en phase 1) afin de prendre en compte les périodes où les espèces sont les plus vulnérables.

¹⁶ Article R.122-5 du code de l'environnement.

Toutefois, l'étude d'impact ne présente pas les éléments relatifs aux éventuelles destructions d'habitats ou d'individus d'espèces protégées et aux autres mesures d'évitement ou de réduction de celles-ci, renvoyant à un futur dossier de demande de dérogation à ces interdictions de destruction, en cours de constitution. L'indisponibilité de ces éléments à ce stade induit *de facto* une quasi-impossibilité de mettre en œuvre efficacement les mesures d'évitement de ces destructions qui doivent pourtant faire partie de l'étude d'impact.

L'Ae recommande que le dossier soit complété par la présentation, la plus précise possible, des mesures que le maître d'ouvrage s'engage à prendre pour éviter, réduire et, à défaut, compenser la destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées.

2.3.1.3 Les eaux

L'Ae a noté que le projet prévoit, conformément aux normes en vigueur, un dispositif d'assainissement, permettant le traitement des eaux avant rejet dans le milieu récepteur (canal végétalisé, déshuileur) et leur régulation.

La nappe affleurante dont le niveau est estimé entre 0 et 2 mètres au-dessous du sol devrait nécessiter en phase chantier des rabattements de nappe conduisant à un rejet des eaux ainsi extraites dans le réseau public.

Par ailleurs, la problématique des rabattements n'a pas été traitée dans la demande d'autorisation relative à la « loi sur l'eau » de 2012¹⁷. Il conviendra, pour que le dossier d'étude d'impact vaille document d'incidence à ce titre, de le compléter pour prendre pleinement en compte les conditions d'intervention sur la nappe tant dans la phase transitoire de travaux qu'à titre définitif. A défaut, le dépôt d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sera nécessaire.

L'Ae recommande de préciser les rabattements de nappe envisagés tant, en phase chantier qu'en phase d'exploitation, à court, moyen et long termes, de compléter l'analyse de leur incidences, et de décrire les mesures d'évitement et de réduction qui seront mises en œuvre.

2.3.1.4 Les sols

L'étude d'impact mentionne une possible dépollution des sols sans localiser les parcelles concernées. Par ailleurs, les principes retenus pour la gestion des sols pollués ne sont pas mentionnés dans le dossier, ni même les volumes de déblais qui seront générés par le chantier. De la même façon, les modalités de gestion des déchets du chantier ne sont pas précisées.

L'Ae recommande de préciser, en fonction des données obtenues par le complément de l'état initial, les conditions de gestion des éventuels sols pollués, ainsi que des conditions de recyclage ou d'élimination des déchets du chantier.

2.3.1.5 Les conditions de circulation

Les difficultés rencontrées par les usagers du réseau routier local sont déjà très présentes. Elles seront renforcées dans la phase chantier. Le porteur du projet s'est engagé à réaliser un plan de

¹⁷ Arrêté préfectoral du 15 octobre 2012 octroyé au pétitionnaire Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

circulation en concertation avec l'autorité aéroportuaire. Malgré l'antériorité du dossier d'étude d'impact (décembre 2013), il semble que ce document n'ait, à ce jour, pas encore été élaboré.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'expliquer comment le trafic sera reporté pendant le chantier (aménagement transitoires, déviations) et d'orienter les usagers du réseau routier local vers des modes de transports en commun lorsqu'il en existe. Elle recommande d'assurer une information complète et transparente du public sur ce sujet.

2.3.1.6 Bruit et nuisances sonores

Les entreprises chargées des travaux devront établir conformément au décret n°95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, un dossier « bruit du chantier » pour identifier les sources potentielles de bruit et les mesures de réduction proposées. Il est prévu que le trafic généré par le chantier emprunte essentiellement des voies principales (routes nationales et départementales) et que la définition des itinéraires et des modalités de circulation soient réalisées après concertation des acteurs concernés.

Plus généralement, le projet est prévu en plusieurs phases, les deux premières consistant à réaliser l'hôtel, le centre de conférence, le parking silo et un immeuble tertiaire. Les premières tranches seront en exploitation lorsque seront mises en chantier les dernières phases. Le dossier ne présente pas les dispositions spécifiques qui seront mises en œuvre pour limiter les nuisances subies par les premiers occupants à l'occasion de la réalisation des phases ultérieures du chantier.

L'Ae recommande que soient présentées les modalités mises en œuvre pour limiter les nuisances des premiers occupants à l'occasion de la réalisation des phases ultérieures du projet.

2.3.2 En phase exploitation

2.3.2.1 Milieux naturels

Pour participer à la conservation des milieux naturels, le projet vise une certaine compacité qu'illustre la construction en structure des stationnements (semi-enterrés ou enterrés) sur 2 500 m sur 6 niveaux soit 15 000 m².

