

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

20/11/2019

Dossier complet le :

20/11/2019

N° d'enregistrement :

2019-9194

1. Intitulé du projet

Projet I-Ter place Ravezis - LE BOUSCAT (33) - Porter à connaissance par suite de modifications
Arrêté Prefectoral du 1er mars 2019

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SCCV BORDEAUX RAVEZIES

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

FORHAN Sebastien, Directeur de Programmes

RCS / SIRET

8	5	2		4	6	1		1	2	8		
---	---	---	--	---	---	---	--	---	---	---	--	--

Forme juridique

SCCV

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39. b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est compris entre 10 000 et 40 000 m ²	Le programme de l'opération repose sur la construction de deux bâtiments distincts développant une surface de plancher globale d'environ 12.600 m ² SDP d'activités économiques sur une emprise au sol de 6.000 m ²

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet se situe sur la commune du Bouscat au niveau de la place Ravezies, en lieu et place de l'ancienne gare saint louis dans un contexte de plaine alluviale de la garonne. Il est délimité par la place Ravezies au sud est, les allées de Boutaut à l'est, une ancienne voie ferré au Nord ouest, le parking relais de la ligne C du Tramway au Nord et des parcelles bâties à l'ouest. Le programme de l'opération d'une surface de plancher globale d'environ 12.600 m² SDP d'activités économiques repose sur la construction de deux bâtiments labellisés HQE Bâtiments durables 2016:

- le bâtiment A en R+7 intégrant environ 4.900 m² de bureaux, un restaurant en roof-top d'environ 1.650 m² et 1.200 m² environ de commerces et services de proximités. Des locaux vélos occupent une partie du rdc du bâtiment A. Une conciergerie est implantée dans la continuité du local vélo. Elle est accessible depuis la place centrale du projet;
- le bâtiment B en R+4 comprenant une école d'enseignement supérieur de 4.700 m² SDP environ.

Un parking de 111 places dédiés usagers et salariés du site (commerce, école,...) est réalisé au niveau du sous-sol. L'aménagement paysager est pensé afin d'assurer une liaison douce et marquer l'entrée de ville du Bouscat via la coulée verte (ligne verte) s'inscrivant au droit de la friche ferroviaire. Le projet nécessite la démolition de l'ouvrage cadre béton présent sous l'ancienne gare SNCF.

4.2 Objectifs du projet

Le projet I-ter s'inscrit dans le cadre de l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) "AIRE" (Aménager - Innover - Redessiner - Entreprendre) porté par Bordeaux Métropole, la FAB et la caisse des dépôts. Il participera fortement à la requalification d'un îlot en friche: l'ancienne gare Ravezies a été démolie et laisse aujourd'hui place à une friche dans un secteur particulièrement attractif de l'agglomération. De nombreuses études ont été engagées au droit du site et ses alentours par la FAB et la maîtrise d'ouvrage (cf. annexe 9)

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux du projet seront engagés au 2e trimestre 2020 sur une durée totale de 30 mois pour une livraison prévue à l'été 2022 pour le bâtiment B (école) et début 2023 pour le bâtiment A. La phase de travaux intègre la démolition de l'ouvrage cadre béton présent sous l'ancienne gare SNCF, la réhabilitation des sols, les travaux de terrassements et de construction du parkig en R-1, la construction des deux bâtiments et l'aménagement des espaces extérieurs paysager et de circulation.

