

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

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

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

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

16/06/2020

Dossier complet le :

16/06/2020

N° d'enregistrement :

2020-9839

### 1. Intitulé du projet

Création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur n°41 de l'autoroute A10 (section Poitiers-Bordeaux) sur la commune de Saint-Vincent-de-Paul

### 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 74 places de stationnement, avec une première phase de 40 places puis une possible extension dans un second temps permettant l'ajout de places de stationnement supplémentaires. Le nombre de place total serait donc porté à environ 74 places après extension. Le projet d'aire de covoiturage sur le site de Saint-Vincent-de-Paul 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 41 de l'autoroute A10 (section Poitiers-Bordeaux) sur la commune de Saint-Vincent-de-Paul, d'un nombre total à terme de 74 places de stationnement.

Il prévoit dans un premier temps la création de 40 places de stationnement, dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduites et 4 réservées aux véhicules électriques. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie de la zone de stationnement.

Dans un second temps, le projet pourra faire l'objet d'une extension de 34 places de stationnements supplémentaires (portant le total à 74 places). La chaussée et les trottoirs seront revêtus en enrobé, et l'aménagement fait l'objet d'un aménagement paysager, permettant de renforcer l'interface avec les voiries départementales par la mise en place d'une prairie rustiques accompagnée de lignes de plantations arbustives espacées de 3 m. Les surfaces en enrobés seront limitées autant que possible.

Le site se situe sous le tablier de l'ouvrage de franchissement de la Dordogne par l'A10, entre le carrefour giratoire et le cours d'eau de la Dordogne. Il n'est à ce jour pas accessible par les véhicules. La parcelle présente des conditions d'implantation favorables à un parking : le site est déjà artificialisé sur un sol remanié et présente à priori des conditions favorables de sol et de portance. La gestion des eaux pluviales est analysée au regard des règles métropolitaines, et des conditions de rejet à l'exutoire (faible apport d'eau de pluie sous le tablier). 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 74 places de stationnement. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie de la zone de stationnement. L'aménagement sera réalisé en deux temps : 1) 40 places de stationnement seront d'abord réalisées dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite et 4 réservées aux véhicules électriques. 2) Le projet pourra faire l'objet d'une extension de 34 places de stationnements supplémentaires, augmentant le nombre de stationnement total à environ 74 places.

Le projet comprend les travaux préparatoires suivants :

- Le nettoyage de la surface;
- La démolition/dépose d'ouvrage en place : GBA et assainissement.

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 le projet. Toutefois, à noter tout de même que l'aménagement prévu est abrité par le tablier du pont de l'A10 et n'est donc pas soumis aux conditions pluviométriques classiques.

Les eaux pluviales du projet seront stockées dans le bassin de rétention à ciel ouvert et seront régulées avant rejet à l'exutoire qui sera le fossé en place le long de la RD115. Conformément aux documents opposables, le volume de rétention à prévoir est de 23 m<sup>3</sup> au total, avec un débit de fuite de 0,3 l/s. L'assainissement respecte les prescriptions de l'ensemble des documents opposables.

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

### 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 co-voiturage à proximité de l'échangeur n°41 de l'autoroute A10. L'entrée s'effectuera depuis la route départementale 115, et la sortie s'effectuera sur le giratoire de la RD115.

Une aire de retournement est aménagée en extrémité de l'aménagement.

Les accès seront interdits aux PL et aux TMD.

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.

#### 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 est soumis à dossier de déclaration loi sur l'eau vis-à-vis de la rubrique 3.2.2.0 (travaux et installations dans le lit majeur de la Dordogne). Le projet présente une superficie totale de 6600 m<sup>2</sup>, dont 2250 m<sup>2</sup> de surfaces imperméables, et se situe en zone rouge du PPRI de la Presqu'île d'Ambès (lit majeur de la Dordogne). Ainsi, le projet est soumis à la rubrique 3.2.2.0 pour une Déclaration au titre de la loi sur l'eau (surface comprise entre les seuils de 400 m<sup>2</sup> et 10000 m<sup>2</sup>). Le projet est également soumis à évaluation des incidences Natura 2000, intégrée au dossier loi sur l'eau.

Le projet compte 74 places de stationnement, il est donc soumis à permis d'aménager vis-à-vis du Code de l'Urbanisme. Le projet est compatible avec le PLU de Bordeaux Métropole.

#### 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 projet	74 places
Superficie totale du projet	6600 m <sup>2</sup>
Surface imperméabilisée	2250 m <sup>2</sup>
Nombre d'arbres à supprimer	5 arbres
Nombre d'arbres à conserver	2 arbres
Volume du bassin de gestion des eaux pluviales	23 m <sup>3</sup>
Aménagement paysager	870 m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Echangeur 41 de l'autoroute A10  
RD115  
33440 Saint-Vincent-de-Paul

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 0 ° 27 ' 35 " O Lat. 44 ° 57 ' 8 " 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 est situé à proximité immédiate de la ZNIEFF de type 2 "La Dodogne" (720020014). Il est localisé à 1,1 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 de Saint-Vincent-de-Paul est couverte par : - Les cartes stratégiques du Bruit de Saint-Vincent-de-Paul - 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 : il se situe néanmoins en bordure de l'enveloppe territoriale des principales zones humides identifiées dans le SAGE Estuaire de la Gironde. Des sondages pédologiques ont été réalisés par un expert sur site fin janvier 2020, permettant de confirmer la présence de zones humides autour du site du projet. Le projet évite ces zones humides. Cf Notice environnementale.

