



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de  
l'environnement

# 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



N° 14734\*03

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 :

16/06/2020

Dossier complet le :

16/06/2020

N° d'enregistrement :

2020-9838

### 1. Intitulé du projet

Création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur n°42 de l'autoroute A10 (section Poitiers-Bordeaux) sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave

### 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

AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)

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

Nicolas DURVAUX, Directeur régional d'exploitation

RCS / SIRET

5 7 2 1 3 9 9 9 6 0 0 7 4 6

Forme juridique

Société anonyme

### 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.))
41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	Le nombre de place prévu est de 70 places. Le projet d'aire de covoiturage sur le site d'Ambarès-et-Lagrave est soumis à examen au cas par cas vis-à-vis de cette rubrique.

### 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 consiste en la création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur 42 de l'autoroute A10 (section Poitiers-Bordeaux) sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave.

Il prévoit la création de 70 places de stationnement, dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite et 4 réservées aux véhicules électriques. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie et en séparation des bandes de stationnement. La chaussée, les trottoirs et cheminements piétons seront réalisés en enrobés, mais le projet fait l'objet d'un aménagement paysager permettant de maintenir la végétalisation actuelle au droit du fossé le long de la RD, d'aménager des accotements enherbés en bordure du chemin de la Hourcade, et d'implanter une haie arbustive du côté de la frange de contact avec l'habitation riveraine. Les espaces verts disponibles seront valorisés.

La gestion des eaux pluviales est analysée au regard des règles métropolitaines, et des conditions de rejet à l'exutoire.

Le site est actuellement occupé par des équipements d'ASF et présente une voie de circulation. Il est donc déjà artificialisé et donc en partie imperméabilisé. Il est accessible par le giratoire de l'échangeur par un portail existant, et depuis le chemin de la Hourcade par un accès à créer. Le site est enclavé au bord de la RD.

Les aménagements proposés sont entièrement sous maîtrise foncière (DPAC).

## 4.2 Objectifs du projet

Cette opération s'inscrit dans les orientations soulignées lors des Assises de la Mobilité. Elle vise à offrir les infrastructures permettant le co-voiturage, soulager les agglomérations des flux majeurs domicile/travail, et réduire ainsi la pollution du trafic automobile. L'aménagement consiste à créer des parkings de co-voiturage (celui d'Ambarès et celui sous le viaduc de la Dordogne) attractifs et répondant à une demande évaluée et quantifiée par des études préliminaires.

Pour atteindre l'efficacité recherchée, les aménagements présenteront toutes les conditions de sécurité, tant dans les accès que dans les flux intérieurs au parking et usages attendus. L'aménagement satisfera aux conditions réglementaires d'implantation, dans une logique de minimisation des impacts.

De plus, dans le cadre du Plan d'Investissements Autoroutier (PIA), l'Etat a demandé à ASF d'aménager des parkings de covoiturage sur son réseau. L'objectif est de mettre à disposition des clients de l'autoroute des zones de stationnement pour véhicules légers (VL) sécurisées et confortables, pour faciliter les pratiques du covoiturage.

Le projet s'inscrit ainsi dans l'action "Réduire le trafic en ville" du Plan de Protection de l'atmosphère de l'Agglomération bordelaise de 2012.

Il s'inscrit également dans le cadre des axes et orientations du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise et dans le Programme d'Orientations et d'Action Mobilité du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole.

Ces points sont détaillés dans la notice environnementale.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet consiste en la création de 70 places de stationnement, dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite et 4 réservées aux véhicules électriques. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie et en séparation des bandes de stationnement. L'aménagement sera réalisé en enrobé. Une haie arbustive sera réalisée entre l'habitation au Nord et la zone de stationnement de véhicule. La végétation le long de la RD sera maintenue. Sur le reste du projet, des accotements enherbés seront installés.

Le projet comprend les travaux préparatoires suivants :

- Le nettoyage de la surface (l'ensemble des éléments stockés aura été préalablement évacués sur le site voisin appartenant à ASF)
- Abattage et dessouchage des arbres situés dans l'emprise
- Dépose du mât d'éclairage en place
- Dépose du auvent et démolition éventuelle des fondations prévues en phase préparatoires
- Dépose de la clôture et du portail.

La zone d'installation des travaux sera située dans l'emprise du projet.

En termes d'assainissement, le projet prévoit la mise en place d'un bassin de rétention à ciel ouvert permettant de stocker et de réguler les eaux pluviales ruisselant sur l'ensemble du projet. Cet ouvrage se situera au Nord-Ouest de la parcelle.

Les eaux pluviales seront régulées avant rejet à l'exutoire qui sera le fossé au Nord-Ouest du projet, le long de la RD242E1.

Conformément aux prescriptions des documents opposables, le volume de rétention à prévoir est de 106 m<sup>3</sup> au total, avec un débit de fuite de 0,6 l/s.

Les travaux se déroulent sur approximativement 2 mois. L'abattage des arbres sera réalisé en dehors des phases biologiques sensibles, de reproduction principalement : entre septembre et mars pour l'abattage et le débroussaillage.

Cf Notice environnementale pour plus de détail.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

A l'issue des travaux, les ouvrages seront exploités par les services compétents d'ASF.

Le projet consistera au stationnement de véhicules pour du covoiturage à proximité de l'échangeur n°42 de l'autoroute A10.

Les vigilances de ce projet porteront sur les conditions d'accès, la bonne gestion des flux et la préservation des mitoyennetés.

Les accès seront interdits aux poids-lourds et aux Transports de Matières Dangereuses.

Le maintien d'une végétation herbacée sera assuré par un entretien mécanique selon des modes de gestion raisonnés avec une fauche tardive annuelle (automne /début d'hiver) ; favorable à la biodiversité sans altérer la surveillance des ouvrages.

L'utilisation de produits phyto sanitaires sera interdite pour la gestion des espaces verts.

La gestion des déchets sera traitée et assurée dans le cadre du projet.

#### 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 compte 70 places de stationnement, il est soumis à permis d'aménager vis-à-vis du Code de l'Urbanisme.

Le projet est compatible avec le PLU de Bordeaux Métropole.

Il ne relève pas d'une procédure loi sur l'eau. En effet, le projet présente une surface globale inférieure à 1 ha, aucune intervention ne s'effectue dans le lit mineur ou majeur d'un cours d'eau, aucune surface n'est soustraite au lit majeur, aucune zone humide n'est présente sur site ou à proximité et le bassin de rétention des eaux pluviales créé est inférieur à 0,1 ha. Ainsi, au regard de tous ces éléments, le projet n'est pas soumis à la loi sur l'eau au titre de l'article L.214-2 du Code de l'Environnement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Nombre de place de stationnement	70 places
Superficie totale du projet	3200 m <sup>2</sup>
Surface imperméabilisé	2360 m <sup>2</sup>
Nombre d'arbres à supprimer	13 arbres
Nombre d'arbres à conserver	13 arbres
Volume du bassin de gestion des eaux pluviales	106 m <sup>3</sup>
Aménagement paysager	435 m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Chemin de la Hourcade  
33440 Ambarès-et-Lagrave

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 0 ° 28' 6 " O Lat. 44 ° 55' 38 " N

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 ?

<sup>1</sup> 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"/>	Le projet ne se situe pas dans une ZNIEFF. Il est localisé à 1,8 km au Sud de la ZNIEFF de type 2 "La Dordogne" et à 1,38 km à l'Est de la ZNIEFF de type 2 "Zones humides d'Ambès à St Louis de Montferrand".
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
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"/>	La commune d'Ambarès-et-Lagrange est couverte par : - Les cartes stratégiques du Bruit d'Ambarès-et-Lagrange - Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'Etat du département de la Gironde, approuvé le 20 décembre 2019, publié le 23 décembre 2019.
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"/>	Le site du projet ne se situe ni dans un bien inscrit au patrimoine mondial, ni dans un monument historique ou ses abords, ni dans un site patrimonial remarquable.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après les éléments bibliographiques disponibles, le site du projet ne se situe pas sur une zone humide prélocalisée, ni à proximité d'une zone humide.  Une vérification sur le terrain par un expert a tout de même été réalisée fin janvier 2020. Aucune zone humide n'a été observée.

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"/>	La commune d'Ambarès est concernée par un PPRN Inondation de la Presqu'île d'Ambès (par une crue à débordement lent de cours d'eau), approuvé le 04/07/2005. Néanmoins, le projet n'est pas caractérisé par du zonage du risque inondation.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas recensé dans la base de données BASIAS et BASOL.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Ambarès est classée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE). D'après l'annexe de l'arrêté du n°E2005/14 du 18 février 2005, cette commune est concernée par les ZRE, au titre de l'aquifère de référence correspondant à l'Oligocène Entre Deux Mers et dont la cote de référence est 30 m NGF.
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"/>	Après consultation de l'Agence Régionale de Santé, le site ne se situe pas dans un périmètre de protection immédiate, rapprochée ou éloignée d'un captage d'eau destinée à la consommation humaine, ni à proximité de ces captages.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un site inscrit, ni à proximité d'un site inscrit.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas au sein d'un site Natura 2000. Les sites les plus proches sont : SIC La Dordogne (FR7200660) à 1,8 km au nord-est du projet, SIC Marais du Bec d'Ambès (FR7200686) à 3,5 km au nord-ouest du projet, SIC La Garonne à 6,1 km à l'ouest du projet et le SIC Palus de St Loubès et Yzon à 3km à l'est du projet. Il n'y a pas de lien fonctionnel entre la zone d'étude et le site Natura 2000.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site ne se situe pas dans un site classé ni à proximité d'un site classé.

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 ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de prélèvement d'eau.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'impliquera pas de drainages ou de modifications prévisibles des masses d'eau souterraines. Les modifications d'imperméabilisation du sol restent limitées sans enjeu sur les masses d'eau. De plus, le projet prévoit une gestion des eaux pluviales (stockage et régulation avant rejet à l'exutoire). Cf Notice environnementale
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le nivellement du parking de covoiturage est calé au plus près du terrain naturel existant afin de limiter les mouvements de terre nécessaires au projet, et de ne pas perturber l'écoulement des eaux de surfaces. Les opérations de déblais seront limitées au nivellement du site, et à la création du bassin de gestion des eaux pluviales. Les volumes à évacuer seront ceux liés au décaissement du sol. Les matériaux seront autant que possible réutilisés.
	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 projet prévoit de rester à niveau en termes de nivellement. Les matériaux d'apport seront ceux liés au reprofilage.
<b>Milieu naturel</b>	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 site se situe en contexte urbain contraint et est actuellement majoritairement artificialisé. Les milieux présents ne sont pas considérés comme zones humides, ni comme habitat d'intérêt communautaire (intérêt écologique faible). L'alignement de chênes adultes présente un intérêt supérieur en contribuant au maillage arboré local et aux paysages. Le projet n'est pas susceptible d'entraîner de perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante. En effet, le projet s'inscrit dans une démarche ER, d'évitement et de réduction des impacts. Cf Notice environnementale.
	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'étant pas situé dans un site Natura 2000, ni à proximité, celui-ci n'est pas susceptible d'avoir un impact sur un habitat ou une espèce inscrite au Formulaire Standard de Données du site. Cf Notice environnementale.

	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"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est actuellement utilisé par des équipements d'ASF, et est situé en zones urbaines spécifiques liées à l'économie au PLU de Bordeaux Métropole. Ainsi, le projet n'engendrera pas de consommation d'espaces naturels.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Même si la commune d'Ambarès-et-Lagrave comporte un PPRN Inondation, le projet n'est pas concerné par du zonage réglementaire. Celui-ci n'est donc pas concerné par de risques naturels. Le projet est néanmoins concerné par l'aléa retrait-gonflement des argiles (aléa moyen).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de risques sanitaires et n'est pas concerné par des risques sanitaires.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site comportera des véhicules en stationnement. Le projet engendrera quelques déplacements et un trafic routier léger. Les impacts restent peu significatifs par rapport au trafic généré par l'autoroute et la RD voisine. A l'échelle globale, le projet participe à la réduction de la place de la voiture. En phase travaux, des impacts en termes de circulation et de trafic seront observés sur les voies annexes du parking. Une signalisation adéquate sera prévue ainsi qu'un marquage au sol provisoire. Il n'y aura pas de déviation.
	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"/>	Les nuisances susceptibles d'être générées par le trafic pour l'accès au site resteront non significatives en particulier au regard de l'environnement sonore dégradé du site situé à proximité immédiate de grandes voies de circulation, qui induisent un effet de masque. Le site est exposé aux nuisances acoustiques de l'autoroute et de la RD voisine. En phase chantier, le projet sera source de bruit (dû aux déplacements des engins de chantier et aux terrassements à réaliser).

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendrera pas d'odeurs et n'est pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des vibrations seront engendrées seulement en phase travaux lors du terrassement et de la vibration du béton. Néanmoins, cette incidence restera temporaire, notamment pour les habitations voisines.</p> <p>Le site du projet n'est pas concerné par de vibration.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase d'exploitation, le projet engendrera des émissions lumineuses du fait de l'installation de luminaires. Il n'y aura pas d'émissions lumineuses en phase chantier.</p> <p>Le site du projet n'est pas concerné par des émissions lumineuses actuelles.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendre des rejets dans l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en phase chantier : les terrassements peuvent émettre des poussières</li> <li>- en phase d'exploitation : émission d'échappement de véhicule avant de se garer (pollution routière). Néanmoins, les véhicules restants essentiellement en stationnement, donc à l'arrêt, les rejets dans l'air seront faibles. De plus, ce parking permettra de renforcer la pratique du covoiturage et participera ainsi aux objectifs de baisse des émissions.</li> </ul>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendrera pas de rejets liquides. Toutefois, des rejets accidentels peuvent se produire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en phase de chantier par des rejets accidentels d'hydrocarbure, des huiles ou de graisses ou de fuite de carburants ou des huiles d'engins de chantier</li> <li>- en phase d'exploitation par des rejets de carburants ou des huiles issus des véhicules stationnés.</li> </ul> <p>Des mesures seront prises en phase chantier et en phase d'exploitation pour limiter ou gérer les rejets accidentels liquides.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Bien que la superficie de la parcelle soit déjà imperméabilisée, la surface imperméabilisée du projet est de 2360 m<sup>2</sup>. Le règlement d'assainissement de Bordeaux Métropole prévoit, pour tout projet créé, la mise en place d'une solution compensatoire au titre de la gestion des eaux pluviales.</p> <p>Le projet prévoit une solution de stockage et de régulation des eaux pluviales, avec un volume de rétention de 106 m<sup>3</sup>, avec un débit de rejet conformément aux documents opposables. Cf notice environnementale.</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 la production des déchets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- déchets inertes : gravats (matériaux excédentaires issus des déblais)</li> <li>- déchets non dangereux : palettes, emballages...</li> </ul> <p>Ces déchets seront évacués vers les filières adaptées.</p> <p>En phase d'exploitation, le projet peut engendrer des résidus de gommages de pneus, qui seront évacués vers les filières adaptées.</p>



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet étant situé sur un secteur déjà urbanisé et déjà utilisé par des équipements ASF, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologiques et paysager. De plus, il prévoit un aménagement paysager par la mise en place d'une haie arbustive entre le riverain situé au Nord et la future aire de stationnement. Le pourtour de la zone de stationnement comportera des zones enherbées. Cf Notice environnementale.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est actuellement caractérisé au PLU de Bordeaux Métropole par une zone US4 - Zones urbaines spécifiques liées à l'économie. Le site sert actuellement de zone de stockage pour ASF. Sa destination future sera une aire de stationnement de véhicules pour du co-voiturage, à proximité de l'A10.

**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) :**

La notice environnementale en annexe permet de détailler le contexte environnemental, le projet ainsi que les mesures mises en place comme :

- Prendre en compte les enjeux écologiques :

> Emprise réduite au strict nécessaire avec préservation d'un maximum d'arbres dans la mesure de la viabilité du projet > Prise en compte des espèces exotiques envahissantes > Accompagnement du chantier par un écologue > Abattage des arbres à réaliser en dehors des périodes écologiques sensibles (abattage de septembre à mars) et réduit au strict nécessaire en terme d'emprise

- Assurer un chantier à moindre impact environnemental, avec également :

> Dispositions pour un chantier propre : plan de circulation, kit anti-pollution, contrôle des engins et stockage en dehors des milieux naturels, remise en état post-chantier avec évacuation des déchets en filière adaptée > Intégration du risque inondation lors de la phase travaux.

- Prise en compte du paysage : Mise en place d'un aménagement paysager.

- Prise en compte de l'imperméabilisation des sols, avec mise en place d'un bassin de rétention à ciel ouvert pour la gestion des eaux pluviales, avec stockage et régulation de débit avant rejet à l'exutoire (fossé de la RD en place).