Les travaux s'inscrivent dans le cadre d'un chantier à faibles nuisances afin de limiter les impacts environnementaux (engin, matériel de chantier utilisés, gestion des déchets, réduction des nuisances,...) avec la mise en oeuvre d'une charte chantier propre.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet se décompose en 5 grandes entités programmatiques:

- l'établissement d'enseignement supérieur intégré au bâtiment B est autonome et classé en Etablissement Recevant du Public de 2e catégorie avec une capacité d'accueil de 1400 personnes.
- les bureaux se déploient dans le bâtiment A du R+1 au R+4. Ils disposent d'un hall et d'une circulation dédiée et sont conçus pour offrir un très bon niveau de qualité d'usage;
- les commerces et services de proximité sont présents au rdc du bâtiment A. Ils bénéficient de l'effet vitrine et participent à l'attractivité du site
- le restaurant en roof-top se développe à partir du R+5 sur deux niveaux et toiture terrasse au R+7. Cette situation lui offre une vue panoramique sur la ville en retrait par rapport aux habitations.
- le parkig souterrain de 111 places dédié aux bureaux et salariés du site. Il sera mutualisable par l'ensemble des usages du site. L'accès se fait par le sud afin de sécuriser les flux et limiter les engorgements;
- les locaux vélos qui s'étendent sur un espace clos couverts au rdc de chacun des deux bâtiments avec un accès direct depuis l'extérieur.

En exploitation, les deux bâtiments seront en capacité de recevoir environ 2500 personnes au maximum.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet fera l'objet d'un permis de construire qui sera déposé en novembre 2019. L'opération nécessitera le dépôt d'un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau concernant les pompages en phase travaux.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie totale de la parcelle du projet	6.000 m ²
Surface de plancher totale	12.600 m ²
Surface de plancher des bureaux (Bat. A)	4.950 m ²
Surface de plancher de l'école (Bat. B)	4.700 m ²
Surface de plancher des commerces et services de proximité (Bat. A)	1200 m ²
Surface de plancher du restaurant (Bat. A)	1650 m ²
Surface de pleine terre	1500 m ²
Nombre de places de stationnement (R-1) / Surface locaux vélos	111 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Le projet se situe sur la commune de Le Bouscat (33), au niveau de la place Ravezies.

Il est délimité par la place Ravezies au Sud-Est, l'allée de Boutaut à l'Est, une ancienne voie ferrée au Nord-Ouest, le parking relais "Ravezies - Le Bouscat" au Nord et des parcelles bâties à l'Ouest.