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 de Saint-Vincent-de-Paul 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. Le projet est situé au sein du zonage rouge du risque inondation dans le PPRI de la Presqu'île d'Ambès. Le projet respectera les prescription du PPRI et sera ainsi compatible avec celui-ci.
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 de Saint-Vincent-de-Paul 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 concerne par les ZRE, au titre de l'aquifère de référence correspondant à l'Éocène supérieur et dont la cote de référence est -40 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. Néanmoins, en rive droite de la Dordogne, à 650 m à l'Est, se trouve le site inscrit nommé Village extension (Asques) désigné en 1979.
<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 se situe à proximité immédiate d'un site Natura 2000 : SIC La Dordogne (FR7200660). D'autres sites sont plus éloignés : SIC Marais du Bec d'Ambès (FR7200686) à 2 km au nord-ouest du projet, SIC La Garonne à 7,5 km au sud-ouest du projet et le SIC Palus de St Loubès et Yzon à 3,2 km à l'est du projet.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 ?

Veuillez 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 projet n'est pas susceptible d'entraîner de perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante. L'emprise même du projet n'est pas considérée comme zone humide ni habitat d'intérêt communautaire. Les enjeux écologiques se concentrent sur les espaces limitrophes. En effet, le projet s'inscrit dans une démarche ER, d'évitement et de réduction des impacts. Les secteurs à enjeux écologiques et les zones humides avoisinantes seront évitées par le projet et des mesures de réduction seront mises en place notamment pendant la phase travaux. 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 est situé à proximité immédiate de sites Natura 2000.  Un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, sur la base d'une expertise écologique, sera réalisée dans le cadre du dossier de déclaration loi sur l'eau. Cette évaluation est également intégrée dans la notice environnementale annexée au cas par cas.

	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 situé en zonage agricole au PLU de Bordeaux Métropole. Il se situe également en partie au sein d'un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques (Berges de Dordogne). Néanmoins, le site du projet est essentiellement composé de sols compactés et de graves. Les sols du secteur sous le viaduc sont remaniés. Ainsi, le projet n'engendre pas de consommation d'espaces agricoles et naturels. De plus, le projet prévoit un aménagement paysager, permettant d'améliorer le caractère visuel du projet.
<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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Saint-Vincent-de-Paul comporte un PPRN Inondation (de la Presqu'île d'Ambès). Celui-ci se situe dans le lit majeur de la Dordogne. Ainsi, le projet se situe en zonage rouge du PPRI. Le projet est donc concerné par des naturels.  Le projet est également 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. A noter aussi l'absence de bâti sensibles à proximité du site. 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.</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 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>La surface imperméabilisée du projet est de 2250 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 23 m<sup>3</sup>, avec un débit de rejet conformément aux documents opposables.</p> <p>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 (présence de l'autoroute A10 au-dessus), 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 de prairies rustique accompagnée de lignes de plantations arbustives espacées de 3m. 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 du zonage agricole (Ag), et se situe en partie au sein d'un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagère (Berges de Dordogne). Afin de respecter les prescriptions du PLU, le projet prévoit la mise en place d'un aménagement paysager autour de l'aire de covoiturage.

**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 :

> Démarche ER des zones humides identifiées et balisage de ces zones humides en phase travaux > Préservation de la ressource en eau face aux risques de pollutions accidentelles en phase travaux > Période de travaux intégrant le cycle biologique des espèces sensibles > Emprise réduite au strict nécessaire avec balisage des espaces sensibles > Prise en compte des espèces exotiques envahissantes

- 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 et bords de berges : 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°41 de l'autoroute A10 sur la commune de Saint-Vincent-de-Paul**

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 41 de l'autoroute A10 sur la commune de Saint-Vincent-de-Paul

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	VCT	30/01/2020
01	Version après modifications 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	09/06/2020

ARTELIA  
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.....	6
2.	Localisation du projet.....	7
3.	Description du projet.....	9
3.1.	Analyse multicritères.....	9
3.2.	Projet retenu – Combinaison des variantes A et B.....	10
3.2.1.	Description des aménagements.....	10
3.2.2.	Assainissement – Gestion des eaux pluviales.....	12
3.3.	Aménagement paysager.....	15
3.4.	Travaux.....	16
4.	Cad战略 réglementaire.....	17
4.1.	Examen au cas par cas.....	17
4.2.	Dossier loi sur l’eau (au titre du code de l’environnement).....	18
4.3.	Dossier d’évaluation des incidences Natura 2000.....	19
4.4.	Autorisation d’urbanisme.....	19
4.5.	Conclusion.....	20
5.	Notice environnementale.....	21
5.1.	Etat initial de l’environnement.....	21
5.1.1.	Milieu physique.....	21
5.1.1.1.	Climat.....	21
5.1.1.2.	Topographie.....	21
5.1.1.3.	Géologie.....	22
5.1.1.4.	Eaux souterraines.....	22
5.1.1.5.	Eaux superficielles.....	24
5.1.1.6.	Usages et pressions sur l’eau et le milieu aquatique.....	27
5.1.2.	Milieu naturel.....	27
5.1.2.1.	Classement et zonages réglementaires des cours d’eau.....	27
5.1.2.2.	Zonages d’inventaire et de protection.....	28
5.1.2.3.	Continuités écologiques – Trame Verte et Bleue.....	31
5.1.2.4.	Zones humides.....	33
5.1.2.5.	Ecologie du site.....	36
5.1.3.	Risques naturels.....	40
5.1.3.1.	Inondation.....	40
5.1.3.2.	Risque mouvement de terrain.....	41
5.1.4.	Documents d’urbanisme applicables.....	41
5.1.4.1.	SCoT 2030 de l’aire métropolitaine bordelaise.....	41
5.1.4.2.	Plan Local d’Urbanisme Bordeaux Métropole.....	42
5.2.	Incidences potentielles du projet.....	44
5.2.1.	Effets potentiels du projet en phase travaux.....	44
5.2.2.	Effets potentiels du projet en phase d’exploitation.....	46
5.3.	Mesures correctrices envisagées.....	48
5.3.1.	Mesures en phase travaux.....	48
5.3.1.1.	Assurer un chantier à moindre impact environnemental.....	48
5.3.1.2.	Prise en compte des enjeux écologiques.....	49
5.3.2.	Mesures en phase d’exploitation.....	50
6.	Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000.....	52
6.1.	Préambule.....	52
6.1.1.	Cadre juridique.....	52
6.1.2.	Effets de l’inscription.....	53
6.2.	Présentation des sites Natura 2000.....	53
6.2.1.	Localisation des sites Natura 2000.....	54
6.2.2.	Habitats et espèces d’intérêt communautaire – Vulnérabilité et Enjeux de conservation du Site d’importance communautaire (Directive Habitat) FR7200660 « La Dordogne ».....	55
6.3.	Site de projet.....	64