**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.

Compte-tenu des caractéristiques du projet, de son environnement proche, des mesures mises en place et des différentes procédures réglementaires auxquelles il est soumis, le projet s'est positionné dans une démarche ERC à moindre impact environnemental. Il n'apparaît pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale au titre de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<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 checked="" 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 7 : Notice environnementale

## 9. Engagement et signature

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



Fait à

le,

Signature



# ASF

## **Création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur n°42 de l'autoroute A10 sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave**

Dossier d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement

### **NOTICE ENVIRONNEMENTALE**



## Création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur n 42 de l'autoroute A10 sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave

Dossier d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement

Autoroutes du Sud de la France

Notice environnementale

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	CONTROLÉ(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
00	Première version	MCU	NJT/MEE	VCT	23/01/2020
01	Version après modification AVP	MCU	NJT/MEE	VCT	24/02/2020
02	Version après corrections client	MCU	MCU	VCT	01/04/2020
03	Version après corrections contrôle externe AVP	MCU	MCU	VCT	27/04/2020
04	Version après corrections client	MCU	MCU	VCT	08/06/2020

ARTELIA Ville et Transport  
Adresse : Agence de Bordeaux-Le Haillan - Parc Sextant - Bâtiment D - 6-8 av. des satellites – 33185 Le Haillan Cedex  
Tél : +33 (0)5 56 13 85 82

# SOMMAIRE

1.	Contexte du projet.....	5
2.	Localisation du projet.....	6
3.	Description du projet.....	8
3.1.	Analyse multicritères.....	8
3.2.	Projet retenu – Variante A.....	9
3.2.1.	Description des aménagements.....	9
3.2.2.	Assainissement – Gestion des eaux pluviales.....	15
3.3.	Aménagement paysager.....	17
3.4.	Travaux.....	18
4.	Cadrage réglementaire.....	19
4.1.	Examen au cas par cas.....	19
4.2.	Dossier loi sur l’eau (au titre du code de l’environnement).....	20
4.3.	Autorisation d’urbanisme.....	21
4.4.	Conclusion.....	22
5.	Notice environnementale.....	23
5.1.	Etat initial de l’environnement.....	23
5.1.1.	Milieu physique.....	23
5.1.1.1.	Climat.....	23
5.1.1.2.	Topographie.....	23
5.1.1.3.	Géologie.....	24
5.1.1.4.	Eaux souterraines.....	24
5.1.1.5.	Eaux superficielles.....	26
5.1.2.	Milieu naturel.....	27
5.1.2.1.	Zonages d’inventaire et de protection.....	27
5.1.2.2.	Ecologie du site.....	30
5.1.3.	Risques naturels.....	33
5.1.3.1.	Inondation.....	33
5.1.3.2.	Risque mouvement de terrain.....	33
5.1.4.	Documents d’urbanisme applicables.....	33
5.1.4.1.	SCoT 2030 de l’aire métropolitaine bordelaise.....	33
5.1.4.2.	Plan Local d’Urbanisme Bordeaux Métropole.....	34
5.2.	Incidences potentielles du projet.....	35
5.2.1.	Effets potentiels du projet en phase travaux.....	35
5.2.2.	Effets potentiels du projet en phase d’exploitation.....	35
5.3.	Mesures correctrices envisagées.....	37
5.3.1.	Mesures en phase travaux.....	37
5.3.1.1.	Assurer un chantier à moindre impact environnemental.....	37
5.3.1.2.	Prise en compte des enjeux écologiques.....	37
5.3.2.	Mesures en phase d’activités.....	38
6.	Moyens de surveillance et d’intervention.....	39
6.1.	Surveillance en phase travaux.....	39
6.1.1.	Surveillance du chantier.....	39
6.1.2.	Prévention des usagers.....	39
6.2.	Moyens d’intervention en cas d’incident ou d’accident en phase travaux.....	40
6.2.1.	Plan d’alerte en cas de pollution.....	40
6.3.	En phase d’exploitation.....	41
6.3.1.	Entretien des équipements.....	41

## FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET. SOURCE : SCAN25 .....	6
FIGURE 2 : PLAN DE LOCALISATION – ZOOM.....	7
FIGURE 3 : PLAN DES AMENAGEMENTS DE SURFACE. SOURCE : AVP .....	11
FIGURE 4 : TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS. SOURCE : AVP.....	14
FIGURE 5 : FICHE BORDEAUX METROPOLE - CALCUL DU VOLUME DE RETENTION NECESSAIRE POUR LA GESTION DES EAUX PLUVIALES .....	15
FIGURE 6 : PLAN DES RESEAUX. SOURCE : AVP.....	16
FIGURE 7 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS PREVUS DANS LE CADRE DU PROJET. SOURCE : AVP .....	18
FIGURE 8 : DIAGRAMME DES TEMPERATURES ET DES PRECIPITATIONS (STATION METEOROLOGIQUE DE MERIGNAC – 2014 – SOURCE : METEO FRANCE) .....	23
FIGURE 9 : TOPOGRAPHIE.....	23
FIGURE 10 - CARTE GEOLOGIQUE DU SECTEUR D'ETUDE. SOURCE : INFOTERRE .....	24
FIGURE 11 : HYDROGRAPHIE DU SECTEUR D'ETUDE. SOURCE : GEOPORTAIL .....	26
FIGURE 12 : BASSIN VERSANT DU PROJET .....	27
FIGURE 13 : LOCALISATION DES SITES NATURA 2000 PAR RAPPORT AU PROJET. SOURCE : GEOPORTAIL BIODIVERSITE NOUVELLE AQUITAINE .....	28
FIGURE 14 : LOCALISATION DES ZNIEFF PAR RAPPORT AU PROJET. SOURCE : GEOPORTAIL BIODIVERSITE NOUVELLE AQUITAINE.....	29
FIGURE 15 : PRE LOCALISATION DES ZONES HUMIDES.....	30
FIGURE 16 : ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES - EXPOSITION. SOURCE : GEORISQUES.....	33
FIGURE 17 : PLU DE BORDEAUX METROPOLE .....	34

## TABLEAUX

TABLEAU 1 : RUBRIQUES POUVANT ETRE CONCERNEES PAR LE PROJET .....	20
TABLEAU 2 : CARACTERISTIQUES DES MASSES D'EAUX SOUTERRAINES IDENTIFIEES AU NIVEAU DE LA ZONE D'ETUDE (SOURCE : INFOTERRE) ...	24
TABLEAU 3 : ETAT ET OBJECTIFS DE BON ETAT DES MASSES D'EAUX SOUTERRAINES IDENTIFIEES AU NIVEAU DE LA ZONE D'ETUDE (SOURCE : AGENCE DE L'EAU ADOUR-GARONNE) .....	25

# 1. CONTEXTE DU PROJET

Le projet consiste en la création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur 42 de l'autoroute A10 (section Poitiers-Bordeaux) sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave.

Il prévoit la création de 70 places de stationnement, dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite et 4 réservées aux véhicules électriques. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie et en séparation des bandes de stationnement..

La chaussée, les trottoirs et cheminements piétons seront réalisés en enrobés, mais le projet fait l'objet d'un aménagement paysager permettant de maintenir la végétalisation actuelle au droit du fossé le long de la RD, d'aménager des accotements enherbés en bordure du chemin de la Hourcade, et d'implanter une haie arbustive du côté de la frange de contact avec l'habitation riveraine. Les espaces verts disponibles seront valorisés.

Le site est actuellement occupé par des équipements d'ASF et présente une voie de circulation.

Cette opération s'inscrit dans les orientations soulignées lors des Assises de la Mobilité. Elle vise à offrir les infrastructures permettant le co-voiturage, soulager les agglomérations des flux majeurs domicile/travail, et réduire ainsi la pollution du trafic automobile. L'aménagement consiste à créer des parkings de co-voiturage (celui d'Ambarès et celui sous le viaduc de la Dordogne) attractifs et répondant à une demande évaluée et quantifiée par des études préliminaires.

Pour atteindre l'efficacité recherchée, les aménagements présenteront toutes les conditions de sécurité, tant dans les accès que dans les flux intérieurs au parking et usages attendus. L'aménagement satisfera aux conditions réglementaires d'implantation, dans une logique de minimisation des impacts.

De plus, dans le cadre du Plan d'Investissements Autoroutier (PIA), l'Etat a demandé à ASF d'aménager des parkings de covoiturage sur son réseau. L'objectif est de mettre à disposition des clients de l'autoroute des zones de stationnement pour véhicules légers (VL) sécurisées et confortables, pour faciliter les pratiques du covoiturage.

Le projet s'inscrit ainsi dans l'action "Réduire le trafic en ville" du Plan de Protection de l'atmosphère de l'Agglomération bordelaise de 2012.

Il s'inscrit également dans le Programme d'Orientations et d'Action Mobilité du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole.

Il s'inscrit aussi dans le cadre des axes et orientations du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise : "Construire un schéma métropolitain des mobilités - Axe 2 : Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires - Q4 - Développer le covoiturage par une offre de stationnement mutualisée.



## 2. LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave, à proximité de l'échangeur n°42 de l'A10 (section Bordeaux-Poitiers), en Gironde. Il s'insère dans un secteur urbanisé, proche de l'A10.

Le site est accessible par le giratoire de l'échangeur A10 par un portail existant, et depuis le chemin de la Hourcade par un accès à créer. Le site est aujourd'hui occupé par des équipements d'ASF, et présente une voie de circulation.

Le projet ne présente pas de complexité techniques particulières, les terrains présentant vraisemblablement une portance favorable.

Au préalable, les éléments stockés seront déplacés sur la parcelle conservée à cet effet en bord du giratoire.



Figure 1 : Localisation du projet. Source : SCAN25

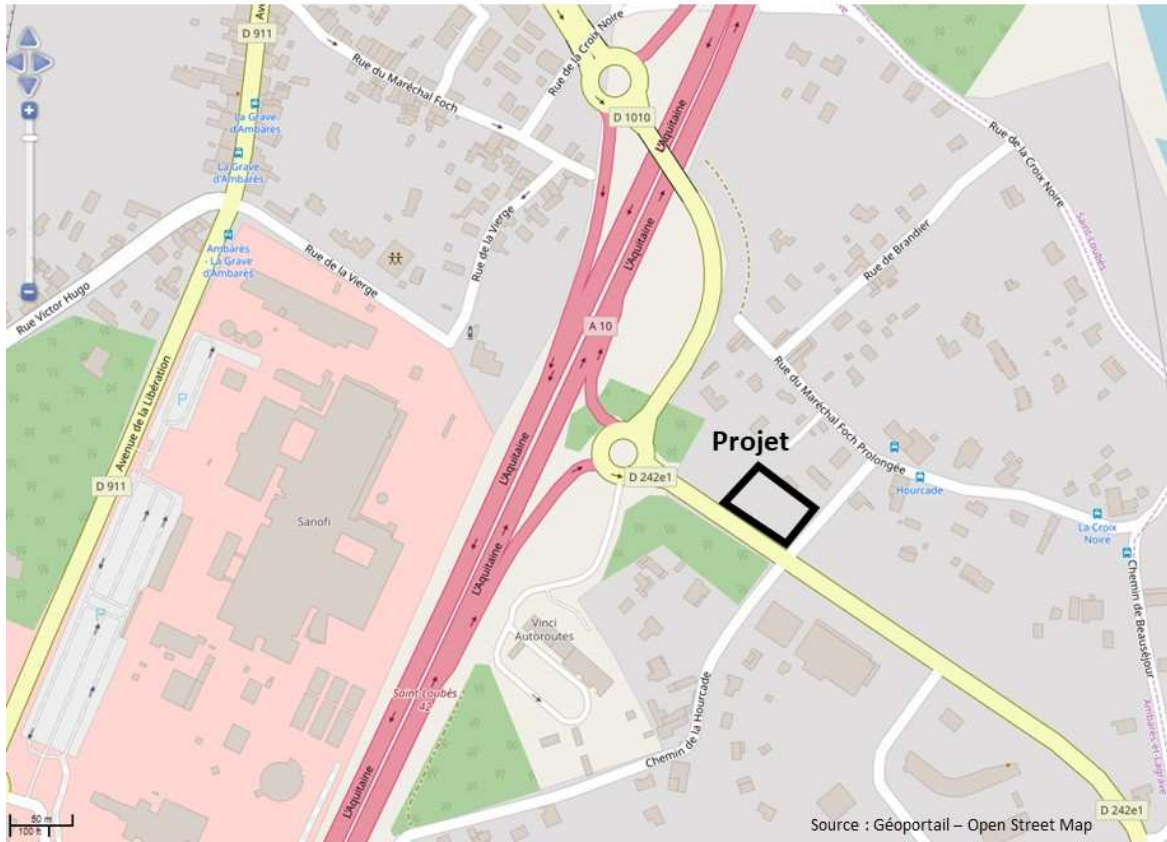


Figure 2 : Plan de localisation – Zoom

### 3. DESCRIPTION DU PROJET

#### 3.1. ANALYSE MULTICRITERES

Plusieurs solutions d'aménagement ont été envisagées. Des variantes ont été recherchées et proposées à la Maitrise d'Ouvrage.

<p><b>Variante 0 : Etudes préliminaires</b></p>	<p>Aménagement de 70 places de stationnement dont 2 PMR avec accès depuis le chemin de la Hourcade.</p> <p>Lien avec le dépose minute créé par la métropole</p>
<p><b>Variante A :</b></p>	<p>Principe de circulation des Etudes préliminaires conservé</p> <p>Repositionnement des emplacements PMR et vélo au plus proche de l'arrêt minute sur RD</p> <p>Redimensionnement des emplacements à 2,50x 5 m (au lieu de 5,50 m dans les études préliminaires)</p> <p>Ajout de l'abri et de l'aire vélo conformément aux demandes ASF</p>
<p><b>Variante B :</b></p>	<p>Modification du schéma de circulation pour circuit en sens unique</p> <p>Gain de place et arbre Nord conservé</p>

<p><b>Variante C :</b></p>	<p>Reconfiguration du parking pour optimisation du nombre de places et préservation optimisée des arbres en place.</p> <p>Simplification des entrées / sorties</p>

A l'issue de cette première analyse, ASF a porté son choix sur la variante A, considérant les optimisations suivantes :

- Déplacer l'entrée du parking au maximum sur la droite, à 1.00m de la limite d'emprise,
- Positionner la limite du projet à 1.00 m de la limite d'emprise sur toute la partie droite pour limiter l'entretien par la suite (cette zone devra être empierrée dans le projet),
- Caler l'ensemble du projet sur la limite d'emprise ASF,
- Retravailler la sortie du parking en prenant exemple sur la version C, et en intégrant la signalisation (cédez le passage, stop et zébras) (Les véhicules ASF pouvant circuler sur la partie zébras).

### 3.2. PROJET RETENU – VARIANTE A

#### 3.2.1. Description des aménagements

Le projet consiste à créer 70 places de stationnement dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite, et 4 réservées aux véhicules électriques.

Des cheminements piétons sont réalisés en périphérie et en séparation des bandes de stationnement.

La chaussée, les trottoirs et cheminements piétons seront réalisés en enrobés, mais le projet fait l'objet d'un aménagement paysager permettant de maintenir la végétalisation actuelle au droit du fossé le long de la RD, d'aménager des accotements enherbés en bordure du chemin de la Hourcade, et d'implanter une haie arbustive du côté de la frange de contact avec l'habitation riveraine. Les espaces verts disponibles seront valorisés.

La gestion des eaux pluviales est analysée au regard des règles métropolitaines, et des conditions de rejet à l'exutoire.

Les plans du projet se situent en Annexe 4.

