



**Autorité environnementale**

**Décision de l'Autorité environnementale, après  
examen au cas par cas, sur la modernisation du pôle  
d'échanges multimodal (PEM) de la gare de  
Bordeaux incluant la création d'une gare routière  
(33)**

n° : F-075-25-C-0223

Décision n° F-075-25-C-0223 en date du 2025

**Décision du 19 décembre 2025**  
**après examen au cas par cas**  
**en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-075-25-C-0223, présentée par SNCF Gares & Connexions, relative à la modernisation du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Bordeaux incluant la création d'une gare routière (33), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 18 novembre 2025.

**Considérant la nature du projet,**

- le projet consiste à adapter le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Bordeaux Saint-Jean à la fréquentation actuelle et à venir, et à le moderniser afin de le rendre plus accessible, plus lisible, plus confortable et plus sécurisé pour l'ensemble des usagers,
- les objectifs du projet sont :
  - o de conforter les espaces dédiés aux piétons sur les parvis et de prendre en compte la sécurité,
  - o de créer un axe fort de « continuité douce » entre le quartier Amédée Saint-Germain et la Garonne,
  - o d'accompagner la restructuration de la desserte par les bus urbains (quatre lignes structurantes bus-express) et les cars régionaux, en proposant une offre rééquilibrée entre la rive Saint-Jean et la rive Belcier,
  - o de revoir et renforcer l'offre de stationnement cycles et prolonger les continuités sécurisées,
  - o de créer une gare routière pour regrouper les cars longue distance dits « SLO » (service librement organisé) dont les arrêts sont actuellement répartis en plusieurs points côté Belcier, ce qui permettra de libérer de l'espace pour les bus urbains et les cars régionaux, et d'améliorer le niveau de service pour les usagers,
  - o de prendre en compte les espaces liés aux nouvelles mobilités (notamment les flottes de véhicules et de modes de transport alternatifs proposés en libre-service) et les programmes liés au fonctionnement de l'intermodalité,

- le projet prévoit le réaménagement des circulations tous modes et des espaces publics et l'adaptation de leur fonctionnement autour de la gare ferroviaire, sur les deux faces du pôle ; il concerne deux secteurs distincts :
  - o le secteur 1 (rive Saint-Jean) : piétonisation des parvis, pacification dans les deux sens de la rue Domercq / Saint-Vincent-de-Paul, réorganisation des arrêts et de la circulation des bus et des cars via l'aménagement d'une rive intermodale, végétalisation des espaces publics du pôle et de l'ancienne raquette de retournement des bus et cars, repositionnement de la station de taxis, réhabilitation du square et de la place de Casablanca, réorganisation de la dépose-minute au -1 du parking P1 et aménagement d'une vélo-station au -1 du parking P2,
  - o le secteur 2 (rive Belcier) : aménagement de postes à quai pour les bus et les cars rue des Terres de Bordes et allée Eugène Delacroix, pacification de la rue des Terres de Bordes, embellissement du square Modiano et amélioration de l'accès au Pont du Guit, repositionnement de la station taxis, création d'une gare routière pour les cars « SLO », repositionnement de la vélo-station actuelle, création d'un débarcadère rue Sarrette,
- des îlots de fraîcheur sont prévus sur l'ensemble du périmètre du pôle avec notamment 4 200 m<sup>2</sup> d'espaces verts existants revalorisés, 2 650 m<sup>2</sup> d'espaces verts créés et 72 arbres plantés (trois arbres sont par ailleurs abattus),
- il est envisagé de mettre en place des équipements photovoltaïques sur les espaces et toitures du PEM,
- l'emprise totale est de 6,2 ha dont 2,7 ha pour le secteur Saint-Jean et 3,5 ha pour le secteur Belcier,
- il est envisagé d'utiliser le square du Pont en U, d'une surface de 1 180 m<sup>2</sup>, pour accueillir les installations de chantier (base-vie, zone de stockage et de tri des déchets),
- les travaux sont prévus de 2027 à 2031,
- le coût du projet est estimé à 36,6 millions d'euros hors taxes (M€ HT) courants pour la modernisation du pôle d'échanges (26,5 M€ HT) et la création de la gare routière (10,1 M€ HT),
- les opérations suivantes sont envisagées ou en cours à l'échelle du quartier élargi, dans le cadre de la zone d'aménagement concerté (Zac) Saint-Jean Belcier :
  - o l'opération Quartier Armagnac (développement résidentiel et tertiaire en cours avec création d'équipements publics et renforcement des liaisons vers la gare),
  - o l'opération Canopia (opération mixte de commerces, bureaux et logements),
  - o l'opération Amédée Saint-Germain (programme de logements et d'activités),
- à une échelle plus large et un horizon plus lointain (2030 et au-delà), la gare de Bordeaux Saint-Jean est concernée par deux autres projets structurants :
  - o le réseau express régional (RER) métropolitain, autour de la commune de Bordeaux,
  - o le grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO), visant à créer de nouvelles lignes et gares sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax-Espagne,
- le projet fera l'objet d'une autorisation préalable de travaux aux abords d'un monument historique, d'un permis d'aménager pour les aménagements extérieurs et d'un permis de construire pour la gare routière ;