Toutefois, la faune sera affectée par le projet. Ainsi, celui-ci dégradera les aires d'alimentation et de repos et de reproduction du Crapaud calamite, sur une surface de 2,9 ha de végétation méso-phile de prairies. Actuellement, le dossier prévoit une surface de compensation de 14,5 ha dont on ne connaît ni la consistance ni la localisation. La même remarque vaut pour la surface de 2200 m² prévue en compensation pour l'habitat du Lézard des murailles.

Par ailleurs, le projet va conduire à la destruction de Lotier velu sur une surface d'environ 6 000 m². Un dispositif, qualifié de compensation, est prévu dans le dossier, consistant en un engagement à maintenir, par des mesures de gestion, une surface équivalente favorable à cette espèce. Cette proposition ne saurait être assimilée à une mesure de compensation, dans la mesure où il n'est pas démontré que le secteur choisi pour compenser risque de disparaître. Par ailleurs, le dossier indique, sans en préciser les conditions ni le suivi, une possible expérimentation de végétalisation partielle des toitures par le Lotier velu.

Le porteur de projet s'est engagé à présenter une demande de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées. Comme pour les destructions liées à la phase chantier, l'Ae constate que le travail réalisé à ce stade sur ce sujet ne permet pas de définir de vraies mesures d'évitement et qu'il est nécessaire d'accélérer la mise en œuvre des engagements sur ce sujet. Le maître d'ouvrage doit, sans préjuger du contenu de la demande de dérogation, présenter des propositions et engagements vis-à-vis de la réglementation relative aux espèces protégées, dans le cadre de compléments du dossier d'étude d'impact.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser la localisation et de décrire l'état des sites choisis au titre des compensations environnementales nécessaires à la réalisation du projet et d'indiquer l'état des acquisitions foncières et le calendrier de mise en œuvre.

2.3.2.2 Bruit

L'exposition des occupants de la zone au bruit est un enjeu important compte tenu de la localisation du projet en zone C du PEB et de la forte circulation automobile aux alentours.

Des mesures ont été prévues par le maître d'ouvrage pour atténuer les effets des bruits extérieurs portant essentiellement sur l'isolation acoustique des façades et le traitement acoustique des espaces intérieurs), sans que soit envisagé de protection à la source (le long des infrastructures).

2.3.2.3 Eau

L'arrêté préfectoral du 15 octobre 2012 portant autorisation au titre de la loi sur l'eau sur le bassin versant n°3 de la plateforme aéroportuaire prévoit un stockage des eaux pluviales à hauteur de 1 400 m³ pour assurer un débit de fuite de 3 litres par seconde et par hectare sur les 6,83 ha de l'opération. Le dossier mentionne par ailleurs des volumes de stockage différents selon les chapitres, 260 m³ (PA 8-7), 1 130 m³ (p 68 ; section 4) pour les voiries et les lots. Concernant ces lots, le dossier renvoie à des solutions individuelles qui, en l'état actuel, ne permettent pas d'apprécier la bonne conformité aux exigences réglementaires.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les volumes de stockage retenus, de les justifier au regard de la fréquence des événements de pluie redoutés, d'expliquer les différences constatées entre les différents chiffres présents dans le dossier, et de produire le projet de convention de rejet dans le réseau de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ainsi que le cahier des charges qui s'imposera aux différents lots dans le cadre des « solutions compensatoires individuelles à réaliser sur l'assiette du lot ».

2.3.2.4 Air, santé et effet de serre

L'accroissement du trafic routier et les émissions de polluants atmosphériques induites par les activités apportées par le projet ainsi que l'effet d'îlot de chaleur urbain induit par l'artificialisation des sols auront des effets sur la qualité de l'air et son réchauffement.

Le dossier ne présente pas d'informations relatives à l'augmentation de la pollution de l'air induite, alors que l'agglomération bordelaise fait partie des quinze agglomérations visées par la procédure engagée par la Commission européenne à l'encontre de la France.

Les mesures envisagées pour limiter ces effets portent sur l'incitation à l'utilisation de transports propres, l'implantation de quelques bornes de recharge pour véhicules électriques, l'encouragement à l'emploi de modes de déplacement actifs, l'organisation d'un accès direct au bus à haut niveau de service (BHNS), l'incitation à l'amélioration énergétique au-delà de la réglementation thermique 2012 et à l'objectif de réalisation d'un projet répondant à la certification haute qualité environnementale (HQE). Ces mesures n'auront qu'un effet limité à court et moyen terme. Pour l'Ae, cette absence de mesures de réduction semble être en contradiction avec les conséquences à tirer, pour un projet nouveau susceptible de présenter un effet significatif, du jugement de la Cour de justice de l'Union européenne (affaire C104/13) du 19 novembre 2014¹⁸.