Coordonnées géographiques¹

Long. - 0° 5 7 ' 6 4 " 93 Lat. 4 4 ° 8 6 ' 6 3 " 69

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les ZNIEFF les plus proches du projet sont les suivantes : - ZNIEFF de type II : Réseau hydrographique de la Jalle, du camp de Souge à la Garonne, et marais de Bruges (720030039), à 1,3 km au Nord ; - ZNIEFF de type I : Réserve naturelle des marais de Bruges (720002383), à 3 km au Nord-Ouest.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans une zone couverte par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB). L'APPB le plus proche est le "Site d'Azuré de la Sanguisorbe de Lesqueblanque" situé à environ 15 km au Nord-Est du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé sur une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle, une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2013-2018 de la commune de Le Bouscat. Il se situe dans une "zone d'exposition au bruit à enjeu" (Lden ≥ dB5(A)). La commune de Le Bouscat n'est pas concernée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Bordeaux-Mérignac.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé ou inscrit ne se trouve dans l'environnement proche du projet. Le site classé le plus proche correspond à la distillerie Secrestat, monument partiellement inscrit localisé à 1,2 km au Sud sur la commune de Bordeaux. Son périmètre de protection est localisé à 700 m au Sud du projet.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucune zone humide inventoriée dans le SAGE de l'Estuaire de la Gironde ou au sein d'autres documents cadres. Les zones humides les plus proches du projet sont situées à plus de 2 km au Nord-Ouest, au sein du parc Ausone à Bruges. Des inventaires faunistiques et floristiques seront réalisés au printemps 2019 afin de caractériser les habitats, la faune et la flore en présence et formaliser des prescriptions. Si nécessaire, ils pourront être complétés par des inventaires estivaux.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est couvert par le PPRI de l'agglomération bordelaise en vigueur depuis 2005. Le site n'est soumis à aucune réglementation spécifique au PPRI (zone blanche). Il est situé en bordure du secteur urbanisé non inondable en centennal et inondable en exceptionnel, et du secteur urbanisé situé sous moins d'1m d'eau en centennal. Le projet est concerné par une sensibilité très élevée au risque de remontée de nappe et un aléa moyen au risque de retrait-gonflement des argiles. Le risque sismique est jugé comme étant faible sur la commune du Bouscat (zone 2). Le périmètre de projet n'est pas couvert par un PPRT.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucun site BASOL n'est référencé au droit du projet. Le site BASOL le plus proche se trouve à environ 325 m au Nord-Est et correspond à l'entreprise SAFT, usine de fabrication d'accumulateurs électriques et de batterie au lithium. Aucune activité BASIAS n'est référencée au droit du projet. Le site BASIAS le plus proche se situe à 35 m au Sud. Il s'agit du dépôt de liquide inflammable Jean Brut, qui n'est plus en activité. L'étude de qualité des sols réalisée par VALEEN a démontré la présence de pollutions au droit du périmètre de projet. Un plan de gestion est engagé.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans la Zone de Répartition des Eaux souterraines (ZRE) du bassin Adour Garonne au titre du système aquifère de "l'Oligocène à l'Ouest de la Garonne", selon l'arrêté n°E2005/14. La construction d'un niveau de sous-sol interceptera l'aquifère, la mise en place d'un rabattement de nappe temporaire est à prévoir.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun Périmètre de Protection Rapprochée (PPR) d'un captage d'eau. L'Agence Régionale de Santé de la région Nouvelle Aquitaine indique la présence de sept captages dans un rayon de 3 km autour du site, interceptant les nappes de l'Éocène moyen ou de l'Oligocène. Le plus proche du site correspond au captage « Barbusse » à Le Bouscat, captant l'Eocène moyen, à environ 900 m au Sud-Ouest du site.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun site inscrit. Le site inscrit le plus proche est situé à environ 4,5 km au Sud-Est. Il s'agit du site des Coteaux Boisés de Floirac (SIN0000129).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche est : FR7200700 "La Garonne" (Zone Spéciale de Conservation), situé à environ 1,5 km au Sud-Est.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun site classé. Le site classé le plus proche est localisé à environ 5 km au Sud-Est. Il s'agit du Domaine de Camparian.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La programmation du projet (école, bureaux, commerces) engendrera de nouveaux besoin en eau potable qui n généreront pas la réalisation de nouveaux forages. Le projet sera raccordé au réseau AEP existant qui présente une capacité suffisante pour répondre aux nouveaux besoins. une étude hydrogéologique relative à la gestion des eaux pluviales et aux fluctuations des eaux souterraines (suivi piézométrique) a été réalisée.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un rabattement temporaire de la nappe sera nécessaire lors des travaux de réalisation du sous-sol: une mise à sec de la fouille sera réalisée. L'opération éccsiste le dépôt d'un Dossier Loi sur l'Eau au titre de la rubrique 1.3.1.0 de la nomenclature EAU. La soumission à déclaration
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un plan de gestion des terres réalisé par VALEEN est en cours et précisera les solutions de gestion : excavation des spots de pollutions, traitement préalable, export en filière réglementaire (réduction des sources de pollution), terrassement des plateformes (bâtiments et parkings) avec tri des matériaux à l'avancement, réutilisation des matériaux (ouvrage béton SNCF notamment). La construction se basera sur le principe de l'économie circulaire, avec l'emploi de matériaux recyclés et biosourcés, le suivi de conception et réalisation via une analyse de cycle de vie.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le traitement paysager des espaces végétalisés du projet favorisera la réutilisation des terres excavées du site. Au vu de la qualité des sols diagnostiquée, des apports de terre végétale seront nécessaires: cela sera confirmé ou non par le plan de gestion engagé.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit au droit d'un site en grande partie artificialisé et imperméable qui se caractérise à priori par une faible richesse écologique (friche, espèces invasives...). Il aura un impact positif sur la biodiversité par l'aménagement d'espaces végétalisés de pleine terre et de terrasses végétalisées, la plantation de strates arbustives moyennes et basses utour des bâtiments. La zone arborée à l'ouest (cerisier et bambouseraie) sera conservée et les espèces invasives seront détruites.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun site Natura 2000. Le projet n'est pas susceptible d'impacter un habitat ou une espèce inscrite au FSD.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'aura pas d'incidences sur les zones à sensibilité particulière.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de consommations nouvelles d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. De par sa programmation et les aménagements paysagers projetés, le projet participe à renaturer les sols et végétaliser le site.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par un PPRT. Il n'est pas soumis au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'installation classée soumise à autorisation la plus proche du site se situe à environ 325 m au Nord-Est et correspond à l'usine de fabrication d'accumulateurs SAFT. L'installation soumise à déclaration la plus proche est la station-service SOCOVI à environ 290 m au Nord. Aucun site SEVESO n'est recensé à proximité du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est couvert par le PPRI de l'agglomération bordelaise en vigueur depuis 2005. Le site n'est soumis à aucune réglementation spécifique au PPRI (zone blanche). Il est situé en bordure du secteur urbanisé non inondable en centennal et inondable en exceptionnel, et du secteur urbanisé situé sous moins d'1m d'eau en centennal. Le projet est concerné par une sensibilité très élevée au risque de remontée de nappe et un aléa moyen au risque de retrait-gonflement des argiles. Le risque sismique est jugé comme étant faible (zone de sismicité 2).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	L'analyse de la qualité des sols met en évidence un impact généralisé en plomb et plus ponctuellement en cuivre et en zinc dans les remblais; un impact ponctuel en hydrocarbures totaux et dans une moindre mesure en hydrocarbures aromatiques polycycliques; l'absence d'impact en métaux lourds et en composés hydrocarbonés recherchés sur les sols naturels. Un plan de gestion est en cours. Du fait de la nature du projet et de ses fonctions, aucun risque sanitaire n'est à prévoir. Les terres polluées seront excavées et exportées en filière adaptée.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des déplacements induits par l'arrivée de nouveaux usagers. Au regard de sa situation géographique (ligne C du tramway arrêt "Place Ravezies - Le Bouscat", lignes bus 7, 9, 32, 45, 46, gare TER), le projet favorise l'utilisation des transports collectifs. Les 90 places de stationnement répondent aux besoins des usagers en cohérence avec les exigences du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole. Des locaux vélos en RDC du bâti (330 m ²) et en lien direct avec la piste cyclable favorisent l'usage du vélo. (cf. Annexe 8)
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à engendrer de nuisances acoustiques. Une étude acoustique est en cours afin de déterminer les amortissements acoustiques nécessaires en façade. D'après le classement sonore des infrastructures de transports, le projet est affecté par le bruit au Sud du Boulevard Godard (catégorie 2 - secteur affecté de 250m) et à l'Est de l'allée de Boutaut et du giratoire de la place Ravezies (catégorie 4 - secteur affecté de 30m). (cf. Annexe 8 - Compléments sur les nuisances sonores)