#### **Considérant la localisation du projet,**

- le projet se trouve :
  - o à proximité de deux sites Natura 2000 (deux zones spéciales de conservation) : à 300 m de « La Garonne » et à environ 4 km du « Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans »,
  - o à environ 3 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type II « Coteaux de l'agglomération bordelaise : rive droite de la Garonne »,
  - o à proximité d'établissements sensibles (dont notamment trois écoles maternelles et deux écoles élémentaires) qui sont néanmoins situés au minimum à 300 m,

- en totalité ou en partie au sein de plusieurs périmètres de protection des monuments historiques : la gare de Bordeaux Saint-Jean, la Maison 14 rue Malbec (située à 300 m), le château d'eau de la gare (à 300 m), la passerelle Eiffel (à 300 m) et l'église et la fontaine Sainte (à 400 m),
- le plan de prévention des risques d'inondation de Bordeaux-Métropole classe l'extrémité de l'allée Eugène Delacroix du secteur Belcier en zones bleue (zone d'aléa modéré ou faible pour l'événement de référence actuel) et bleu clair (zones concernées exclusivement par l'aléa avec prise en compte du changement climatique) ; les futurs réaménagements de voirie ne sont pas situés en zone inondable,
- le secteur Saint-Jean est majoritairement soumis à une exposition forte au risque de retrait-gonflement des argiles, le secteur Belcier est soumis à une exposition moyenne,
- selon les sondages recensés à proximité du site, les eaux souterraines se trouvent à une profondeur d'environ 3 m au niveau de l'emprise Saint-Jean et à une profondeur d'environ 1,2 m au niveau de l'emprise Belcier,
- le projet est concerné par un risque de remontée de nappes ;

**Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :**

- les travaux prévus au niveau du PEM et pour la création de la future gare routière, étant principalement des travaux de surface et de VRD, ils généreront une quantité relativement faible de terres excavées (déblais) ; les potentialités de réemploi sur site et hors site et de valorisation seront étudiées lors des études de projet,
- le projet nécessitera un apport de matériaux pour les travaux de création de la gare routière et les travaux de voirie et réseaux divers,
- le secteur Belcier est en contact avec un secteur concerné par une pollution suspectée ou avérée qui a été dépollué depuis son recensement,
- les investigations de terrain réalisées pour caractériser l'état de pollution des sols ont néanmoins aussi mis en évidence :
  - de manière générale une qualité médiocre des terrains,
  - pour une partie de la rive Saint-Jean des concentrations modérées à fortes quasi-généralisées en éléments-traces métalliques (cuivre, mercure plomb) ainsi qu'un fort impact en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), cerné en profondeur,
  - pour une zone de la rive Belcier, une concentration significative en naphtalène, HAP et hydrocarbures totaux (HCT),
  - pour les eaux souterraines, au niveau d'un piézomètre, de fortes concentrations en HCT C10-C40 et des concentrations significatives en arsenic et en tétrachloroéthylène (PCE),
- l'étude des sols conclut à la nécessité de réaliser des investigations complémentaires (sur les sols et les eaux souterraines) et, dans le cadre d'un plan de gestion, d'étudier la possibilité de supprimer les sources concentrées de pollution et d'analyser la compatibilité sanitaire de la qualité des milieux avec les usages et aménagements futurs,
- le site de projet est potentiellement concerné par un risque de pollution pyrotechnique, qui sera pris en compte en phase travaux,
- pour les eaux pluviales, aucun bassin de rétention ou d'infiltration de surface ou enterré n'est présent actuellement au niveau du site de projet ; selon le dossier, la gestion des eaux pluviales ruisselantes du site du projet « semble être effectuée avec un rejet direct dans le réseau d'assainissement de la ville »,
- le projet induira une imperméabilisation des sols sur une surface cumulée de 483 m<sup>2</sup> et prévoit en contrepartie côté Belcier la mise en place d'une rétention enterrée d'un volume de 175 m<sup>3</sup>,
- le projet permettra par ailleurs de désimperméabiliser des surfaces de l'ordre, au total, de 7 000 m<sup>2</sup> (en réduisant le coefficient de ruissellement de 0,81 à 0,75 sur le parvis côté Saint-Jean et de 0,89 à 0,70 sur le parvis côté Belcier),
- étant noté que la désimperméabilisation prévue semble en contradiction avec l'indication du dossier « qu'au vu de la faible profondeur des eaux souterraines et la qualité globalement