Notice environnementale

CREATION D’UNE AIRE DE COVOITURAGE AU DROIT DE L’ECHANGEUR N 41 DE L’AUTOROUTE A10 SUR LA COMMUNE DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL

6.3.1.	Méthodologie et investigations de terrain : .....	64
6.3.2.	Milieux naturels .....	65
6.3.3.	Flore.....	66
6.3.4.	Faune .....	66
6.4.	Incidences du projet sur le réseau Natura 2000 .....	68
6.5.	Mesures de suppressions et de réductions des incidences .....	69
7.	<i>Moyens de surveillance et d'intervention</i> .....	71
7.1.	Surveillance en phase travaux .....	71
7.1.1.	Surveillance du chantier .....	71
7.1.2.	Prévention des usagers.....	71
7.2.	Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident en phase travaux .....	72
7.2.1.	Plan d'alerte en cas de pollution .....	72
7.3.	En phase d'exploitation .....	73
7.3.1.	Entretien des équipements .....	73

## FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET.....	7
FIGURE 2 : PLAN DE LOCALISATION – ZOOM.....	8
FIGURE 3 : PLAN DES AMENAGEMENTS DE SURFACE. SOURCE : AVP .....	11
FIGURE 4 : TRAVAUX PREPARATOIRES ET TERRASSEMENTS. SOURCE : AVP .....	12
FIGURE 5 : FICHE BORDEAUX METROPOLE - CALCUL DU VOLUME DE RETENTION NECESSAIRE POUR LA GESTION DES EAUX PLUVIALES .....	13
FIGURE 6 : PLAN DES RESEAUX. SOURCE : AVP.....	14
FIGURE 7 : ZOOM SUR PLAN DES RESEAUX. SOURCE : AVP .....	14
FIGURE 8 : AMENAGEMENT PAYSAGER PREVU DANS LE CADRE DU PROJET. SOURCE : AVP .....	16
FIGURE 9 : DIAGRAMME DES TEMPERATURES ET DES PRECIPITATIONS (STATION METEOROLOGIQUE DE MERIGNAC – 2014 – SOURCE : METEO FRANCE) .....	21
FIGURE 10 : TOPOGRAPHIE.....	21
FIGURE 11 - CARTE GEOLOGIQUE DU SECTEUR D'ETUDE. SOURCE : INFOTERRE .....	22
FIGURE 12 : HYDROGRAPHIE DU SECTEUR D'ETUDE. SOURCE : GEOPORTAIL .....	24
FIGURE 13 : BASSIN VERSANT DU PROJET .....	25
FIGURE 14 : BILAN DES RESULTATS DE LA MASSE D'EAU DE TRANSITION ESTUAIRE FLUVIAL DORDOGNE (FRFT32) ACQUIS DANS LE CADRE DE SURVEILLANCE DE LA DCE 2000/60/CE (SOURCE : IFREMER).....	26
FIGURE 15 : POINTS DE REJET A PROXIMITE DU SECTEUR D'ETUDE. SOURCE : SIEAG .....	27
FIGURE 16 : LOCALISATION DES SITES NATURA 2000 PAR RAPPORT AU PROJET. SOURCE : GEOPORTAIL BIODIVERSITE NOUVELLE AQUITAINE	29
FIGURE 17 : LOCALISATION DES SITES NATURA 2000 PAR RAPPORT AU PROJET. SOURCE : GEOPORTAIL BIODIVERSITE NOUVELLE AQUITAINE	29
FIGURE 18 : LOCALISATION DES ZNIEFF PAR RAPPORT AU PROJET. SOURCE : GEOPORTAIL BIODIVERSITE NOUVELLE AQUITAINE .....	30
FIGURE 19 : EXTRAIT DE L'ETAT DES LIEUX DU SRCE ANNULE. SOURCE : TVB NOUVELLE AQUITAINE .....	32
FIGURE 20 EXTRAIT DE LA CARTOGRAPHIE DE L'ENVELOPPE TERRITORIALE DES PRINCIPALES ZONES HUMIDES. SOURCE : SAGE ESTUAIRE DE LA GIRONDE ET MILIEUX ASSOCIES .....	33
FIGURE 21 : PRE LOCALISATION DES ZONES HUMIDES.....	34
FIGURE 22 : LOCALISATION DES SONDRAGES PEDOLOGIQUES POUR LA DETERMINATION DE ZONE HUMIDE.....	35
FIGURE 23 : LOCALISATION DES ZONES HUMIDES IDENTIFIEES .....	36
FIGURE 24 : ESPACES INTER-PILIER AUTOROUTIER ACCUEILLANT LE PROJET.....	37
FIGURE 25 : PLANTATIONS PRINCIPALEMENT DE FRENES, CHENES ET CHENES D'AMERIQUE AU NORD ET AU SUD DU SITE DE PROJET .....	37
FIGURE 26 : MERLON ET FRANGE RIVULAIRE DE BORD DE DORDOGNE .....	37
FIGURE 27 : ZONE DE DEPOT RUDERALISEE ET FOURRES LIMITROPHES AU PROJET (SECTEUR SUD-EST DE L'AIRE D'ETUDE).....	38
FIGURE 28 : PPRI DE LA PRESQU'ILE D'AMBES. SOURCE : GEORISQUES .....	40
FIGURE 29 : ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES - EXPOSITION. SOURCE : GEORISQUES.....	41
FIGURE 30 : PU DE BORDEAUX METROPOLE .....	42