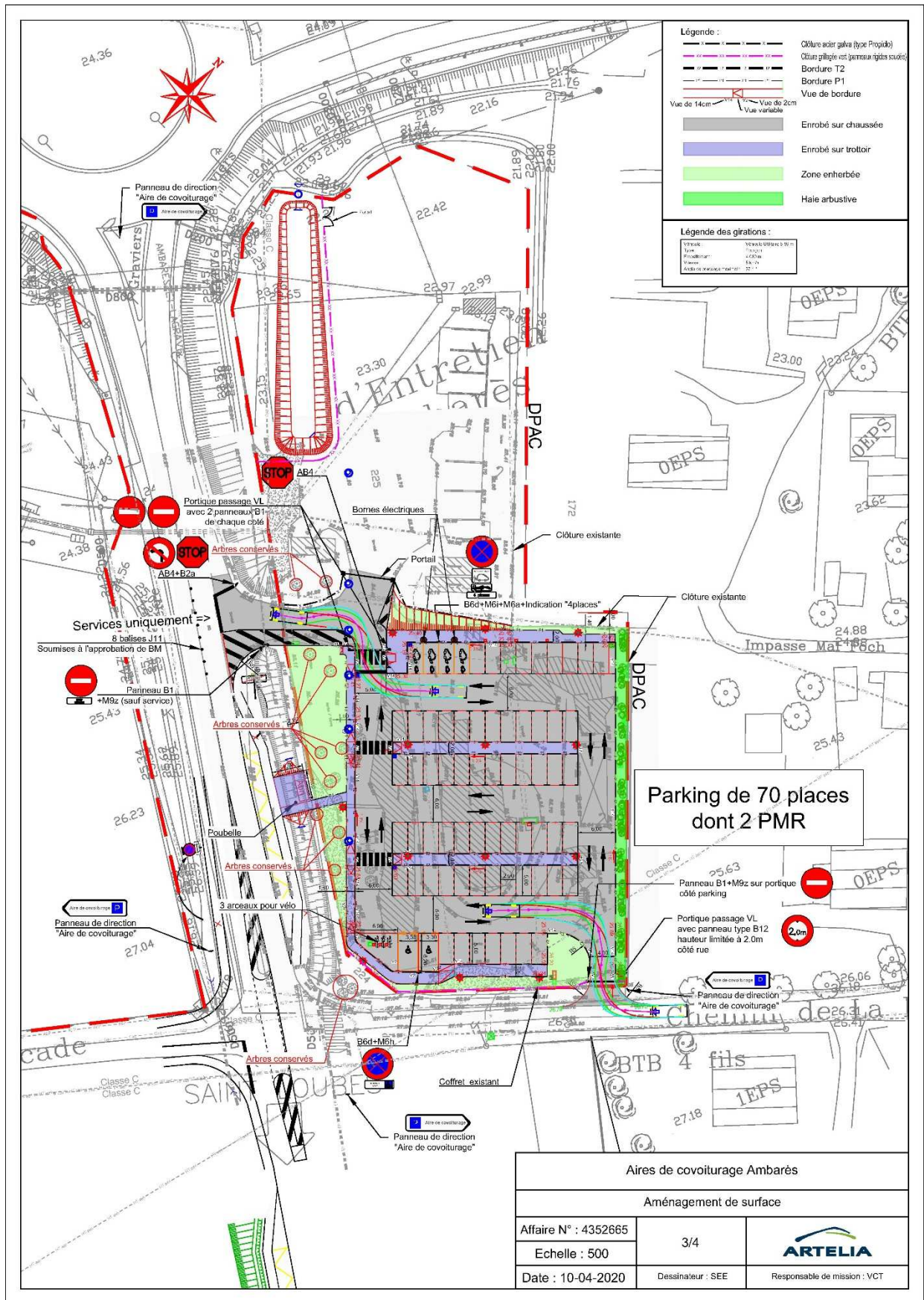


Figure 3 : Plan des aménagements de surface. Source : AVP

L'ancienne route départementale longeant l'aire de covoiturage fera l'objet d'un aménagement par Bordeaux Métropole, avec une réalisation prévue à ce jour au 2<sup>nd</sup> semestre 2020 (hors projet).

L'aire de covoiturage est aménagée en considérant les principes suivants :

- Raccordements sur les voiries existantes gérés sens unique (entrée depuis le chemin de la Hourcade et sortie vers l'ancienne RD) : les raccords sont réalisés avec des rayons de 5 m mini (6,50 m sur l'ex RD du fait du fonctionnement à double sens pour les véhicules de service ASF)
- Les voies de circulation au sein de l'aire sont gérées à double sens, et sont de largeur 6 m
- Les places de stationnement sont de 5 m de long, et 2,50 m de large (3,30 m pour les 2 emplacements PMR)
- Les cheminements piétons sont de 2 m dans l'aire, et 1,40 m en périphérie, avec un accès à l'arrêt minute qui sera créé par Bordeaux Métropole.
- Un zébra de neutralisation de voie de circulation est mis en place en entrée Nord : il permet de signifier que cette portion de voirie est réservée aux véhicules de service (arrivant en sens inverse).
- La signalisation est essentiellement de position et concerne les traversées piétonnes, la gestion des flux et des priorités. Une signalisation directionnelle est mise en place dès les carrefours giratoires Nord et Sud en amont de l'aire de covoiturage. Les panneaux diagrammatiques seront complétés pour indication des parkings de covoiturage. Les panneaux seront de gamme moyenne sur l'emprise ASF. **Ils seront définis avec les services de Bordeaux Métropole sur les voiries métropolitaines.**
- L'éclairage répond aux impératifs sécurité de la réglementation des PMR (Personnes à Mobilités Réduites) (arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public lors de leur construction et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement).

L'accès au parking (véhicules tout public) s'effectue via le chemin de la Hourcade, sans aménagement particulier au regard des trafics en présence.

La sortie du parking s'effectue sur l'ancienne route départementale. Les mouvements de tourne-à-gauche sont interdits par une signalisation verticale appuyée par des balises J11 (sous réserve de l'accord de Bordeaux Métropole)

#### **Dégagement des emprises et travaux préparatoires :**

Le projet prévoit :

- Le nettoyage de la surface (l'ensemble des éléments stockés aura été préalablement évacués sur le site voisin par ASF) ;
- Abattage et dessouchage des arbres situés dans l'emprise ;
- Dépose du mât d'éclairage en place ;
- Dépose du auvent et démolition éventuelle des fondations prévues en travaux préparatoires : diagnostic amiante à établir au préalable ;
- Dépose de la clôture et du portail.

#### **Voiries et aménagements de surface :**

Les voiries sont séparées des cheminements piétons par des bordures béton de type T2, de vue 14 cm, rabaisées à 2 cm au droit des traversées piétonnes. Une bordure P1 délimite l'extérieur du cheminement.

Après **rabotage** du tapis de surface, le projet prévoit :

- Le reprofilage en GNT (le décaissement ne devra pas excéder 6 cm sur la structure), y compris rechargement pour cote finie des trottoirs
- 7 cm de BBSG sur voirie et 5 cm sur trottoir

En cas de nécessité de **création de voirie / trottoir** ou reprise de couche de forme, 30 cm de GNT 0/31.5 sur voirie et 15 cm sur trottoir sont ici provisionnés sur les surfaces concernées (en considérant une portance PF2 en sol support). Sur les zones uniquement rabotées, une provision de purge à hauteur de 20 % de la surface concernée est provisionnée.

Outre les **travaux de terrassement** liés à la voirie, ils comprennent également :

- Le bassin de rétention (solution compensatoire eaux pluviales)
- La reprise du talus.

Les travaux de raccordement de voirie sont pris en charge par Bordeaux Métropole.



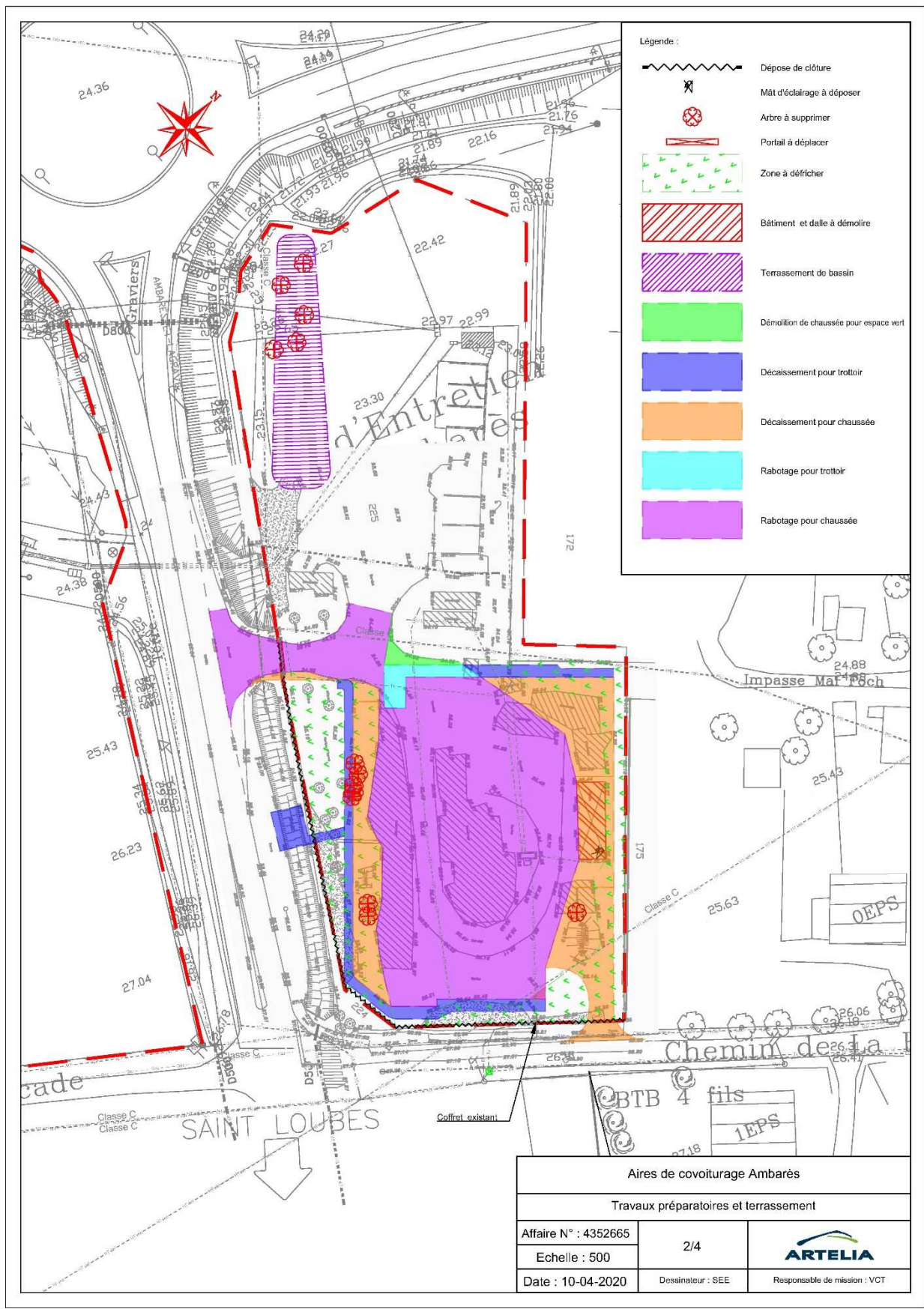


Figure 4 : Travaux préparatoires et terrassements. Source : AVP

### 3.2.2. Assainissement – Gestion des eaux pluviales

Le règlement d'assainissement de Bordeaux Métropole prévoit, pour tout projet créé, la mise en place d'une solution compensatoire au titre de la gestion des eaux pluviales. Celle-ci vise à réguler le débit de rejet à l'exutoire après rétention, et ce, afin de compenser les effets de l'imperméabilisation des sols.

**A noter : le règlement de la métropole indique que tout projet neuf doit intégrer une solution compensatoire, quel que soit l'aménagement initial et l'imperméabilisation déjà en place.**

Le projet d'Ambarès génère une imperméabilisation de l'ordre de 2360 m<sup>2</sup>.

Le volume de rétention à prévoir est de 106 m<sup>3</sup> au total, avec un débit de fuite de 0,6 l/s (conformément aux prescriptions des documents opposables) : (cf fiche type Bordeaux Métropole)

28/01/2020		Aire covoiturage AMBARES		XXX	AMBARES
DESCRIPTION DU PROJET		Coefficient d'apport Ca <sub>i</sub>	Surface élémentaire S <sub>i</sub>		Surface active Sa <sub>i</sub> = S <sub>i</sub> x Ca <sub>i</sub>
Répartition des surfaces d'apport selon le revêtement et le rendement au ruissellement	Toiture non régulée, voirie, stationnement, trottoir, piste cyclable...	0,9	2 360 m <sup>2</sup>		2 124 m <sup>2</sup>
	Bassin à ciel ouvert, tout revêtement imperméable...		0 m <sup>2</sup>		0 m <sup>2</sup>
	Toitures terrasses (végétalisées ou stockantes)	0,2			
	Surfaces perméables, espaces verts, surfaces non collectées, ...	0,0			
Bilan des surfaces projetées		Coefficient d'apport moyen Ca = Sa/St	Surface totale de l'opération St = ΣS <sub>i</sub>		Surface active totale Sa = ΣSa <sub>i</sub>
		90%	2 360 m <sup>2</sup>		2 124 m <sup>2</sup>
NIVEAU DE PROTECTION					
Pluviométrie de référence - période de retour					10 ans
PRE DIMENSIONNEMENT DE L'OUVRAGE					
Volume de stockage nécessaire et débit de fuite		106 m <sup>3</sup>	fuite		0,600 l/s
CONCEPTION DE L'OUVRAGE					

Figure 5 : Fiche Bordeaux Métropole - Calcul du volume de rétention nécessaire pour la gestion des eaux pluviales

Le projet prévoit donc le stockage et la régulation des eaux pluviales ruisselant sur le projet, avant rejet à l'exutoire.

L'emprise des solutions compensatoires de gestion des eaux pluviales se situent au sein de l'emprise de l'aménagement.

L'exutoire considéré est le fossé situé au Nord, ayant une cote fil d'eau de 21.67 m NGF, et la solution consiste à créer un bassin d'infiltration à ciel ouvert de 106 m<sup>3</sup> sur les emprises ASF situées au Nord. Le bassin est implanté de manière à ne pas impacter le réseau gaz en place, et afin de limiter les emprises au sol tout en restant gravitaire.

Le bassin a ainsi une emprise de 311 m<sup>2</sup>, et une profondeur variable (le terrain étant penté) de 0,6 m (au Nord) à 2 m (au Sud).

Le débit de fuite indiqué est issu d'un calcul automatique, toutefois, le règlement de Bordeaux Métropole précise que le diamètre minimal de l'orifice est de 30 mm.

Ce calcul est pour une période décennale.

L'entretien se fera depuis les emprises ASF, par le côté Nord (profondeur limitée et accès facilité).

L'autorisation de rejet sera effective au travers du permis d'aménager.

Les eaux de projet sont collectées par des grilles d'absorption, raccordées à un collecteur Ø 300, via des regards de visite Ø 1000.

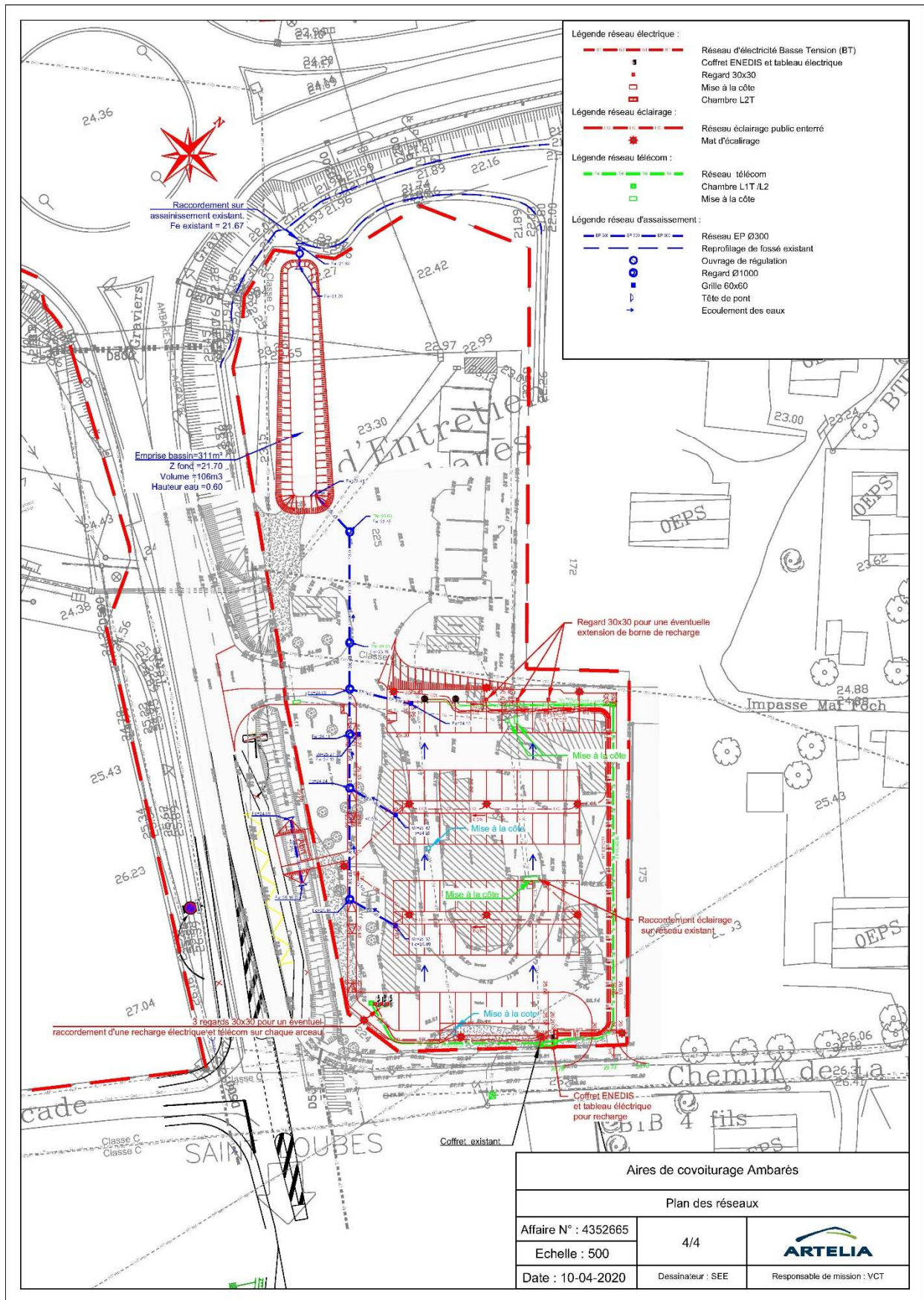
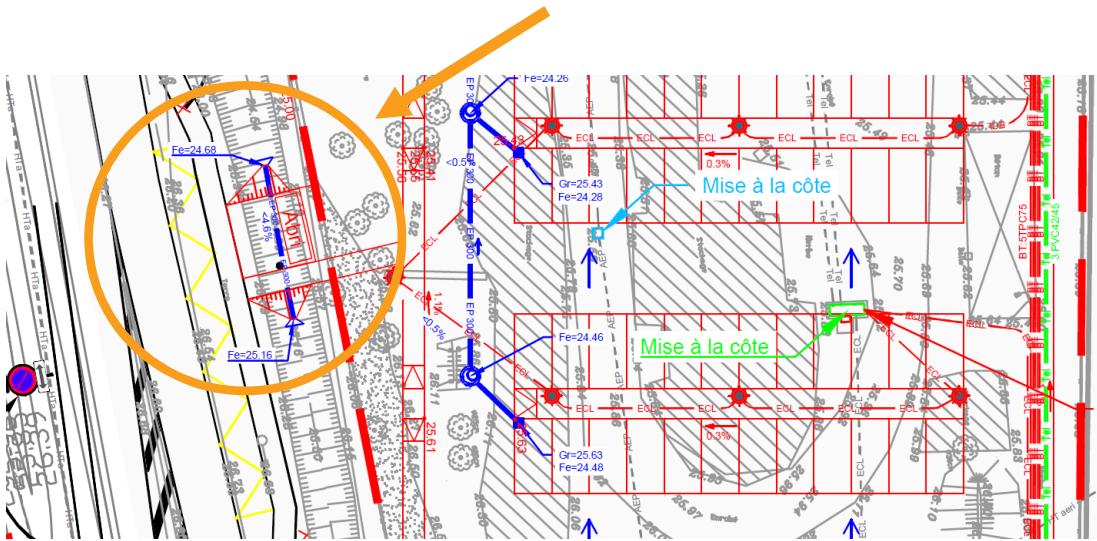