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet ne prévoit pas l'installation d'activités susceptibles de générer l'émission d'odeurs.</p> <p>Il n'est pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Des vibrations potentielles localisées sont à prévoir en phase chantier (terrassements). La mise en œuvre d'une Charte chantier à faibles nuisances participera fortement à limiter ces nuisances.</p> <p>En exploitation, le projet n'a pas vocation à engendrer de vibrations.</p> <p>La proximité de la ligne C du tramway pourrait induire des vibrations prises en compte dans le cadre de la conception du projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, la mise en œuvre d'un Chantier à faible nuisances visera à limiter les émissions lumineuses.</p> <p>Le projet sera sujet aux émissions lumineuses de l'éclairage urbain et du trafic routier nocturne de l'allée de Boutaut et de la place Ravezies.</p> <p>L'aménagement des espaces extérieurs s'accompagnera d'émissions lumineuses (luminaires) afin de sécuriser les déplacements.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le rejet dans l'air induits par le projet seront limités en phase chantier. Le projet étant desservi par les transports en communs (tramway et bus), sa situation incitera les usagers à recourir aux modes actifs dans leurs déplacements quotidiens.</p> <p>Le projet intègrera la démarche Energie-carbone E+C-. Les bureaux seront certifiés NF HQE Bâtiments durables 2016 et wired score.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les eaux usées et pluviales collectées seront évacuées au réseau public, en limite de voirie, sur le giratoire de la place Ravezies. Les jardins suspendus en terrasses (1330 m²) participeront à la rétention des eaux pluviales et limiteront le besoin d'arrosage sur les site. Les modelages des sols en cœur d'îlot dirigeront les eaux de ruissellement vers les espaces plantés. Le projet favorise l'infiltration dans les sols, réduit le volume des eaux de ruissellement et augmente la perméabilité du site.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation, les effluents produits sont ceux liés aux eaux usées générées par les futurs usagers.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, le projet engendrera le transfert dans les filières adaptées des déchets. Un plan de gestion des terres est en cours afin d'appréhender la gestion et l'envoi des déchets en filières adaptées. La mise en œuvre d'une Charte chantier à faibles nuisances permettra une gestion optimale des déchets. Les déchets de démolition adaptables seront réutilisés (structure béton SNCF notamment). En exploitation, le projet n'engendrera pas de déchets non inertes ou dangereux au vu de sa programmation. Les déchets de restauration seront transférés dans des filières adaptées.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique ou paysager avoisinant. Les constructions projetées sont en accord avec les contraintes du PLU 3.1 en termes de hauteurs et de programmation. La DRAC a été sollicitée et précise dans son courrier du 22.09.2017 que le projet lter ne donne pas lieu à des prescriptions d'archéologie préventive (cf. annexe 7).
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet contribuera à la mutation des activités humaines par la création d'une école, de bureaux et de commerces et services, le site étant anciennement occupé par une friche ferroviaire (ancienne gare de Ravezies) et un parking sauvage. Il participera à la dynamisation du secteur.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet Iter participe à la requalification de l'ancienne Gare Saint-Louis aujourd'hui à usage de parking sauvage. A ce stade, des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation ont été intégrées dans la conception du projet (cf. Annexe 8) :