FIGURE 31 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS DU PROJET. SOURCE : AVP .....	51
FIGURE 32 : LOCALISATION DES SITES NATURA 2000 SUR LE SECTEUR D'ÉTUDE. SOURCE : GEOPORTAIL BIODIVERSITE NOUVELLE AQUITAINE	54
FIGURE 33 : LOCALISATION DU SITE NATURA 2000 LA DORDOGNE PAR RAPPORT AU PROJET .....	54
FIGURE 34 : EXTRAIT DE LA CARTOGRAPHIE DES HABITATS SUIVANT LA TYPOLOGIE NATURA 2000. SOURCE : DOCOB SITE FR7200660 ....	57
FIGURE 35 : CARTOGRAPHIE DES ZONES D'OBSERVATION DE LA CISTUDE D'EUROPE ASSOCIEES AUX FONCTIONS. SOURCE : DOCOB .....	59
FIGURE 36 : CARTOGRAPHIE DES ZONES FAVORABLES D'OBSERVATION DE L'ANGELIQUE DES ESTUAIRES. SOURCE : DOCOB .....	59
FIGURE 37 : CARTOGRAPHIE DES ZONES D'OBSERVATION DE L'AGRION DE MERCURE ET DE LA CORDULIE A CORPS FIN. SOURCE : INPN .....	60
FIGURE 38 : CARTOGRAPHIE DES ZONES D'OBSERVATION DE LA LOUTRE D'EUROPE. SOURCE : INPN .....	60
FIGURE 39 : CISTUDE D'EUROPE. SOURCE : INPN.....	61
FIGURE 40 : CARTOGRAPHIE DE L'ÉTAT DE CONSERVATION DES HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE. SOURCE : DOCOB LA DORDOGNE ..	64
FIGURE 41 : ESPACES INTER-PILIER AUTOROUTIER ACCUEILLANT LE PROJET.....	65
FIGURE 42 : PLANTATIONS PRINCIPALEMENT DE FRENES, CHENES ET CHENES D'AMERIQUE AU NORD ET AU SUD DU SITE DE PROJET .....	65
FIGURE 43 : MERLON ET FRANGE RIVULAIRE DE BORD DE DORDOGNE .....	66

## TABLEAUX

TABLEAU 1 : CARACTERISTIQUES DES MASSES D'EAUX SOUTERRAINES IDENTIFIEES AU NIVEAU DE LA ZONE D'ÉTUDE (SOURCE : INFOTERRE) ...	22
TABLEAU 2 : ETAT ET OBJECTIFS DE BON ETAT DES MASSES D'EAUX SOUTERRAINES IDENTIFIEES AU NIVEAU DE LA ZONE D'ÉTUDE (SOURCE : AGENCE DE L'EAU ADOUR-GARONNE) .....	23
TABLEAU 3 : ETAT DE LA MASSE D'EAU SUPERFICIELLE A PROXIMITE DU PROJET (SOURCE : SIEAG) .....	25
TABLEAU 4 : OBJECTIFS D'ATTEINTE DU BON ETAT DE LA MASSE D'EAU SUPERFICIELLE A PROXIMITE DU PROJET (SOURCE : SIEAG).....	26
TABLEAU 5 : CLASSES D'HABITATS SUR LE SITE NATURA 2000. SOURCE : INPN .....	55
TABLEAU 6 : EXTRAIT DU DOCOB LA DORDOGNE – HABITATS NATURELS D'INTERET COMMUNAUTAIRE. SOURCE : INPN .....	56
TABLEAU 7 : EXTRAIT DU DOCOB LA DORDOGNE – HABITATS DES ESPECES D'INTERET COMMUNAUTAIRE. SOURCE : INPN .....	58

## 1. CONTEXTE DU PROJET

Le projet consiste en la création d'une aire de covoiturage au droit de l'échangeur 41 de l'autoroute A10 (section Poitiers-Bordeaux) sur la commune de Saint-Vincent-de-Paul, d'un nombre total à terme de 74 places de stationnement.

Il prévoit dans un premier temps la création de 40 places de stationnement, dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduites et 4 réservées aux véhicules électriques. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie de la zone de stationnement. Dans un second temps, le projet pourra faire l'objet d'une extension de 34 places de stationnements supplémentaires, augmentant le nombre de stationnement total à environ 74 places.

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 de Saint-Vincent-de-Paul (au sud d'Ambès), à proximité de l'échangeur n°41 de l'A10 (section Bordeaux-Poitiers), en Gironde.