Figure 6 : Plan des réseaux. Source : AVP

La continuité du fossé côté ex-RD est à assurer (busage) du fait de la mise en place du cheminement et de l'abri.



### 3.3. AMENAGEMENT PAYSAGER

La présente proposition paysagère vise à accompagner l'aménagement et l'intégration paysagère de l'aire de co-voiturage de 70 places dont 2 PMR : elle consiste, d'une part, à maintenir la végétalisation actuelle au droit du fossé de délimitation ex-RD / aire de covoiturage, et d'autre part, à implanter une haie arbustive du côté de la frange de contact avec l'habitation riveraine.

En l'état actuel, le projet cherche à optimiser le nombre de places de stationnement et ceci entraîne une absence d'arbres d'ombrage pour les véhicules en stationnement. Il a été recommandé que le projet puisse prévoir la banalisation de plusieurs places pour permettre la plantation de quelques sujets arborés, voire d'envisager quelques pergola ou ombrières au regard des problématiques d'îlots de chaleur.

Les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet sont :

- Emprise projet depuis la RD242 : Préconisation de maintien des bosquets d'arbres existants + aménagements paysagers périphériques bas type accotements enherbés pour conservation d'une parfaite visibilité du nouvel équipement depuis les voies d'accès.
- Emprise projet depuis le chemin de la Hourcade : Préconisation d'aménagements paysagers périphériques bas type accotements enherbés pour conservation d'une parfaite visibilité du nouvel équipement depuis les voies d'accès.
- Emprise projet le long des propriétés riveraines : plantation de haies arbustives.

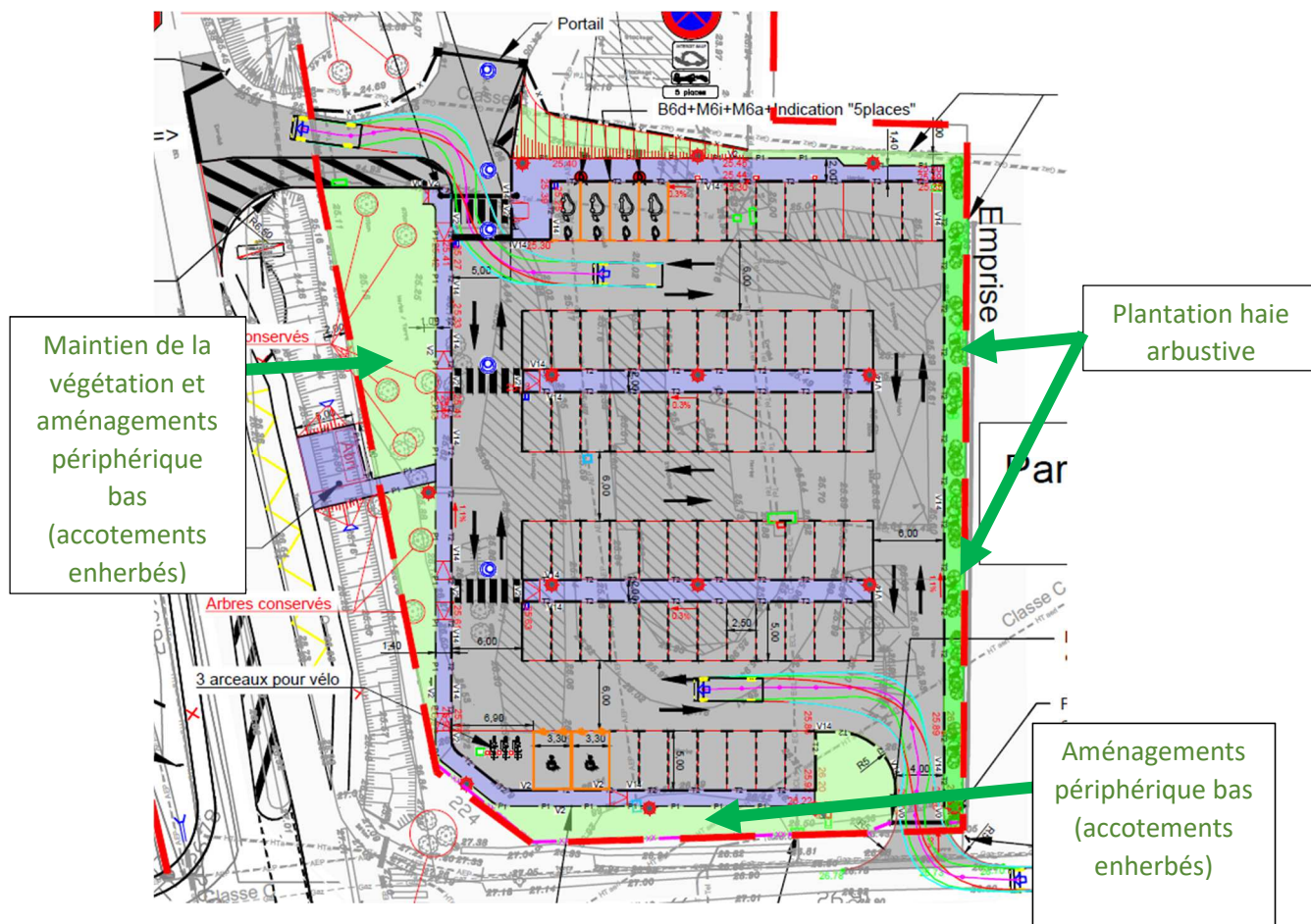


Figure 7 : Aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet. Source : AVP

### 3.4. TRAVAUX

Les travaux se dérouleront sur approximativement 2 mois. L'abattage des arbres sur le secteur du projet sera réalisé en dehors des phases biologiques sensibles, de reproduction principalement : entre septembre et mars pour l'abattage et le débroussaillage.

La zone d'installation des travaux sera située sur l'emprise du projet.

A l'issue des travaux, les ouvrages seront exploités par les services compétents d'ASF.

Le maintien d'une végétation herbacée sera assuré par un entretien mécanique selon des modes de gestion raisonnées avec une fauche tardive annuelle (automne /début d'hiver) ; favorable à la biodiversité sans altérer la surveillance des ouvrages. L'utilisation de produits phyto sanitaires sera interdite pour la gestion des espaces verts.

La gestion des déchets sera traitée et assurée dans le cadre du projet.

**A noter également que les aménagements proposés sont entièrement sous maîtrise foncière (DPAC).**

## 4. CADRAGE REGLEMENTAIRE

Une synthèse des différentes procédures réglementaires du projet est présentée en suivant.

### 4.1. EXAMEN AU CAS PAR CAS

Pour les projets susceptibles d'affecter l'environnement, le code de l'environnement prévoit une évaluation environnementale de façon systématique ou après examen au cas par cas. La liste des projets concernés figure dans le tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Cet article distingue trois catégories de projets :

- Ceux nécessitant une étude d'impact ;
- Ceux ne nécessitant pas d'étude d'impact ;
- **Ceux relevant d'un examen au cas par cas, celui-ci déterminant la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact. Cet examen est effectué par l'autorité environnementale compétente.**

Ce tableau reprend par catégorie les critères et seuils retenus. Le premier élément à déterminer pour définir dans quelle(s) catégorie(s) du tableau entre le projet est son périmètre, qui peut regrouper plusieurs opérations. C'est la notion de projet au sens du code de l'environnement qui est à considérer (article L. 122-1) : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* ».

Les projets peuvent relever de plusieurs catégories du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Seul le balayage de l'ensemble du tableau permet de déterminer la situation du projet.

**Au regard des caractéristiques connues à ce jour du projet, les rubriques concernées sont les suivantes : (nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement) :**

Catégorie de projet	Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au « cas par cas »	Echangeur n°42 – Ambarès 70 places au Nord-Est du centre d'entretien d'Ambarès Surface projet : 3200 m <sup>2</sup>
<b>41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.</b>	-	<b>a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus</b> b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisir de 50 unités et plus.	<b>Le nombre de place prévu étant de 70 places, le projet d'aire de covoiturage à Ambarès est soumis à examen au cas par cas au titre de cette rubrique 41.</b>

Les demandes d'examen au cas par cas sont à adresser à l'autorité environnementale (DREAL Nouvelle Aquitaine).

L'autorité environnementale dispose d'un délai de 35 jours pour prendre sa décision, à compter de la réception du formulaire complet.

A compter de la date de réception, l'autorité environnementale peut, dans un délai de 15 jours, vous demander de compléter le formulaire afin qu'elle dispose des éléments nécessaires pour prendre sa décision. En l'absence d'une telle demande, le formulaire est réputé complet.

À l'issue des 35 jours d'instruction, le Maître d'ouvrage reçoit un arrêté préfectoral le soumettant ou non à la procédure d'étude d'impact.

## 4.2. DOSSIER LOI SUR L'EAU (AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

La réalisation de tous ouvrages, tous travaux, toutes activités susceptibles de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques sont soumis à autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau, en application des articles R214-1 et suivants du code de l'Environnement.

L'article L.214-2 du Code de l'Environnement soumet un certain nombre d'installations, ouvrages, travaux et activités à des procédures de déclaration ou d'autorisation auprès du Préfet du Département.

L'article R.214-1 du Code de l'Environnement définit dans une nomenclature annexée les installations, ouvrages, travaux ou activités pouvant avoir un impact sur l'eau ou le milieu aquatique et devant faire l'objet, par la personne qui souhaite les réaliser, d'une déclaration ou d'une demande d'autorisation au titre de la police de l'eau, en fonction de la (des) rubrique(s) de la nomenclature de l'article R.214-1 du code de l'environnement qui peut(vent) la viser.

Un régime d'autorisation ou de déclaration, induisant une étude d'incidences sur l'eau et les divers compartiments aquatiques, est prescrit par les articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement (articles L214-1 à L214-6 = anciennement article 10 de la loi 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'Eau).

L'article R214-1 détaille la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L214-1 à L214-6.

Les rubriques pouvant être concernées par le projet sont les suivantes :

Tableau 1 : Rubriques pouvant être concernées par le projet

Rubrique	Intitulé	Echangeur n°42 – Ambarès 70 places au Nord-Est du centre d'entretien d'Ambarès Surface projet : 3200 m <sup>2</sup>
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :  - Supérieure ou égale à 20 ha : Autorisation - Supérieure à 1 ha, mais inférieure à 20 ha : Déclaration	Le bassin versant concerné par le projet correspond au périmètre du projet. Il n'y a pas de bassin versant intercepté supplémentaire.  La surface du projet étant inférieure à 1 ha (3200 m <sup>2</sup> , dont 2700 m <sup>2</sup> de surfaces imperméabilisées), le projet n'est pas soumis à la rubrique 2.1.5.0.  <b>Rubrique non concernée</b>
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :  - Destruction de plus de 200 m <sup>2</sup> de frayères : Autorisation ; - Dans les autres cas : Déclaration.	Aucun cours d'eau ne se situe à proximité immédiate du projet. De plus, le projet ne prévoit aucune intervention dans le lit mineur d'un cours d'eau. Ainsi le projet n'est pas soumis à cette rubrique.  <b>Rubrique non concernée.</b>
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :  - Surface soustraite supérieure ou égale à 10000 m <sup>2</sup> : Autorisation - Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m <sup>2</sup> et inférieure à 10000 m <sup>2</sup> : Déclaration	Le projet ne se situe pas en lit majeur de cours d'eau.  <b>Rubrique non concernée</b>

3.2.3.0	Plans d'eau, permanents ou non : - Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha : Autorisation - Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha (1000 m <sup>2</sup> ) mais inférieure à 3 ha : Déclaration	Un bassin de rétention des eaux pluviales avant rejet en débit régulé est prévu, sa surface est de 311 m <sup>2</sup> .  <b>Rubrique non concerné</b>
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : - Supérieure ou égale à 1 ha : Autorisation - Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha : Déclaration	Pas de zones humides à proximité du site d'étude.  Le passage d'un écologue fin janvier 2020 a permis de confirmer l'absence de zone humide.  <b>Rubrique non concernée</b>
<b>Conclusion loi sur l'eau</b>		<b>Le projet n'est pas concerné par de dossier loi sur l'eau.</b>

Le projet d'aire de covoiturage est situé sur le DPAC et :

- N'engendre pas de modification notable ;
- Respecte les prescriptions des documents opposables (PLU notamment) ;
- N'est pas concerné par les rubriques de l'article R.214-1 du code de l'environnement (en-dessous des seuils de déclaration).

**Ainsi le projet ne relève donc pas d'une procédure loi sur l'eau, celui-ci n'étant ni concerné par une déclaration loi sur l'eau, ni par le porter-à-connaissance R181-46 du Code de l'Environnement.**

### 4.3. AUTORISATION D'URBANISME

Le projet est également soumis aux Autorisation d'Urbanisme (articles L.421-1 et suivants du Code de l'Urbanisme et articles R.421-1 et suivants).

D'après la notice explicative pour les demandes de permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir et déclaration préalable (cerfa n°51434#07), les projets sont potentiellement soumis aux rubriques suivantes :

Rubrique	Intitulé	Echangeur n°42 – Ambarès 70 places au Nord-Est du centre d'entretien d'Ambarès Surface projet : 3200 m <sup>2</sup>
6	Les aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs - Pouvant contenir au moins 50 unités : Permis d'aménager ; - Pouvant contenir de 10 à 49 unités, sauf résidences mobiles de loisirs : Déclaration préalable ; - De moins de 10 unités : Aucune - Quelle que soit son importance – dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques, dans les sites classés ou en	Le projet compte 70 places de stationnement.  <b>Ainsi, le projet est soumis à Permis d'aménager dans le cadre de cette rubrique.</b>



	instance de classement et les réserves naturelles : Permis d'aménager	
7	<p>Les affouillements et exhaussements de sol, s'ils ne sont pas déjà prévus par un permis de construire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dont la hauteur pour un exhaussement ou la profondeur pour un affouillement, excède 2 mètres et dont la superficie est supérieure ou égale à 2 ha : Permis d'aménager</li> <li>- Dont la hauteur pour un exhaussement ou la profondeur pour un affouillement, excède 2 mètres et dont la superficie est supérieure ou égale à 100 m<sup>2</sup> : Déclaration préalable</li> <li>- Dont la hauteur pour un exhaussement ou la profondeur pour un affouillement, est inférieure ou égale à 2 mètres et dont la superficie est inférieure à 100 m<sup>2</sup> : Aucune</li> <li>- Dont la hauteur pour un exhaussement ou la profondeur pour un affouillement, excède 2 mètres et dont la superficie est supérieure ou égale à 100 m<sup>2</sup> - dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques, dans les sites classés ou en instance de classement et les réserves naturelles : Permis d'aménager</li> </ul>	Non concerné

#### 4.4. CONCLUSION

<p><b>Echangeur n°42 – Ambarès</b>  <b>70 places au Nord-Est du centre d'entretien d'Ambarès</b>  <b>Surface projet : 3200 m<sup>2</sup></b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Dossier d'examen au cas par cas vis-à-vis de la rubrique 41</b></li> <li>- <b>Permis d'aménager</b></li> </ul>

## 5. NOTICE ENVIRONNEMENTALE

### 5.1. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

#### 5.1.1. Milieu physique

##### 5.1.1.1. Climat

Le climat de la Gironde est de type océanique, marqué par des hivers doux et des températures estivales plutôt chaudes. Les pluies sont réparties en toutes saisons, rarement violentes, mais plus importantes en automne et en hiver.