médiocre des sols, il n'est pas prévu d'étudier les possibilités d'infiltration des eaux pluviales, puisque [c'est] techniquement impossible et/ou à éviter pour risque de transfert de pollution »,

- le rejet des eaux pluviales dans le réseau respectera les dispositions du règlement du PLU, notamment en termes de débit, et le rejet des eaux pluviales ruisselantes sur des surfaces potentiellement polluées comme les parkings et voiries, sera accompagné de mesures de pré-traitement (déshuileur, débourbeur...),
- les impacts du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels ont été évalués dans le cadre d'un diagnostic écologique :
  - o la valeur écologique du site est qualifiée de faible avec des enjeux écologiques localement qualifiés de forts (13 espèces d'oiseaux protégées potentiellement nicheuses sur le site, présence de nombreux gîtes favorables aux chiroptères),
  - o des mesures d'atténuation et d'accompagnement sont prévues en phase travaux (préservation des arbres et bâtiments identifiés comme favorables à la faune, adaptation des calendriers aux périodes sensibles, gestion des espèces invasives, etc.),
  - o les impacts résiduels du projet sur la biodiversité sont qualifiés de faibles à négligeables,
- des bus de substitution pour les voyageurs seront mis en place en phase travaux lors des interruptions de circulation des trains,
- en phase travaux, des mesures d'évitement des nuisances sonores (horaires et zones interdites), de réduction (planification, matériel homologué, sensibilisation) et des actions de communication vis-à-vis des riverains sont annoncées, sans description détaillée à ce stade,
- certaines opérations de chantier pourront engendrer ponctuellement des vibrations (excavation) ; l'impact sera temporaire et limité,
- en phase exploitation, le projet aura un impact légèrement positif sur l'ambiance sonore, grâce à la réduction attendue des flux automobiles,
- la désimperméabilisation du site, l'augmentation des surfaces végétalisées (+ 40 % par rapport aux 4 000 m<sup>2</sup> de surfaces végétalisées existantes) et les nouvelles plantations ainsi que l'utilisation de revêtements extérieurs à albédo élevé contribueront à la lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbains (ICU),
- les émissions de gaz à effet de serre du projet sont estimées à 7 380 tCO<sub>2</sub>e, dont 83 % pour les travaux de voirie et d'aménagement de surface ; les émissions évitées en phase exploitation grâce à la réduction du trafic automobile (report vers les bus, tramways et modes actifs) sont estimées entre 80 et 120 tCO<sub>2</sub>e/an,
- il est considéré que le projet permettra d'améliorer le cadre du site et ne portera pas atteinte au patrimoine ;

#### **Concluant que :**

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'absence d'incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 (Annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014) du projet de modernisation du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Bordeaux et la création d'une gare routière (33) n° F-075-25-C-0223 n'est pas démontrée ;

## Décide :

### Article 1<sup>er</sup>

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par SNCF Gares & Connexions, le projet modernisation du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Bordeaux incluant la création d'une gare routière (33) n° F-075-25-C-0223, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- les incidences du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées en matière de pollution des sols, de gestion des eaux pluviales, de gestion et de préservation des eaux souterraines et d'émissions de gaz à effet de serre,
- ainsi que les effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

### Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

### Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 19 décembre 2025

Le président de la formation d'autorité environnementale  
de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable



Laurent Michel

### Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale  
Ministère de la Transition écologique  
Inspection générale de l'environnement et du développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.