Le site se situe sous l'ouvrage de franchissement de la Dordogne par l'A10, entre le carrefour giratoire et le cours d'eau de la Dordogne. Il n'est à ce jour pas accessible par les véhicules. La parcelle présente des conditions d'implantation favorables à un parking : le site est partiellement revêtu et présente à priori des conditions favorables de sol et de portance.

En revanche, les conditions d'accès méritent une attention très particulière : l'accès envisagé prévoit de créer une branche supplémentaire au carrefour giratoire en place. Celle-ci devra toutefois être implantée en considérant les piles de pont en place, et veillant à la sécurisation d'ensemble aux chocs éventuels.

Ces obstacles devront être considérés comme des éléments structurants aux conditions d'accès et d'implantation.

La complexité de l'aménagement réside donc essentiellement sur la bonne prise en compte et la préservation des ouvrages en place.



Figure 1 : Localisation du projet



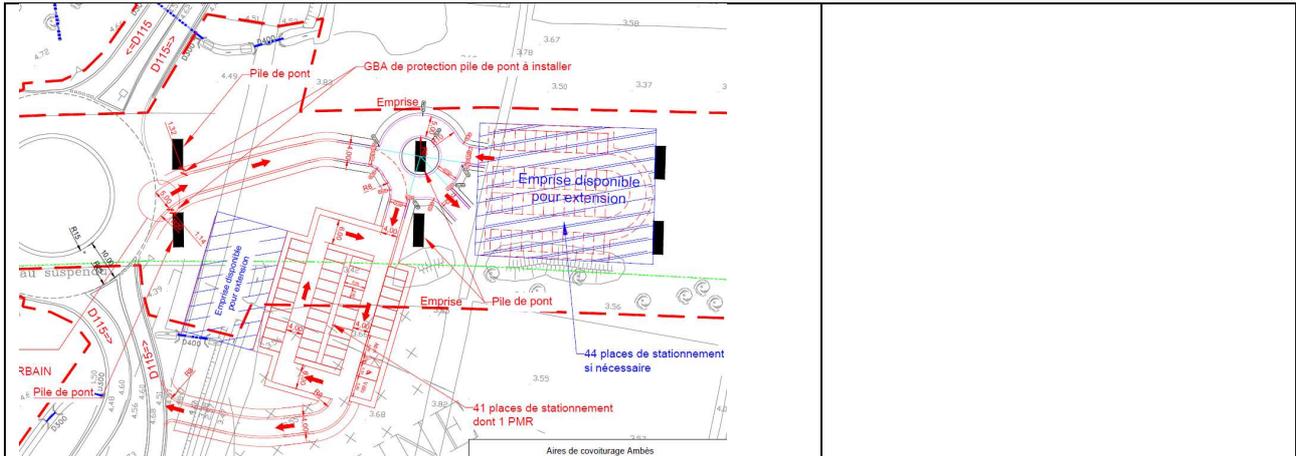
Figure 2 : Plan de localisation – Zoom

### 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>40 places de stationnement créées avec possibilité d'extension</p> <p>Entrée/sortie sur l'anneau créé entre les 2 piles de pont</p>
<p><b>Variante A :</b></p>	<p>Reconfiguration de l'accès conformément au guide SETRA « Carrefours plans », par homogénéité aux autres accès.</p> <p>Incompatibilité avec les piles de pont</p>
<p><b>Variante B :</b></p>	<p>Entrée et sortie déconnectée : entrée depuis la RD et sortie sur l'anneau du giratoire</p> <p>Emprise de l'aménagement contenue dans le circuit de circulation, mais hors foncier maîtrisé</p>
<p><b>Variante C :</b></p>	<p>Inversion de l'entrée et de la sortie.</p> <p>Plusieurs possibilités d'extension</p> <p>Emprise de l'aménagement contenue dans le circuit de circulation, mais hors foncier maîtrisé</p>



A l'issue de cette première analyse, ASF a porté son choix sur une variante combinée A + B, considérant les principes suivants :

- Intégrer l'entrée du parking dans les emprises ASF,
- Réaliser le parking de manière moins condenser que les esquisses précédentes (plus en longueur),
- Réaliser la sortie du parking au niveau du rond-point, comme indiquée dans la version B

Ce choix est issu de retours d'expériences ASF.

L'extension jusqu'aux piles suivantes est retenue en variante.

## 3.2. PROJET RETENU – COMBINAISON DES VARIANTES A ET B

### 3.2.1. Description des aménagements

Le projet consiste en la création de 74 places de stationnement. Des cheminements piétons seront réalisés en périphérie de la zone de stationnement. L'aménagement sera réalisé en deux temps :

- 1) 40 places de stationnement seront d'abord réalisées dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite et 4 réservées aux véhicules électriques.
- 2) Le projet pourra faire l'objet d'une extension de 34 places de stationnements supplémentaires, augmentant le nombre de stationnement total à environ 74 places.

Des cheminements piétons sont réalisés en périphérie de la zone de stationnement. L'ensemble de l'aménagement est globalement revêtu en enrobé (chaussée et trottoirs). Néanmoins, afin de renforcer l'interface avec les voiries départementales, un aménagement paysager sera mis en place afin de limiter au les surfaces enrobées autant que possible.

L'entrée s'effectue depuis la RD115, et la sortie s'effectue sur le carrefour giratoire. Une aire de retournement est aménagée en extrémité de l'aménagement.

Les plans du projet se situent en Annexe 4.