La station météorologique la plus proche du site de l'étude est celle de Mérignac. Elle peut être considérée comme représentative du climat du site. La ville de Bordeaux bénéficie d'un climat tempéré chaud. Les précipitations y sont relativement importantes, même pendant le mois le plus sec (49,9 mm en moyenne en juillet). La température annuelle moyenne est de 13,8°C et les précipitations annuelles moyennes sont de 944,1 mm.

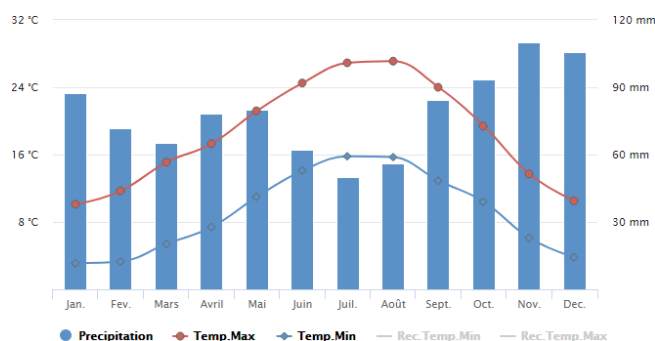


Figure 8 : Diagramme des températures et des précipitations (station météorologique de Mérignac – 2014 – Source : Météo France)

L'ensoleillement dépasse le plus souvent 2000 heures annuelles à l'échelle du nord Médoc. Il approche 2200 heures sur la frange littorale.

##### 5.1.1.2. Topographie

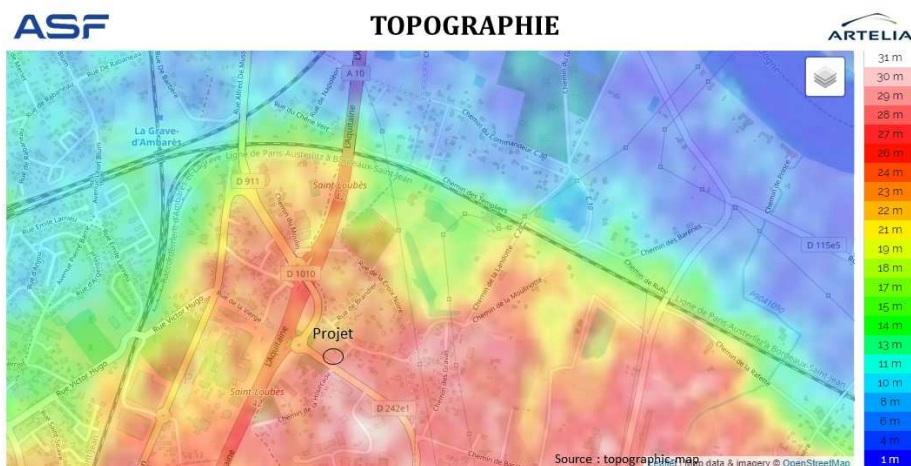


Figure 9 : Topographie

Le projet se situe sur des altitudes aux alentours des 25-30 m NGF.

Une campagne de levé topographique a été réalisée par Geosat en date du 13 et 14 janvier 2020. D'après le plan de géomètre, le site est situé à une altimétrie variant de 26.50 m NGF du côté du chemin de la Hourcade, à 24.80 m au côté opposé. La pente moyenne est de 2.8%.

### 5.1.1.3. Géologie

D'après l'extrait de carte géologique ci-dessous (source BRGM), le secteur d'étude est caractérisé par des formations fluviatiles composées de sables argileux, graviers et galets du système de la Dordogne.

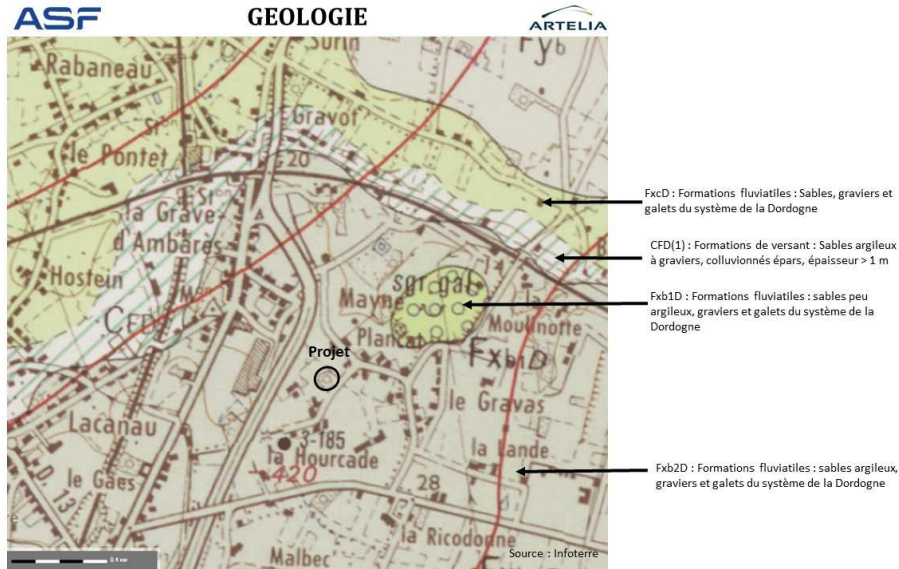


Figure 10 - Carte géologique du secteur d'étude. Source : Infoterre

Les sites d'étude n'ont pas fait l'objet, à ce stade d'étude géotechnique. Une campagne d'investigation géotechnique de niveau G2 sera toutefois engagée et une recherche de HAP et Amiante dans les enrobés sera menée.

### 5.1.1.4. Eaux souterraines

#### 5.1.1.4.1. Identification des masses d'eau souterraine

#### Masses d'eaux souterraines :

Le tableau suivant synthétise les masses d'eaux souterraines localisées au droit de la zone d'étude et indique les caractéristiques principales de ces masses d'eaux. À noter qu'elles ont été classées par ordre de profondeur.

Tableau 2 : Caractéristiques des masses d'eaux souterraines identifiées au niveau de la zone d'étude (Source : Infoterre)

Code	Nom masses d'eaux souterraines	Type	État hydraulique	Superficie (km <sup>2</sup> )
FRFG024	Alluvions de la Dordogne	Dominante sédimentaire non alluviale	Majoritairement libre	702
FRFG071	Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène nord AG		Majoritairement captif	20063
FRFG072	Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain		Majoritairement captif	17510
FRFG073	Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain		Captif	24097
FRFG075	Calcaires, grès et sables de l'infra-cénomaniens/cénomaniens captif nord-Aquitain		Captif	22577

La masse d'eau souterraine superficielle au droit de la zone d'étude correspond aux « Alluvions de la Dordogne » (FRFG045).

#### 5.1.1.4.2. Etat des masses d'eau souterraine

Tableau 3 : Etat et objectifs de bon état des masses d'eaux souterraines identifiées au niveau de la zone d'étude (Source : Agence de l'Eau Adour-Garonne)

Masses d'eaux souterraines	État quantitatif		Etat chimique		Etat global	
	Etat 2007-2010	Objectif de bon état	Etat 2007-2010	Objectif de bon état	Etat 2007-2010	Objectif de bon état
Alluvions de la Dordogne (FRFG024)	Bon	Bon état 2015	Mauvais	Bon état 2027	Mauvais	Bon état 2027
Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène nord AG (FRFG071)	Mauvais	Bon état 2021	Bon	Bon état 2015	Non atteinte du bon état	Bon état 2021
Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain (FRFG072)	Mauvais	Bon état 2021	Bon	Bon état 2015	Non atteinte du bon état	Bon état 2021
Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain (FRFG073)	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Calcaires, grès et sables de l'infra-cénomaniens/cénomaniens captif nord-Aquitain (FRFG075)	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015

La masse d'eau superficielle des Alluvions de la Dordogne est en état global moyen.

La masse d'eau des alluvions de la Dordogne (FRFG024) ne présente pas un bon état chimique du fait de la présence de nitrates et de pesticides. Les objectifs du SDAGE pour cette masse d'eau est l'atteinte du bon état quantitatif en 2027.

Les « Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène nord AG » (FRFG071) et les « Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain » (FRFG072) subissent des déséquilibres quantitatifs dus à leur surexploitation. Les objectifs du SDAGE pour ces masses d'eau sont l'atteinte du bon état quantitatif en 2021.

**Plusieurs masses d'eau souterraines sont recensées au droit du site d'étude.**

**La masse d'eau souterraine superficielle correspond aux « Alluvions de la Dordogne » (FRFG024). Celle-ci est en mauvais état global, du fait de la présence de pesticides et de nitrates.**

**Deux autres masses d'eau du secteur (« Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène nord AG » (FRFG071) et « Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain » (FRFG072)) sont en mauvais état quantitatif du fait de leur surexploitation.**

### 5.1.1.5. Eaux superficielles

#### 5.1.1.5.1. Réseau hydrographique

Le projet n'est pas localisé à proximité de cours d'eau.

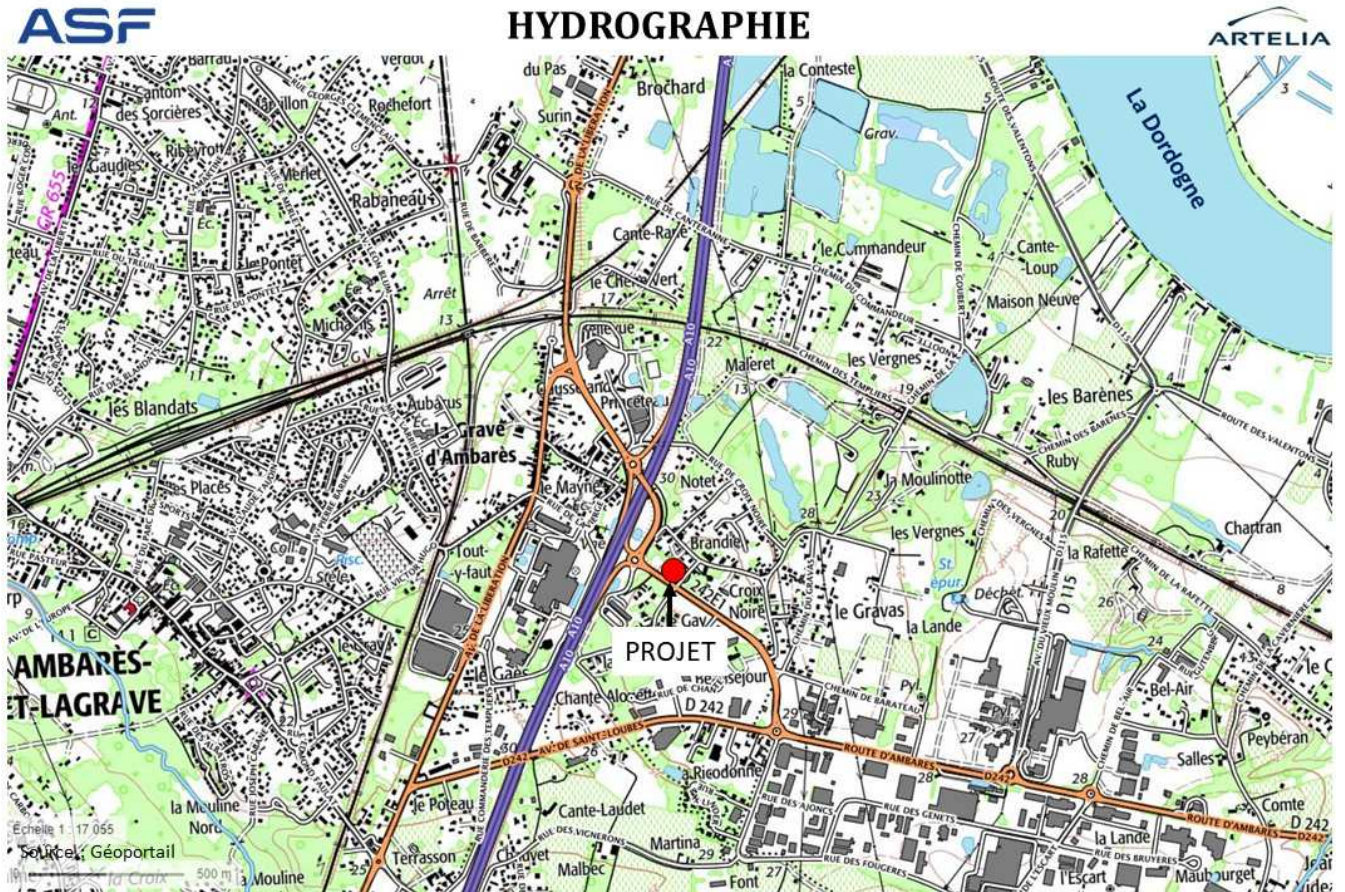


Figure 11 : Hydrographie du secteur d'étude. Source : Géoportail

#### 5.1.1.5.2. Bassin versant

Le projet d'aire de covoiturage d'Ambarès-et-Lagrive fait partie du bassin hydrographique de l'Estey du Gua. Ce cours d'eau est un affluent rive droite de la Garonne.

## Zone hydrographique du projet – Bassin versant

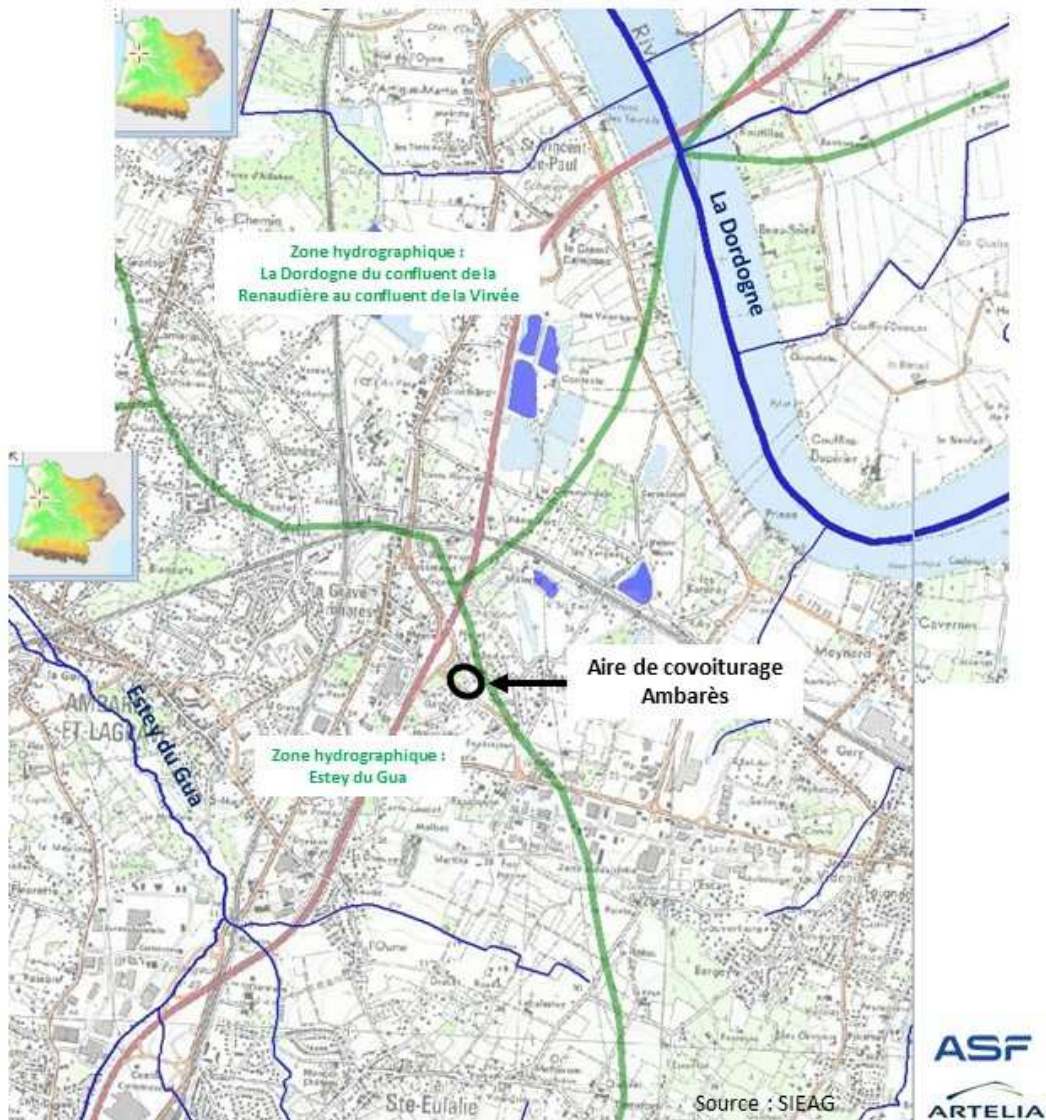


Figure 12 : Bassin versant du projet

### 5.1.2. Milieu naturel

#### 5.1.2.1. Zonages d'inventaire et de protection

Aucun zonage réglementaire ne se situe à proximité du projet.