- lancement d'études en amont afin de prendre connaissance du site et de son environnement,
- réutilisation des matériaux de démolition autant que possible la réalisation d'une analyse de cycle de vie,
- la mise en œuvre d'une Charte Chantier à faibles nuisances,
- aménagement de parkings souterrains afin de limiter l'impact visuel et sécuriser les déplacements,
- aménagement d'espaces végétalisés et la plantation d'arbres favorisant le développement de la biodiversité locale,
- préservation de l'espace boisé à l'Ouest, préservation des murets supports potentiels d'habitats naturels,
- intégration d'espaces de pleine terre et de terrasses végétalisées afin d'accroître la perméabilité du site,
- création d'une traversée au centre du site favorisant les déplacements actifs et sécurisés en lien avec le tissu avoisinant (la coulée verte "ligne verte", la station de tramway de la ligne C, le parc relais...),
- mise à distance des constructions le long de l'allée de Boutaut et de la place Ravezies limitant l'exposition aux nuisances,
- choix d'implantation du restaurant côté place pour éviter les nuisances en cœur d'îlot,
- prise en compte des conditions d'ensoleillement pour éviter au maximum les ombres portées et favoriser la lumière naturelle.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet a pour objectif la requalification d'une parcelle constituée principalement par une friche délaissée et un parking sauvage. Cette «dent creuse» présente peu d'intérêt tant pour la biodiversité que pour les riverains. Le projet est l'opportunité d'intégrer le terrain dans le tissu urbain environnant et de redonner une destination à cette parcelle.