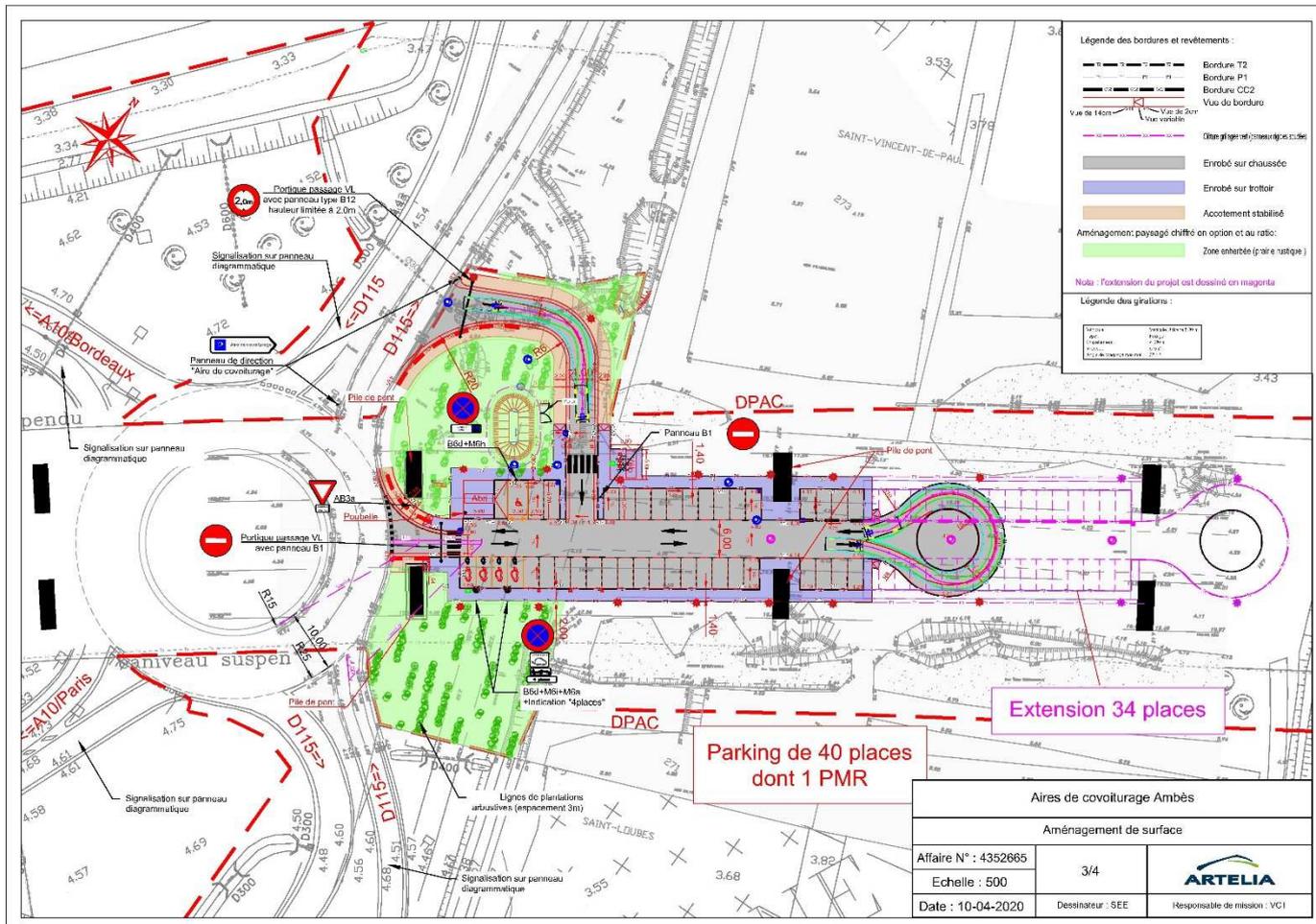


Figure 3 : Plan des aménagements de surface. Source : AVP

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).

**Dégagement des emprises et travaux préparatoires :**

Le projet prévoit :

- Le débroussaillage/abattage arbres et nettoyage de la surface ;
- La démolition/dépose d'ouvrage en place : GBA et assainissement.

**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 P2 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.

Des **démolitions de voirie** actuellement en place sont également prévues, pour reconstitution d'espaces verts.

Outre les travaux de terrassement liés à la voirie, ils comprennent également le bassin de rétention (solution compensatoire eaux pluviales). Les travaux de raccordement de voirie sont pris en charge par Bordeaux Métropole.