##### 5.1.2.1.1. Sites Natura 2000

Le projet ne se situe pas au sein d'un site Natura 2000.

Les sites les plus proches sont :

- SIC La Dordogne (FR7200660) à 1,8 km au nord-est du projet,

- SIC Marais du Bec d'Ambès (FR7200686) à 3,5 km au nord-ouest du projet,
- SIC La Garonne à 6,1 km à l'ouest du projet
- SIC Palus de St Loubès et Yzon à 3 km à l'est du projet.

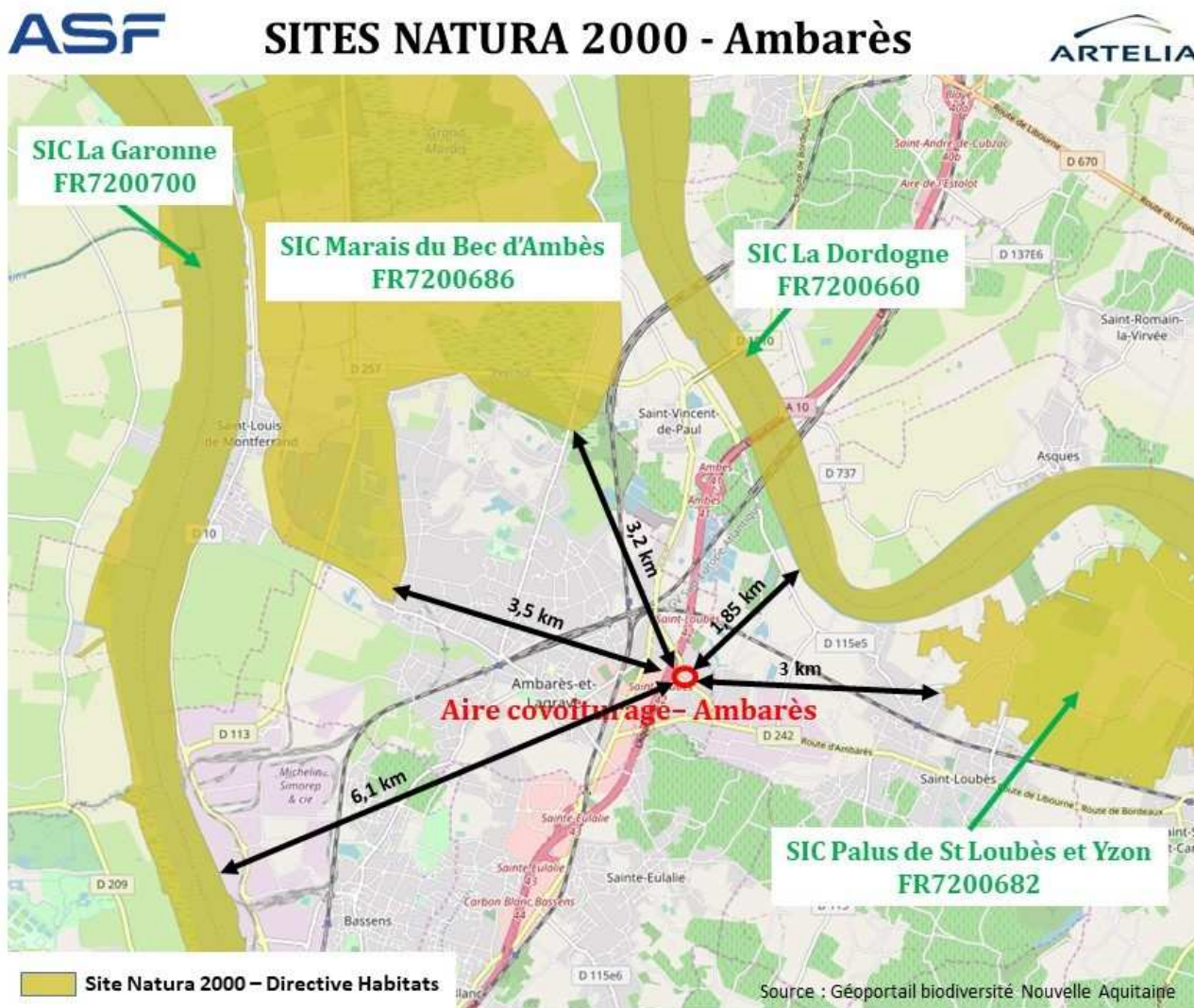


Figure 13 : Localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet. Source : Géoportail biodiversité Nouvelle Aquitaine

#### 5.1.2.1.2. Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique

Lancé en 1982, l'inventaire des Zones d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Cet inventaire différencie deux types de zone :

- les ZNIEFF de type I sont des sites, de superficie en général limitée, identifiés et délimités parce qu'ils contiennent des espèces ou au moins un type d'habitat de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne ;

- les ZNIEFF de type II concernent les grands ensembles naturels, roches et peu modifiés avec des potentialités biologiques importantes qui peuvent inclure plusieurs zones de type I localisées et des milieux intermédiaires de valeur moindre mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.

L'inventaire ZNIEFF ne constitue pas une mesure de protection juridique directe. Toutefois, l'objectif principal de cet inventaire réside dans l'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire vis-à-vis du principe de la préservation du patrimoine naturel. Au-delà de l'aspect strictement juridique, ces inventaires sont de précieuses indications sur la qualité des milieux naturels.

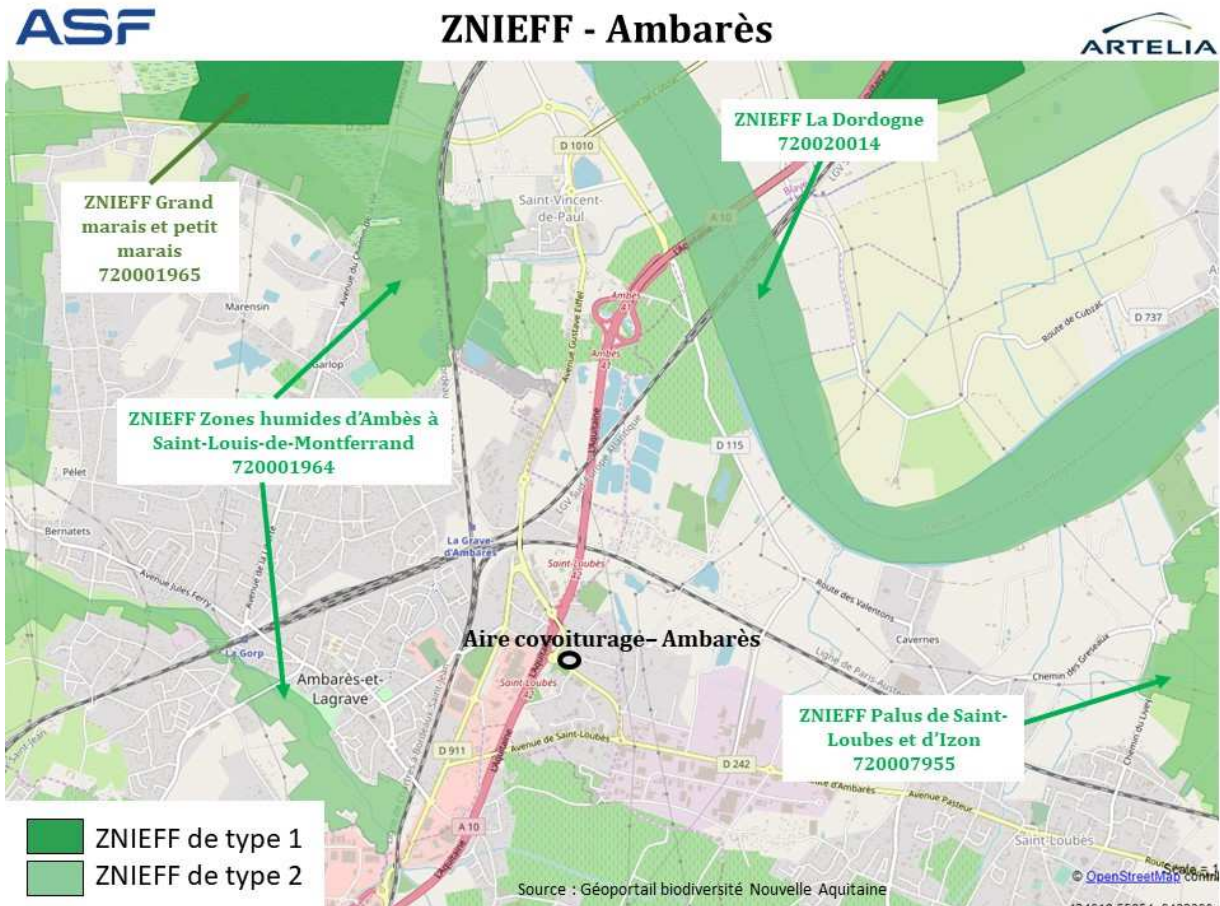


Figure 14 : Localisation des ZNIEFF par rapport au projet. Source : Géoportail biodiversité Nouvelle Aquitaine

**Le projet ne se situe pas dans une ZNIEFF.**

Il est localisé à 1,8 km au Sud de la ZNIEFF de type 2 "La Dordogne" (720020014) et à 1,38 km à l'Est de la ZNIEFF de type 2 "Zones humides d'Ambès à St Louis de Montferrand".

#### 5.1.2.1.3. Zones humides

➤ **Données bibliographiques :**

D'après les données bibliographiques disponibles, le projet n'est pas situé en zones humides ou à proximité de zones humides.





Figure 15 : Pré localisation des zones humides

➤ **Expertise de terrain :**

L'étude des zones humides s'appuie sur les critères précisés dans l'Arrêté du 24 juin 2008 modifié le 1er octobre 2009. La note technique du 26 juin 2017 du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire a été modifiée le 26 juillet 2019 afin de réintroduire le caractère alternatif des critères pédologiques et floristiques à la caractérisation des zones humides.

En conformité avec ces textes, la délimitation s'est ainsi basée sur l'analyse de la végétation, des milieux naturels et des sols. L'expertise a été réalisée le 29 janvier 2020

En effet, le site se caractérise par un espace déjà fortement artificialisé et imperméabilisé, présentant des remaniements de sol important ne permettant pas de sondage pédologique représentatif. En complément, l'analyse de la végétation fait apparaître deux cortèges distincts avec d'une part une communauté végétale de type friche rudéralisée caractéristique de ces espaces remaniés et de dépôts de matériels et d'autres parts une frange arborée de Chênes et Charmes avec un sous-étage de Lierre grimpant, Fragon, Fougère aigle etc. L'analyse des milieux naturels et de la végétation fait apparaître l'absence d'espèce hygrophile ou de communauté de végétation traduisant la présence d'une zone humide au sens de la réglementation en vigueur.

**L'expertise conclut ainsi à l'absence de zone humide sur le site.**

### 5.1.2.2. Ecologie du site

#### 5.1.2.2.4. Points méthodologiques

Les données disponibles et structures concernées ont été étudiées en préalable : INPN, DREAL, Faune-Aquitaine, CBNSA-OBV et SMIDDEST. Les espaces limitrophes à la zone de projet ont également été étudiés.

Une expertise faune/flore sur site en date du 29 janvier 2020 a été effectuée dans des conditions favorables aux observations (13°C, absence de vent et de précipitation, temps couverts avec éclaircies). Ce passage a permis de rendre compte des espèces présentes mais également de celles potentielles compte tenu des milieux en place.

#### 5.1.2.2.5. Milieux naturels

Le site de projet s'inscrit dans une aire d'étude en continuité urbaine et en bordure de la RD242E1 (Cf. reportage photographique de la demande de cas par cas), il se caractérise par :

- Des espaces remaniés et de dépôt de matériaux présentant une flore rudérale (Stellaire intermédiaire, Chénopode, Ortie...) voir exogènes envahissantes de manière diffuse (Sporobole, Sénéçon du Cap, Paspale dilaté, Vergerette...);
- Des franges arborées de Chênes et Charmes en bord de RD et de fourrés principalement d'ornementales (Eleagnus, Photinia, Laurier-tin, Abelia, Laurier-sauce) ainsi que de la Ronce et du Fusain. De la régénération de Robinier faux-acacia au Nord est également présent.

**Les milieux présents ne sont ni considérés en tant que zone humide ni en tant qu'habitat d'intérêt communautaire. Leur caractère fortement anthropisé et altéré par la présence de nombreuses espèces ornementales et exogènes envahissantes conduit à un intérêt écologique globalement faible pour ces milieux. L'alignement de Chênes adultes présente un intérêt supérieur en contribuant au maillage arboré local et aux paysages.**

#### 5.1.2.2.6. Flore

La flore du site d'étude est commune à très commune. L'expertise de terrain n'a pas révélé la présence d'espèces protégées, les habitats étant par ailleurs peu propice. A noter, par contre la présence de nombreuses espèces ornementales : Eleagnus, Photinia, Laurier-tin, Abelia, Laurier-sauce et certaines sont envahissantes avérées ou potentielles : Robinier faux-acacia, Sporobole, Sénéçon du Cap, Paspale dilaté, Vergerette.

**La prise en compte de la flore exotique invasive constitue l'enjeu floristique principal ; que ce soit en phase travaux afin de limiter leur diffusion mais aussi en phase de réalisation en veillant à une palette végétale excluant toutes espèces exotiques envahissantes avérées.**

#### 5.1.2.2.7. Faune

Le site de projet est en **continuité urbaine et de voirie**. Il est d'ores et déjà occupé par une zone de dépôt ASF. Ce contexte est ainsi peu attractif pour la faune.

- **Entomofaune** : Concernant les insectes, les Chênes du site ne présentent pas de traces d'insectes xylophages patrimoniaux. La précocité dans la saison du passage n'a pas permis de contacter d'espèce mais l'emprise n'accueille pas d'habitats d'espèces d'insectes protégées. Les potentialités tiennent davantage au contexte d'essences mellifères à proximité, avec notamment les parcs et jardins, favorables à l'entomofaune commune.
- **Herpétofaune** : Aucune espèce n'a été observée ni d'amphibien, ni de reptile. Les milieux et l'absence de zone en eau limitent l'attractivité du site pour ce cortège d'espèce. Le Lézard des murailles constitue la principale espèce potentiellement présente. Même s'il s'agit d'une espèce protégée, elle est très commune et sa plasticité écologique lui permet de s'adapter et de recoloniser le site de projet.
- **Mammifères** : Aucune espèce n'a été observée et aucune cavité ou gîte potentiel à chiroptères n'a été observée au sein des structures et des arbres. Les potentialités sont limitées aux micro-mammifères sans être favorable aux espèces patrimoniales.

- **Avifaune** : 8 espèces ont été observées sans pouvoir statuer sur le caractère de nicheur avéré sur le site à cette période. 4 d'entre elles sont protégées mais très commune et en « Préoccupation mineure » sur les listes rouges.

Espèces contactées		Valeur patrimoniale				Rareté locale
Nom vernaculaire	Nom scientifique	LRM	DO	PN	LRnF	DZNIIEFF
Corneille noire	<i>Corvus corone</i>	LC	II	-	LC	-
Etourneau sansonnet	<i>Sturnus vulgaris</i>	LC	II	-	LC	-
Fauvette à tête noire	<i>Sylvia atricapilla</i>	LC	-	Article 3	LC	-
Merle noir	<i>Turdus merula</i>	LC	II	-	LC	-
Mésange bleue	<i>Cyanistes caeruleus</i>	LC	-	Article 3	LC	-
Pigeon ramier	<i>Columba palumbus</i>	LC	II et III	-	LC	-
Pinson des arbres	<i>Fringilla coelebs</i>	LC	-	Article 3	LC	-
Rougegorge familier	<i>Erithacus rubecula</i>	LC	-	Article 3	LC	-

**Une attention particulière devra être portée sur la période d'abattage des arbres et de défrichage qui devra se faire en dehors des périodes écologiques sensibles (abattage de septembre à mars) et réduit au strict nécessaire en terme d'emprise. De nombreux habitats de reports similaires restent toutefois disponibles pour la faune locale.**

### 5.1.3. Risques naturels

#### 5.1.3.1. Inondation

La commune d'Ambarès est concernée par un PPRN Inondation (par une crue à débordement lent de cours d'eau), approuvé le 04/07/2005.