Il s'inscrit dans le respect des politiques métropolitaines et communales, et est compatible avec le PLU 3.1 de Bordeaux Métropole et les orientations d'aménagement de la Ville de Le Bouscat (gabarits, stationnement, etc.). Etant donné la nature du projet, les études engagées (cf. Annexe 8), les mesures ERC intégrées, la volonté de la maîtrise d'ouvrage de réaliser un projet qualitatif, le soin apporté à son intégration urbaine et paysagère, les certifications et labellisations poursuivies (cf. Annexe 8) et la mise en œuvre d'un Chantier à faible nuisances, il ne nous semble pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
annexe complémentaire relative au stationnement qui vient compléter les annexes déjà déposées.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Bordeaux

le, 19/11/2019

Signature

SCCV BORDEAUX RAVEZIES
SCCV au capital social de 200 Euros
2 - 4 rue Victor-Noir - 92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Tél : 01.47.38.01.00 - Fax : 01.47.38.01.03
852 401 120 R.C.S NANTERRE

Stationnement et Mobilités

Le projet est particulièrement bien desservi par les transports en commun (tram et bus) et une offre de mobilités alternatives à proximité immédiate (station v-cub, station de véhicule électriques en libre-service à moins de 500 m).

Il est situé dans le périmètre de modération des normes de stationnement en raison notamment de sa desserte par le Tram Ligne C dont la station Place Ravezies - le Bouscat est situé au pied du projet.

Le projet prévoit un total de 160 places de parkings pour VL dont 111 en sous-sol et 50 en concession sur 20 ans dans le parking public Grand Parc géré par PARCUB et devant être mis en exploitation à la fin de l'année 2019, 20 places moto et 220 places vélos réalisées sur site.

L'accès au parking en sous-sol se fait au sud du projet, via une rampe débouchant sur l'avenue Jules Guesdes afin de ne pas gêner la circulation saturée aux heures de pointe sur les allées de Boutaut et sur la Place Ravezies.

Le parking réalisé en sous-sol du projet compte 110 places VL, toutes de catégorie A dont 3 places PMR et 23 places équipées pour véhicules électriques.

Répartition du stationnement VL

Destination	Norme PLU	Surface projet en m ² SDP hors réserve pour les commerces et restaurants	Nombre de places prévues au projet	Places en sous-sol du projet	Places en concession
Petit Supermarché	Une place au plus pour 50m ² hors réserve	571 m ² hors réserves	9	3	6
Conciergerie solidaire	Non règlementé (commerce inférieur à 300m ²)	115	1	1	0
Bureaux	1 place au plus pour 50m ² SDP	4950	113	90	24
Ecole	Au regard du besoin du service d'intérêt collectif	4700	15 dédiées au personnel et consultants	15	0
Restaurants	Une place au plus pour 50m ² SDP	Canopé : 1600 m ² Café associatif : 280m ²	22 places (20 places Canopé pour personnel et 2 places pour personnel café associatif)	2	20

Le besoin en stationnement a été apprécié au regard :

- de la norme du PLU
- des besoins exprimés par les utilisateurs finaux
- de la situation tendue du quartier en terme de stationnement .

Ce dernier point a été déterminant dans le calcul des besoins du projet afin d'éviter notamment le report sur la voie publique des utilisateurs quotidiens du site : le personnel des bureaux, commerce, restaurants et services.

Il a en effet été demandé par la collectivité au pétitionnaire, lors des ateliers de mise au point du projet, de ne pas se limiter à une application restrictive du PLU y compris en allant au-delà de l'exigence réglementaire ci-nécessaire.