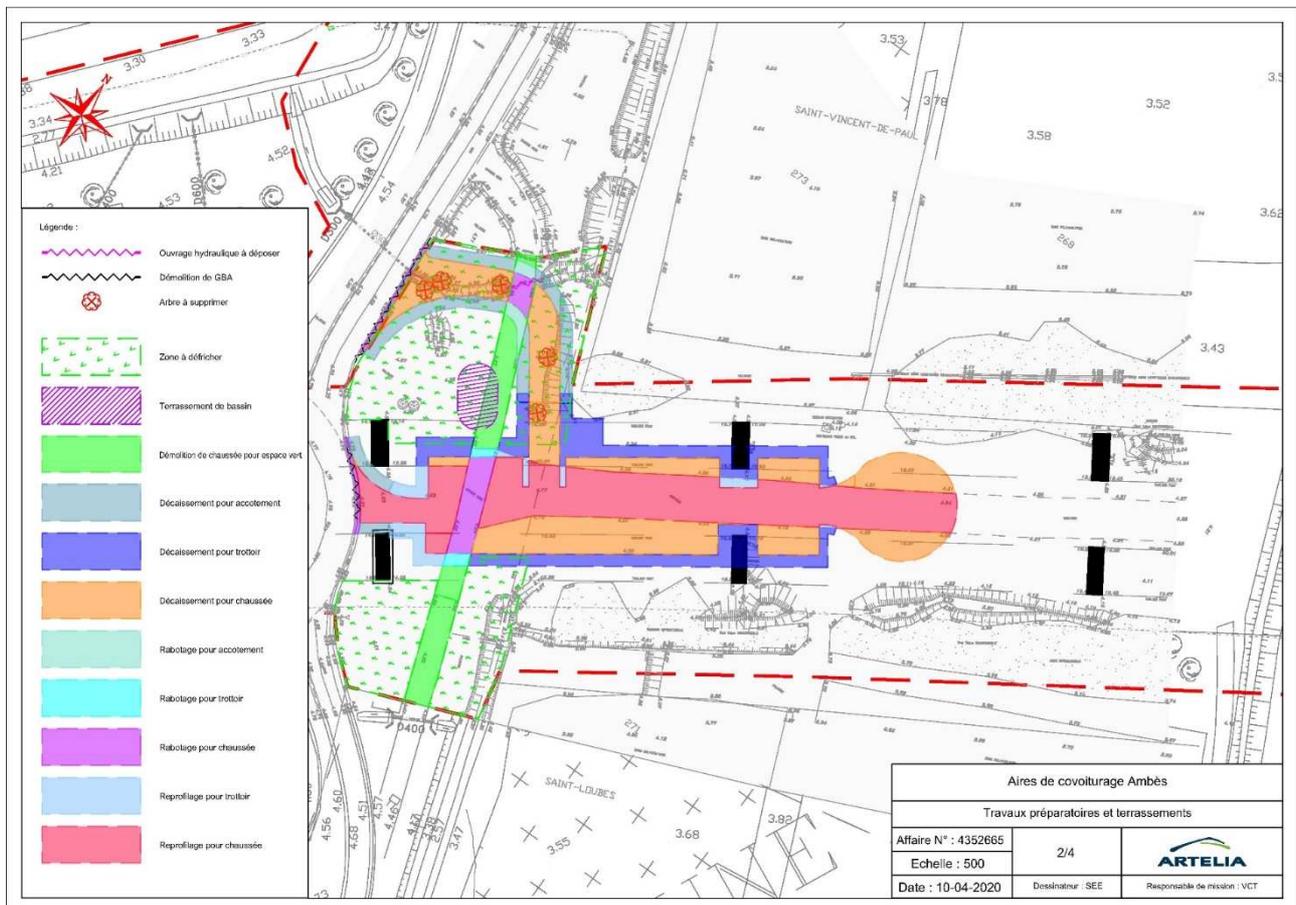


Figure 4 : Travaux préparatoires et terrassements. Source : AVP

### 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 de Saint-Vincent-de-Paul génère une imperméabilisation de l'ordre de 2250 m<sup>2</sup> (projet global). Le volume de rétention serait de 121 m<sup>3</sup> dans une application stricte du cadre métropolitain.

Toutefois, dans le présent cas de figure, l'aménagement est abrité par le tablier du pont de l'A10, et n'est donc pas soumis aux conditions pluviométriques classiques.

Nous proposons donc de considérer un coefficient de ruissellement de 0,2, par sécurité.

Le volume de rétention à prévoir est de 23 m<sup>3</sup> au total, avec un débit de fuite de 0,3 l/s (conformément aux prescriptions des documents opposables) : (cf fiche type Bordeaux Métropole)

REFERENCES DU DOSSIER D'AUTORISATION D'OCCUPATION DU SOL				
Date	Pétitionnaire	Adresse	N° de dossier	Commune
17/01/2020		Aire covoiturage AMBES	XXX	AMBES
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	m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
	Bassin à ciel ouvert, tout revêtement imperméable...			
	Toitures terrasses (végétalisées ou stockantes)	0,2	2 250 m <sup>2</sup>	450 m <sup>2</sup>
	Surfaces perméables, espaces verts, surfaces non collectées, ...	0,0	m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
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>
		20%	2 250 m <sup>2</sup>	450 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		23 m <sup>3</sup>		0,300 l/s

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.

Le projet prévoit la mise en place d'un bassin à ciel ouvert avec un dispositif de régulation des eaux pluviales. L'exutoire considéré est le fossé en place le long de la RD115, ayant une cote fil d'eau de 2.70 m NGF.



### 3.3. AMENAGEMENT PAYSAGER

Le site d'emprise de l'aménagement se trouve dans une situation particulière dans la mesure où le projet d'aménagement du parking de co-voiturage se situe sous les tabliers de l'Autoroute A10. En ceci, l'emprise actuelle est artificialisée et est couverte par les 2 viaducs routiers. Le site aménagé ne reçoit pas (ou peu selon vent) apport de pluie et est fortement contraint vis-à-vis des ombres portées.

Une solution paysagère végétale comporte donc de forte contrainte (nécessiterait un arrosage et des plantations pouvant éventuellement supporter des conditions d'ensoleillement et de sols très contraintes).