**Néanmoins, le projet n'est pas caractérisé par du zonage du risque inondation.**

#### 5.1.3.2. Risque mouvement de terrain

La commune d'Ambarès ne fait pas l'objet de PPRN retrait-gonflements des sols argileux.

Néanmoins, d'après la cartographie de l'aléa retrait-gonflement des argiles, **le projet est concerné par un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles.**

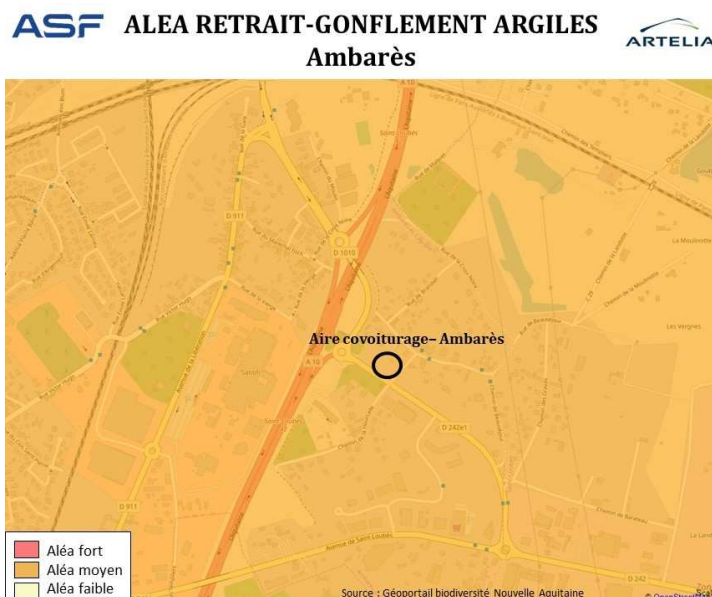


Figure 16 : Aléa retrait-gonflement des argiles - Exposition. Source : Géorisques

### 5.1.4. Documents d'urbanisme applicables

#### 5.1.4.1. SCoT 2030 de l'aire métropolitaine bordelaise

Le projet se situe sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale 2030 de l'aire métropolitaine bordelaise. Il a été approuvé le 13 février 2014 et est devenu officiellement applicable et opposable depuis le 28 avril 2014.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs mentionne dans son axe 2 la favorisation du développement de pratiques alternatives et complémentaires. Un des objectifs est de développer le covoiturage par une offre de stationnement mutualisé : « Dans le sens d'une mutualisation des modes de stationnement, des aires de covoiturage doivent être aménagées, associées à des parcs-relais ou encore à des parkings de centres commerciaux. Les voies rapides autoroutières, au droit des échangeurs, ainsi que les voies structurantes départementales et nationales constituent également les supports de ces aires de covoiturage ».

**Ainsi, ce projet de construction d'aire de covoiturage s'inscrit dans les orientations et objectifs du SCoT 2030 de l'aire métropolitaine bordelaise.**

### 5.1.4.2. Plan Local d'Urbanisme Bordeaux Métropole

La commune d'Ambarès-et-Lagrave fait partie de Bordeaux Métropole. Ainsi, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur est celui de Bordeaux Métropole (PLU 3.1 approuvé le 16/12/2016).

Le projet est situé en zones urbaines spécifiques liées à l'économie du PLU de Bordeaux Métropole (US4).

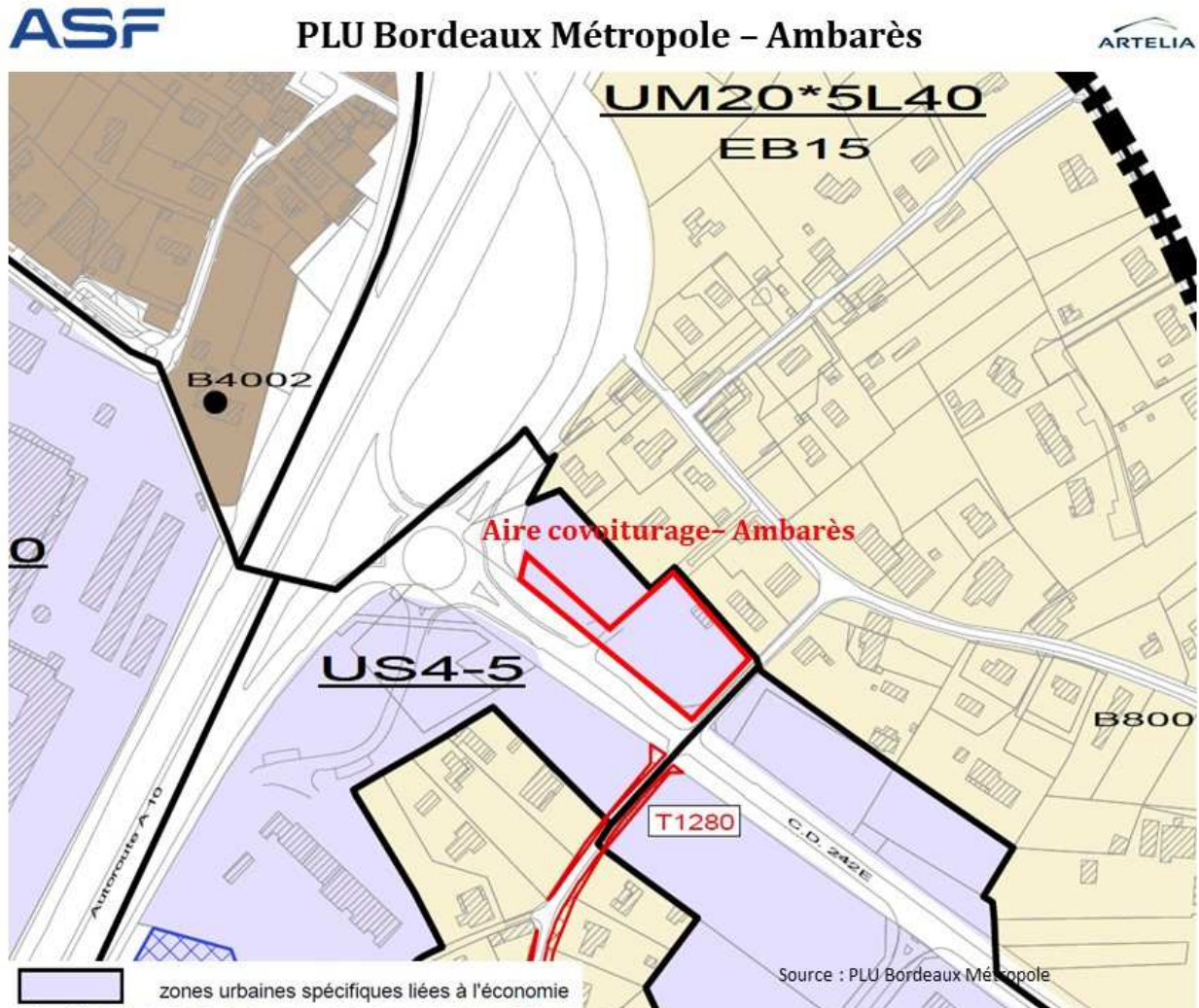


Figure 17 : PLU de Bordeaux Métropole

Le projet rentre dans le cadre des axes suivants du programme d'Orientations et d'actions « Mobilité » du PLU de Bordeaux Métropole :

- Axe 8.3 – Plan – Cadre d'optimisation de la rocade, des autoroutes d'accès et des portes urbaines : L'objectif ici est la promotion des usages collectifs avec notamment la modulation de l'offre d'infrastructure afin de favoriser le covoiturage sur le réseau routier principal.
- Axe 15.2 – Développer les pratiques de covoiturage

**Le projet d'aire de covoiturage s'inscrit dans le programme d'Orientations et d'actions « Mobilité » du Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole, et est compatible avec le document graphique et le règlement de celui-ci.**

## 5.2. INCIDENCES POTENTIELLES DU PROJET

### 5.2.1. Effets potentiels du projet en phase travaux

A ce stade du projet (AVP), l'entreprise de travaux n'a pas été retenue. Les modalités précises des travaux ne sont pas définies.

Des risques de pollution accidentelle pendant la phase travaux existent et relèvent principalement :

- des engins de chantier (fuite d'huile et de carburant),
- des déversements accidentels (renversement de fûts, d'engins, etc.),
- des négligences (rejets d'eaux de lavage, déchets non évacués).

Pendant les travaux, le site présentera toutes les nuisances caractéristiques d'un chantier liées à l'utilisation d'engins mécaniques : émissions sonores et atmosphérique.

En phase travaux, des impacts en termes de circulation et de trafic seront observés sur les voies annexes du parking. Une signalisation adéquate sera prévue ainsi qu'un marquage au sol provisoire. Il n'y aura pas de déviation.

En phase chantier, le projet sera source de bruit (dû aux déplacements des engins de chantier et aux terrassements à réaliser). Une habitation est présente au Nord du site et d'autres habitations à proximité. Des prescriptions seront intégrées en phase chantier pour réduire le bruit lié à cette phase.

Les vibrations engendrées seront engendrées seulement pendant la phase travaux lors du terrassement et de la vibration du béton. Néanmoins, cette incidence restera temporaire pour les habitations voisines en termes de nuisances.

Vis-à-vis des milieux naturels, les risques potentiels en phase travaux sont :

- la perturbation indirecte des milieux naturels par des pollutions accidentelles ;
- la dégradation directe des milieux naturels par des phénomènes de tassements, d'imperméabilisation, la circulation des engins ainsi que les stockages liés au chantier, le site est toutefois déjà artificialisé ;
- le dérangement de la faune, la perturbation des fonctionnalités écologiques et la destruction de la faune et de la flore présente.

**Par ailleurs, le projet n'est pas de nature à aggraver les risques existants sur le territoire.**

**La caractérisation du site de projet a permis de mettre en avant l'absence d'enjeu, notamment écologique, avéré majeur. Au regard du chantier, les impacts potentiels sont considérés comme temporaires et faibles. Des dispositions spécifiques en phase chantier seront toutefois mises en place afin de pallier aux incidences potentielles en phase travaux.**

### 5.2.2. Effets potentiels du projet en phase d'exploitation

Le projet peut potentiellement entraîner des impacts visuels.

Néanmoins, l'aspect paysager est pris en compte dans la conception du projet par la mise en place d'un aménagement paysager par :

- Le maintien de la végétation au droit des fossés de la RD : conservation des arbres existants et aménagement paysager périphérique bas type accotement enherbés pour une conservation parfaite de la visibilité du nouvel équipement depuis les voies d'accès ;
- Implantation d'une haie arbustive du côté de la frange de contact avec l'habitation riveraine.

Le site comportera des véhicules en stationnement. Le projet engendrera quelques déplacements et un trafic routier léger. Les impacts restent peu significatifs par rapport au trafic généré par l'autoroute et la RD voisine. A l'échelle globale, le projet participe à la réduction de la place de la voiture. Les nuisances susceptibles d'être générées par le trafic pour l'accès au site resteront non significatives en particulier au regard de l'environnement sonore dégradé du site situé à proximité immédiate de grandes voies de circulation, qui induisent un effet de masque. Le site est exposé aux nuisances acoustiques de l'autoroute et de la RD voisine.

En phase exploitation, le projet aura essentiellement des incidences positives. Il permettra de transformer visuellement le secteur (initialement zone de stockage ASF) en secteur de stationnement. Cette aire de covoiturage permettra également la participation des usagers à la diminution de la pollution de l'air et la diminution des embouteillages.

## 5.3. MESURES CORRECTRICES ENVISAGEES

### 5.3.1. Mesures en phase travaux

#### 5.3.1.1. Assurer un chantier à moindre impact environnemental

La phase chantier étant la principale source de risques d'impact éventuels, les dispositions suivantes seront assurées :

- L'emprise du chantier sera réduite au strict nécessaire.
- Des dispositions de chantier propre seront prises :
  - S'assurer du bon état des engins et matériels présents sur le chantier ;
  - S'assurer que les engins de chantier et camions de transport ne circulent pas sur des sols en place et respectent un plan de circulation ;
  - Mettre en place des bacs ou bâches de récupération sous les réservoirs de carburant éventuellement présents sur le site ;
  - Nettoyer les engins et le matériel sur une zone équipée d'un système de récupération et d'élimination des eaux souillées ;
  - Vidanger les engins, cuves avant ou après la réalisation du chantier, limiter ces opérations à des zones étanches et évacuer les produits de vidange vers des installations de récupération prévues à cet effet ;
  - Ramasser et stocker les détritux divers avant acheminement vers une filière adaptée ;
  - Stockage de produits liquides toxiques tels que les huiles moteur dans des locaux sécurisés, à l'écart de toute zone sensible ;
  - Évacuer les éventuelles terres souillées en fin de chantier vers des centres de traitement spécialisés ;
  - Installer des kits anti-pollution sur le chantier ;
  - Interdire l'utilisation de produits phytosanitaires ;
  - Récupérer les eaux de ruissellement sur la plateforme de chantier et les traiter avant rejet dans le milieu naturel ;

Tout incident susceptible de provoquer une pollution sera signalé au réseau d'alerte général.

**Il conviendra de formaliser l'ensemble des prescriptions dans le cahier des charges de l'entreprise responsable du chantier.**

- La remise en état après chantier sera effectuée avec le nettoyage du site et l'évacuation des déchets en filière adaptée.
- Des prescriptions pendant la phase chantier seront intégrées pour réduire le bruit liée à cette phase, comme par exemple l'adaptation de la plage horaire de travail

#### 5.3.1.2. Prise en compte des enjeux écologiques

L'emprise du chantier sera réduite au strict nécessaire avec la préservation d'un maximum d'arbres dans la mesure de la viabilité du projet et ceci en intégrant la dimension souterraine des arbres maintenus.

Dans le cadre du projet, un écologue assurera l'accompagnement du chantier à travers :

- Un passage avant chantier qui permettra :
  - De confirmer et d'affiner le cas échéant la zone d'emprise des travaux, de stockage et le plan de circulation ;
  - De confirmer l'absence d'enjeu au droit du projet et de définir le balisage des arbres évitées ;
  - De veiller à la prise en compte des espèces exotiques envahissantes vis-à-vis de l'entretien des engins de chantier afin d'en limiter la propagation ; la localisation avec le balisage pour la destruction adaptée des foyers au droit du projet. Un contrôle de la palette végétale du projet permettra d'éviter l'implantation d'espèces exotiques envahissantes.



- Un accompagnement durant la phase chantier afin de veiller au respect de l'ensemble des préconisations environnementales tout au long des travaux (respect du calendrier biologique, prise en compte du risque de pollutions accidentelles...);
- Un passage en fin de chantier afin de faire le bilan de l'opération (retrait des dispositifs temporaires de balisage, nettoyage etc).

**En complément de ces dispositions, une adaptation de la période des travaux (de septembre à mars pour l'abattage et le débroussaillage) s'effectuera en dehors des phases biologiques sensibles (reproduction principalement). En effet, le suivi par un écologue permettra de compléter cette mesure et de s'assurer de l'absence d'impact significatif.**

### 5.3.2. Mesures en phase d'activités

Une vigilance sera portée sur l'intégration paysagère du projet. De plus, le maintien d'une végétation herbacée sera assuré par un entretien mécanique selon des modes de gestion raisonnées avec une fauche tardive annuelle (automne /début d'hiver) ; favorable à la biodiversité sans altérer la surveillance des ouvrages.

La gestion des déchets sera traitée et assurée dans le cadre du projet.

Le projet prévoit également la compensation de l'imperméabilisation des sols (2360 m<sup>2</sup>) par la mise en place d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales d'un volume de rétention de 106 m<sup>3</sup>.

Les accès seront interdits aux PL et aux TMD.

L'utilisation de phyto sanitaire sera interdite pour la gestion des espaces verts.

**L'ensemble des dispositions spécifiques mise en place sont de nature à ce que le projet ne porte pas d'incidence résiduelle notable. Aucune mesure compensatoire n'apparaît nécessaire.**

## 6. MOYENS DE SURVEILLANCE ET D'INTERVENTION

### 6.1. SURVEILLANCE EN PHASE TRAVAUX

#### 6.1.1. Surveillance du chantier

L'entrepreneur organise son chantier pour avoir un impact minimal sur l'environnement pendant toute son intervention. Il se donne ainsi les moyens d'éviter toute pollution du sol et des milieux aquatiques.

Les travaux sont donc exécutés dans le plus strict respect de la réglementation en vigueur en matière d'environnement. L'entrepreneur organise le tri sélectif des déchets de chantier et met à la disposition du personnel, à côté des locaux et sur toutes les zones d'interventions, autant de stockages dédiés que nécessaire.