Définition des besoins et données du projet pour chaque type d'utilisateurs

- Bureaux : la capacité maximale d'accueil des bureaux est de 480 personnes et réglementairement, le PLU impose un **maximum de 99 places créées par le projet** au regard de la SDP dédiée. Le projet crée donc **90 places in situ** (soit un ratio d'une place pour 55m² de SDP) et offre un complément de **24 places en concession sur 20 ans**. A titre de comparaison, les derniers immeubles de bureaux construits dans le secteur de la place Ravezies proposent peu ou pas de stationnement en sous-sol en raison du contexte géotechnique de nappe affleurante (ex : immeuble le 5 livré en 2013 : une quarantaine de places en sous-sol pour environ 4900 m² de bureaux).
- Etablissement d'enseignement supérieur. Cet établissement relève de la catégorie des services d'intérêt collectif. ERP de catégorie 2, il a une capacité maximale d'accueil de 1397 personnes dont 35 effectifs de personnel et un maximum de 1362 étudiants. A l'instar des autres campus de centre-ville (ex : Victoire, Chartrons, Bassins à flots..) il n'est pas prévu de places de parkings pour les étudiants qui utilisent les transports en commun et les modes de déplacement doux. A ce jour, aucun problème de stationnement n'ayant été recensé du fait de la population étudiante dans les campus urbains pré-cités, l'établissement d'enseignement secondaire ne souhaite pas créer d'offre de stationnement dédiée aux étudiants afin de ne pas créer de précédents incitatifs à l'usage de la voiture en ville par ces publics. L'établissement d'enseignement, déjà implanté sur le Campus des Chartrons) fait état d'un besoin de **15 places en sous-sol du projet**, réservées au personnel de l'école et aux consultants- enseignants dont la présence sur site est limitée (3h maximum par intervention) et non simultanée.
- Restaurants
 - 1/ le restaurant principal en roof-top, d'une surface de 1600 m² environ développe deux activités
 - aux niveaux R+5/6 une activité de restauration traditionnelle assise d'une capacité maximale de 400 personnes en place assise, ouverte toute l'année le midi comme le soir
 - au niveau R+7, une activité Bodéga pouvant accueillir au maximum 499 personnes en roof top , ouverte uniquement le soir partir de 19h30, du mois d'avril au mois d'octobre.

Au sein du parc de stationnement public Grand Parc géré par PARCUB et situé à 7 minutes à pied du projet, **20 places en concession d'une durée de 20 ans** sont réservées pour le personnel du restaurant Canopé qui compte environ 40 personnes au maximum.

L'activité de restauration traditionnelle en journée est basée sur un estimatif de 150 à 200 couverts moyens en semaine le midi pour la clientèle de bureaux et d'affaires locale. Il n'est donc pas prévu de stationnement dédié à la clientèle en journée.

Pour l'activité en soirée (restaurant et Bodega), le projet prévoit la **mutualisation du parking en sous-sol du projet soit 110 places**. A cet effet, le parking est conçu comme un parc de stationnement (accessibilité PMR, vidéosurveillance, défense incendie) et bénéficie d'un contrôle d'accès différencié et spécifique aux usagers du restaurant en soirée, via une application dédiée développée par l'opérateur ONEPARK. Un code d'accès renouvelé chaque soir est donné aux clients ayant réservé et seuls les clients ayant réglé une addition au restaurant pourront retirer leur véhicule via un code de sortie indiqué sur le ticket client.

Cette mutualisation du parking est une obligation qui sera inscrite au règlement de copropriété du projet ainsi que dans les actes translatifs de propriété des places de parking lors de leur vente aux acquéreurs en VEFA.

Par ailleurs, le P+R Ravezies, voisin de l'opération, d'une capacité de 366 places inoccupées en soirée pourra apporter un complément d'offre de stationnement. En effet, la concession doit être renouvelée en janvier 2023 et la collectivité envisage soit de le faire muter en parc public, soit d'imposer l'ouverture en soirée pour en intensifier l'usage.