Bien que l'organisation des transports collectifs ne relève pas du maître d'ouvrage de la rocade, il lui appartient, en concertation avec les collectivités locales, de garantir la compatibilité du projet avec la réglementation européenne relative aux polluants atmosphériques.

L'Ae recommande de préciser les mesures de réduction de la pollution de l'air, qui seront mises en œuvre, notamment en application du PPA, pour réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air et éviter la dégradation des effets sanitaires et garantir ainsi la compatibilité du projet avec la réglementation européenne concernant la qualité de l'air ambiant.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans une démarche de certification de la norme NF Bâtiments – Démarche HQE. Si le dossier mentionne l'ensoleillement exceptionnel du site avec 1992 heures d'insolation par an, il n'explique pas pourquoi l'énergie solaire n'est pas sollicitée alors que le maître d'ouvrage rappelle que la réponse aux objectifs du schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) de faire progresser les énergies alternatives constitue également un des enjeux du projet. (section 3 ; p. 7). Par ailleurs, l'article R.128-4 du code de l'urbanisme prévoit que « *Toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-1 et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération.* ». Cette obligation ne s'appliquant qu'aux collectivités, le maître d'ouvrage a fait le choix de ne pas réaliser cette étude de faisabilité.

L'Ae recommande de préciser comment le projet contribue à atteindre les objectifs fixés dans le cadre des objectifs du schéma régional climat air énergie alors qu'il constitue un facteur d'aggravation de certains paramètres.

2.3.2.5 La mobilité

Le réseau routier aux abords de l'aéroport de Bordeaux Mérignac est fortement saturé à certains moments de la journée. Le projet va générer un flux supplémentaire de véhicules qui, s'il n'apparaît pas en moyenne très élevé, va contribuer à accroître les difficultés déjà rencontrées. Les simulations de trafic présentées à l'horizon 2020 présentent une situation totalement saturée aux heures de pointe du matin et du soir sur le giratoire d'entrée dans la zone du projet. Si la cause de cette forte dégradation ne résulte pas des seuls effets du projet, celui-ci y contribuera.

¹⁸ Celui-ci conclut qu'il y a bien une obligation de résultats par rapport à la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe : même une contribution marginale ne peut être autorisée que si des mesures globales de réduction permettent de revenir sous les seuils.

Par ailleurs, l'existence d'un centre de congrès accueillant, par intermittence, des manifestations d'intérêt régional, national ou international est susceptible de créer une dégradation importante du trafic.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les dispositions qu'il envisage vis-à-vis des saturations de trafic liées au développement de l'activité du projet.

Concernant la circulation en exploitation normale, l'une des mesures qualifiée par le dossier de compensation, alors qu'il s'agit plutôt d'une mesure de réduction, présentée dans l'étude d'impact porte sur la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) reliant l'aéroport au futur pôle multi-modal de Pessac-Ravezies, dont le calendrier est, à ce stade, très incertain (cf. p 14), sur l'implantation d'une station de vélos en libre-service, sur l'aménagement des voiries existantes (élargissement des îlots, renforcement des capacités d'absorption des flux des giratoires, création de passages souterrains...). Des éléments d'information ont été fournis aux rapporteurs, lors de la visite de terrain, sur le projet en cours de concertation relatif au prolongement d'une ligne de tramway jusqu'à l'aéroport et sur l'hypothèse de la ligne de bus à haut niveau de service évoqué ci-dessus

L'Ae considère nécessaire, pour la complète information du public, que soient présentées les hypothèses d'amélioration de la desserte en transports en commun de la plate-forme aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac. Si ces mesures ne relèvent pas du maître d'ouvrage mais des collectivités locales, le calendrier, les services créés et la nature des aménagements envisagés justifient que des compléments soient apportés avant l'enquête publique et qu'une simulation de l'état du trafic aux horizons 2020 et 2035 soit présentée pour permettre d'évaluer les résultats des mesures envisagés.

L'Ae recommande de préciser les engagements des différentes collectivités intervenant dans l'amélioration de la mobilité aux abords du site et de préciser le calendrier des opérations envisagées.

2.4 Mesures de suivi

Le dossier ne présente ni les indicateurs retenus ni les mesures de suivi envisagées.

L'Ae rappelle que l'article L.122-1 IV du code de l'environnement prescrit que la décision d'autorisation d'un projet en précise les modalités de suivi et les mesures correctives éventuelles.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les mesures de suivi des effets du projet et des mesures prévues sur l'environnement, la publicité qui en sera faite, notamment sous forme de comptes-rendus établis à l'occasion du suivi .

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est annoncé à la partie 2.3 du dossier réglementaire comme indépendant de l'étude d'impact. L'Ae n'a pu disposer de ce document, que suite à une demande complémentaire de sa part. Elle rappelle qu'il doit nécessairement figurer dans le dossier d'enquête publique.

L'Ae recommande d'adapter le document pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.