Il est rappelé à l'entrepreneur que le code de l'environnement interdit tout enfouissement ou tout brûlage de déchets sur le chantier ainsi que toute mise en dépôt sauvage. Le brûlage des emballages est également interdit du fait de l'obligation de les valoriser.

Chaque jour, les véhicules de chantier sont contrôlés par l'entrepreneur : tout véhicule dont un circuit serait fuyard, est immédiatement retiré du chantier et remis en état avant d'être réutilisé. Tous les ravitaillements et entretiens des engins et matériels sont effectués sur des aires étanches ou hors zones sensibles. Tous les engins sont munis d'un kit de dépollution.

Les eaux usées issues du chantier sont récupérées dans les dispositifs étanches puis orientées vers des filières de traitement adaptées.

À la fin des travaux, le Maître d'ouvrage effectuera un compte-rendu de chantier transmis aux services de l'Etat qui aura été établi au fur et à mesure de l'avancement de celui-ci. Ce compte-rendu retracera le déroulement des travaux, les mesures prises pour respecter les prescriptions faites ci-dessus, ainsi que les effets des aménagements sur le milieu qui auront été identifiés.

#### 6.1.2. Prévention des usagers

Une attention particulière sera apportée à la prévention des usagers autour de la zone de travaux :

- Informations relatives aux travaux,
- Signalisation à mettre en place (panneaux, barrières),
- Zone d'installation du chantier,
- Sécurisation de la zone de travaux.

Le maître d'ouvrage devra établir un plan de chantier, ainsi qu'un planning visant à organiser dans le temps et dans l'espace les travaux en intégrant la nature et l'ampleur des activités en place.

## 6.2. MOYENS D'INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT EN PHASE TRAVAUX

### 6.2.1. Plan d'alerte en cas de pollution

Toutes les précautions seront prises pour éviter le moindre incident.

Cependant, l'entreprise de pose devra établir un plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle afin que des moyens de protection du milieu naturel puissent être correctement utilisés et rendus ainsi efficaces.

Ce plan devrait reprendre les principaux éléments suivants :

- modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes, ainsi que le matériel nécessaire,
- le plan des accès permettant d'intervenir rapidement,
- la liste des personnes et organismes à prévenir en priorité (Police de l'eau, ARS, OFB, maître d'ouvrage...).

En cas d'incident lors des travaux, le Maître d'ouvrage devra immédiatement interrompre les travaux, et résoudre celui-ci. Les dispositions devront être prises pour limiter l'effet induit par celui-ci sur le milieu, l'écoulement des eaux et pour éviter qu'il ne se reproduise.

Le Maître d'ouvrage informera le service chargé de la Police de l'Eau dans les meilleurs délais, de l'incident et des mesures prises pour y faire face.

En cas de pollution pendant la phase travaux, le responsable devra alerter le cabinet du Préfet ou du Sous-Préfet en précisant :

- le lieu de pollution,
- ses constatations :
  - aspect de la pollution,
  - importance de la pollution,
  - évolution,
  - l'origine probable de la pollution.

En matière de pollution accidentelle des eaux, il faudra tenir compte du caractère évolutif de la situation et réaliser un suivi de la pollution.

Des prélèvements devront permettre de fournir des éléments d'estimation de l'évolution de la pollution dans l'espace et dans le temps.

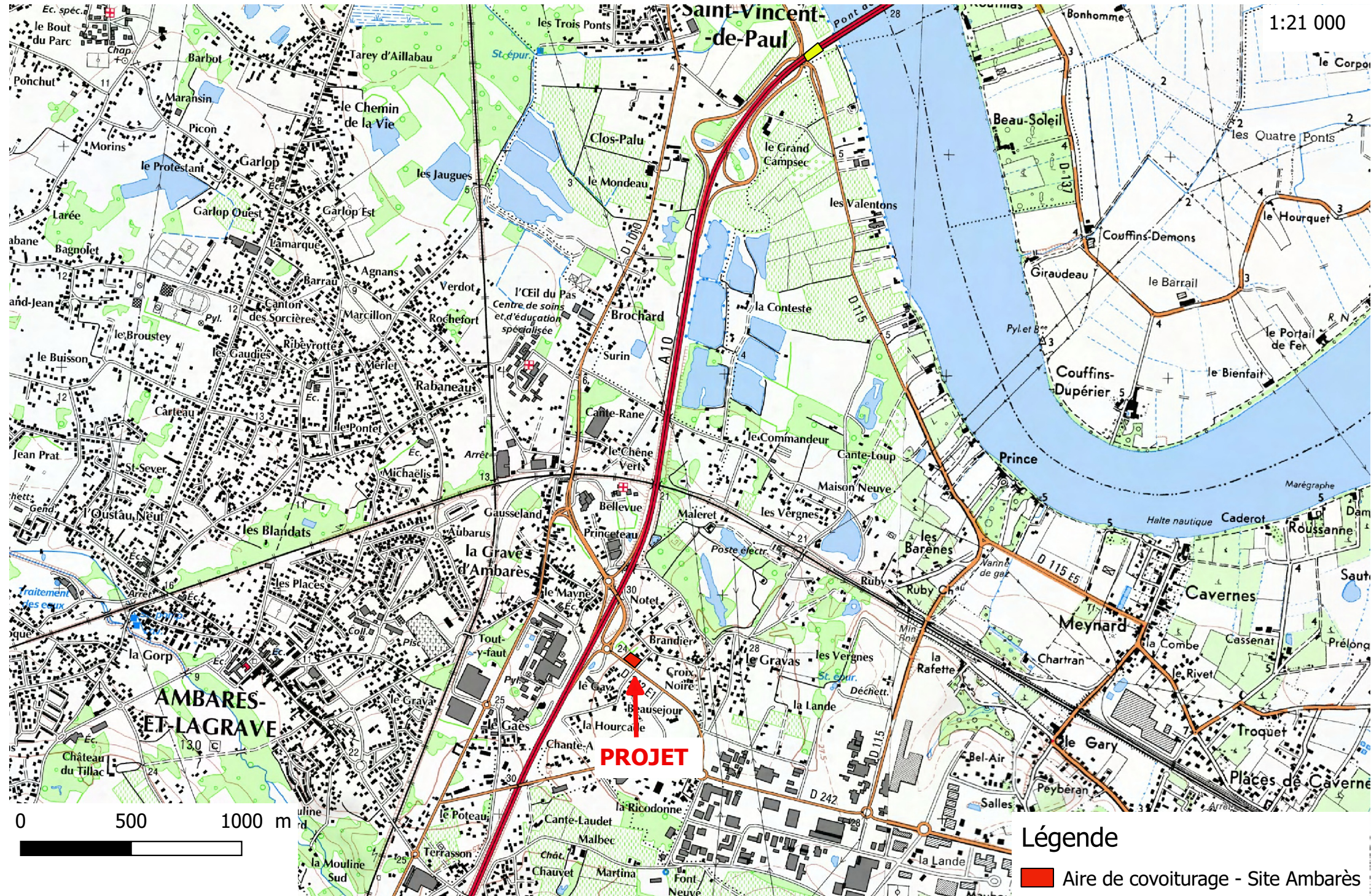
Après isolement des pollutions accidentelles, le gestionnaire des équipements :

- Prélèvera par pompage le volume de polluants isolés,
- Prélèvera la partie polluée des matériaux constitutifs du chenal (à traiter ou à mettre en décharge autorisée),
- Remettra en état les ouvrages suivant leur configuration d'origine.

## 6.3. EN PHASE D'EXPLOITATION

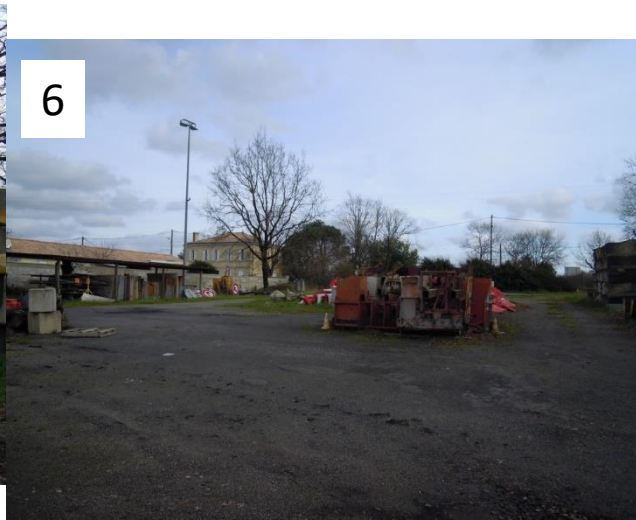
### 6.3.1. Entretien des équipements

Le maître d'ouvrage effectuera un entretien et un contrôle régulier de l'ensemble des équipements. En cas de besoin, l'usage de biocides est à proscrire et une gestion mécanique sera privilégiée.



Légende  
■ Aire de covoiturage - Site Ambarès





9



10



11



12



13



14



15

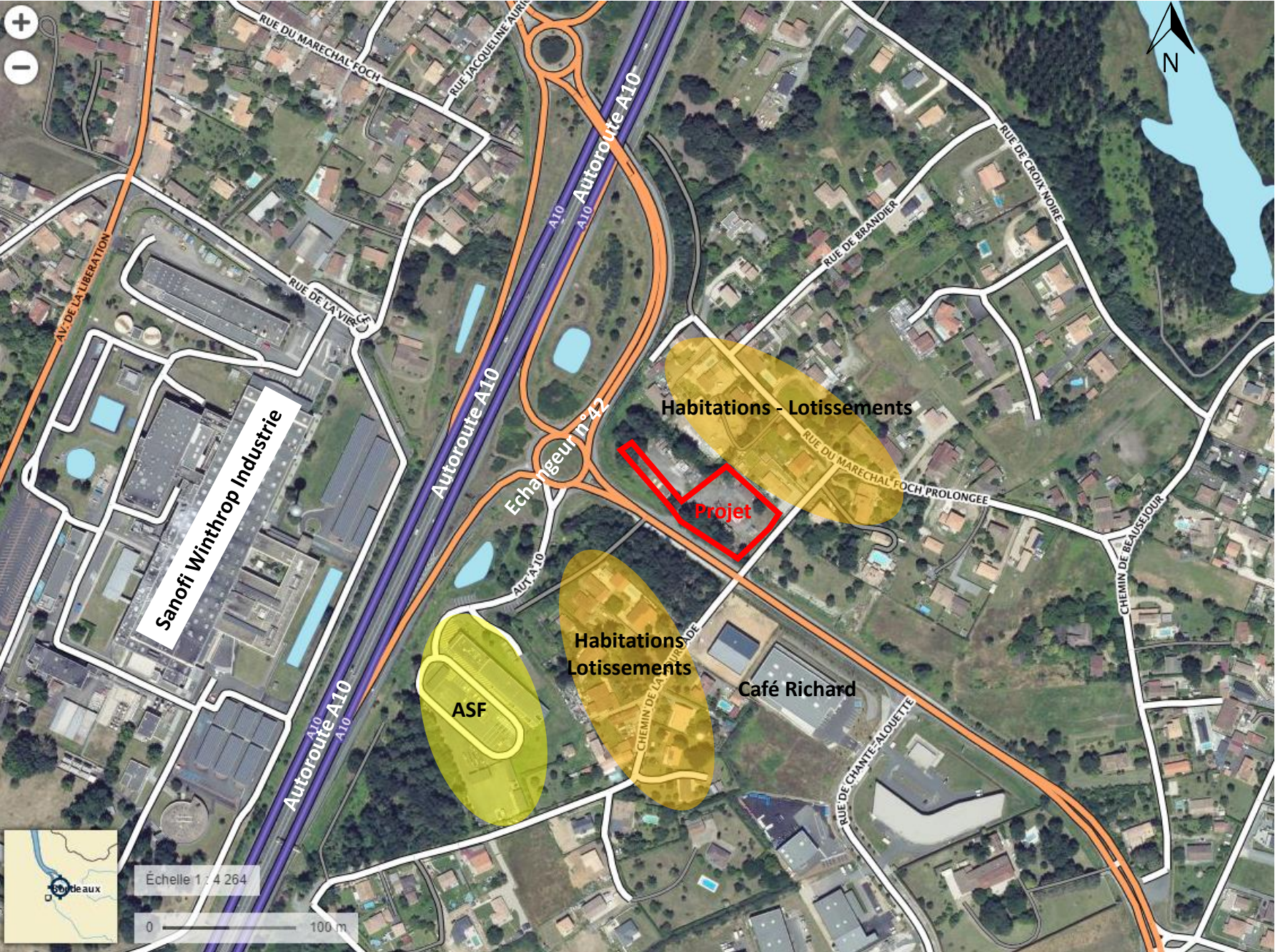


16



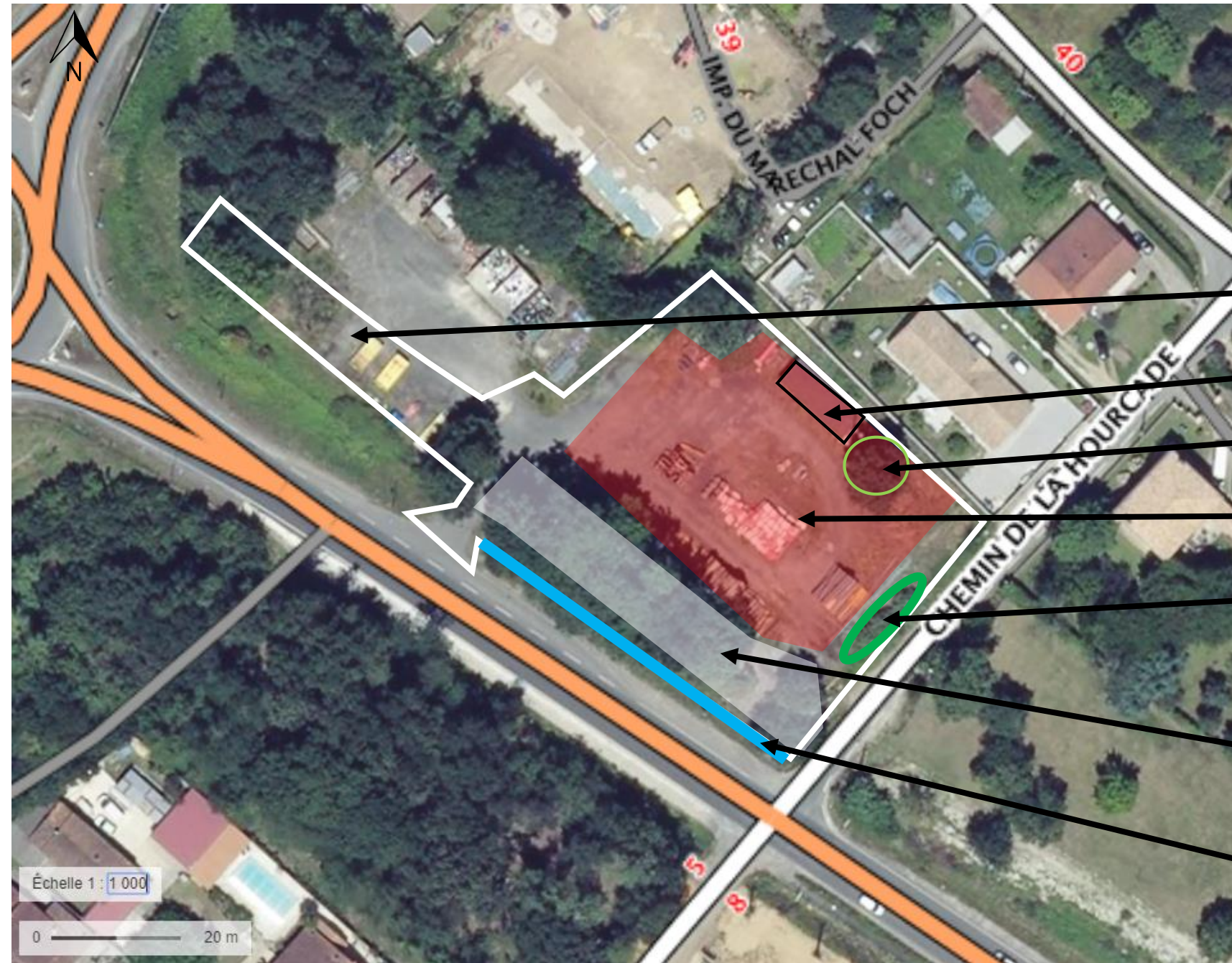






Echelle 1 : 4 264

0 100 m



Futur bassin

Auvent à démolir

Chêne

Espaces remaniés et  
dépôt de matériaux

Fourrés d'ornementales

Chênes et Charmes

Fossé

Échelle 1 : 1 000

0 20 m

SIC La Garonne  
FR7200700

SIC Marais du Bec d'Ambès  
FR7200686

SIC La Dordogne  
FR7200660

Aire covoiturage - Ambarès

SIC Palus de St Loubès et Yzon  
FR7200682

Site Natura 2000 – Directive Habitats