2/ le Café associatif développe une activité secondaire de restauration rapide dédiée aux étudiants du site. D'une surface de 290 m², sa capacité d'accueil est d'environ 100 personnes au maximum. Il fait partie des commerces non règlementés au PLU et est exempt en conséquence d'obligations règlementaire de stationnement. 2 places lui sont toutefois réservées dans le parking du projet afin de répondre au besoin des salariés de ce commerce.

- Conciergerie solidaire : idem ci-dessus, une place dédiée dans le parking à la demande de l'utilisateur.
- Le petit Supermarché développe une surface de vente de 570 m² soit une obligation règlementaire de 11 places maximum. Il s'agit d'un commerce de proximité ne nécessitant pas de stationnement dédié pour la clientèle. Le projet prévoit 9 places dédiées aux besoins du personnel.

Aires de livraison :

Une aire de livraison sera aménagée dans la contre-allée bordant le site de projet pour les camionnettes livrant quotidiennement les restaurants. Les livraisons du supermarché par les PL se feront sur l'arrêt de bus voisin en dehors des plages horaires du service de transport. Ce point a été validé en accord avec les services gestionnaires.

Stationnement des vélos

Situé au carrefour de deux pistes cyclables aménagées (piste cyclable boulevards/lac et voie verte), le projet bénéficie d'équipements incitatifs à l'usage du vélo comme mode de déplacement doux. En

conséquence, il accompagne ces équipements en prévoyant une offre de stationnement qualitative et quantitative (210 places), supérieure à l'exigence règlementaire du PLU.

Ainsi, chaque bâtiment intègre un local vélo couvert et fermé, accessible de plain-pied depuis l'espace public et situé à proximité des entrées du bâtiment. Leur hauteur utile supérieure à 3 mètres permet la mise en place de dispositifs de double accrochage.

Pour le bâtiment A, deux locaux sont prévus et cumulent une surface de 109 m² (besoin règlementaire de 71,2 m² soit 1% de la surface des bureaux, du commerce et restaurant supérieur à 300m²) et permettent d'offrir 108 places.

Pour le bâtiment B dédié à l'école, en complément du local de 42 m² offrant 48 places, une cour fermée à l'arrière du bâtiment sera équipée de dispositifs d'accrochage encrés au sol pour 54 places supplémentaires.

En complément, des poteaux permettant l'accrochage des vélos à ciel ouvert seront positionnés sur l'espace public à l'entrée de la coulée verte (une quinzaine d'emplacement) pour les clients passagers sur le site ;

Mesures complémentaires visant à favoriser les modes de déplacement alternatifs

Places « MOTO »

Pour tenir compte de la part croissante de deux roues motorisées en ville, 20 places réservées aux motos et scooters sont créées dans le parking du projet. Elles sont facilement accessibles sans manœuvres directement depuis les voies de circulation du parking.

Co-voiturage

Le projet a volontairement évité d'impacter la contre-allée de la place Ravezies qui le jouxte, afin d'en réserver l'usage à un stationnement minute facilitant notamment le co-voiturage ou la dépose d'usager de taxis ou VTC.

Trotinettes et trotinettes électriques.

A la demande de l'exploitant, environ 15 m² de casiers sécurisés permettant le rangement des trotinettes et le rechargement des batteries de vélos et trotinettes électriques, sont aménagés en rez-de-chaussée du bâtiment d'enseignement supérieur.

La question du stationnement et des flux a fait l'objet d'études et d'échanges approfondis avec la collectivité pour éviter et réduire l'impact du projet sur le quartier. Si le projet n'apportera pas d'amélioration de la situation existante déjà tendue sur le site, il apporte en revanche une offre de stationnement VL, moto, vélos, inédite dans le quartier et sans commune mesure avec les opérations précédentes.