Ci-dessus : vue aérienne du site illustrant la présence des viaducs autoroutiers existant et la localisation du site d'étude. **Détail sur le « motif » paysager des lignes de cultures de jeunes plantations de chênes et de frênes présentes de part et d'autre de l'emprise projet.**

**Le site bénéficie aujourd'hui d'une végétalisation, certes pauvre à titre qualitatif, mais néanmoins efficace en termes d'insertion paysagère. Ainsi, le projet vise à conserver l'ambiance actuelle en renforçant toutefois l'interface avec les voiries départementales via une prairie rustique accompagnée de lignes de plantations arbustives espacées de 3 m.**

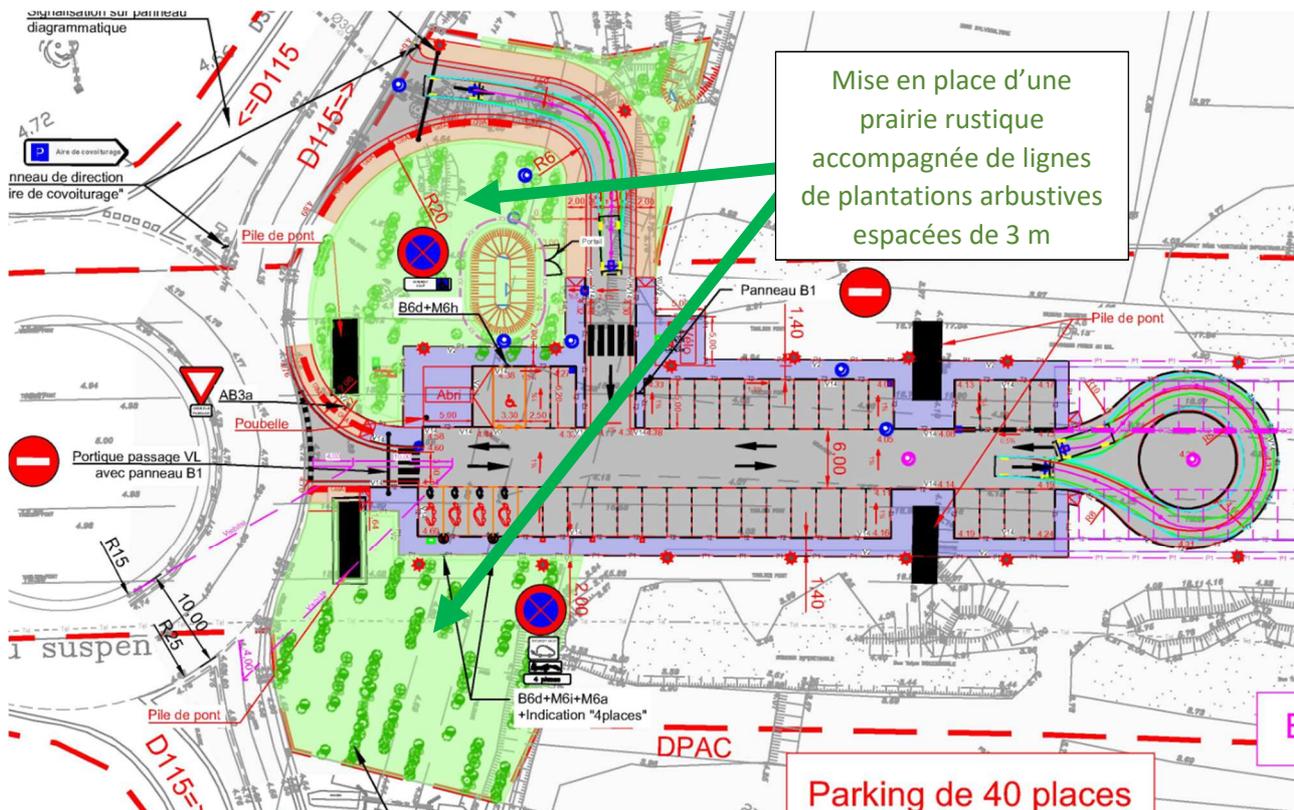


Figure 8 : Aménagement paysager prévu dans le cadre du projet. Source : AVP

### 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.

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 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.

**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°41 – Saint Vincent de Paul 74 places sous le viaduc de la Dordogne + création d'une nouvelle branche au giratoire Surface projet : 6600 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.	Le nombre de place prévu est de 74 places au maximum. <b>Le projet d'aire de covoiturage sous le viaduc de la Dordogne est soumis à examen au cas par cas.</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 concernées par le projet sont les suivantes :

Rubrique	Intitulé	Echangeur n°41 – Saint Vincent de Paul 74 places sous le viaduc de la Dordogne + création d'une nouvelle branche au giratoire Surface projet : 6600 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	La surface du projet étant inférieure à 1 ha (6600 m <sup>2</sup> , dont 2250 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.	Le projet ne prévoit aucune intervention dans le lit mineur de la Dordogne. 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 présente une surface imperméable de 2250 m <sup>2</sup> et se situe en zone rouge du PPRi de la Presqu'île d'Ambès (lit majeur de la Dordogne).  <b>Ainsi, le projet est soumis à la rubrique 3.2.2.0 pour une Déclaration au titre de la loi sur l'eau (surface comprise entre les seuils de 400 m<sup>2</sup> et 10000 m<sup>2</sup>).</b>

<b>3.2.3.0</b>	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 mais inférieure à 3 ha : Déclaration	Un bassin de rétention des eaux pluviales avant rejet en débit régulé est prévu, sa surface est de 60 m <sup>2</sup> .  <b>Rubrique non concerné</b>
<b>3.3.1.0</b>	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	<b>Des zones humides sont situées autour du site du projet. Le passage d'un expert écologue sur site (avec sondages pédologiques) a permis de confirmer la présence de zones humides autour du projet.</b>  <b>Aucune zone humide ne sont localisées au sein même du périmètre du projet. Le projet adopte une séquence ER, avec notamment l'évitement des zones humides alentours et la réduction des effets du projet notamment pendant la phase travaux, par la mise en place de mesures de réduction.</b>  <b>Rubrique non concernée</b>
<b>Conclusion loi sur l'eau</b>		Le projet est soumis à la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature loi sur l'eau.  <b>Le projet est donc soumis à Déclaration au titre de la loi sur l'eau (Code de l'Environnement)</b>

### 4.3. DOSSIER D'ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

**Le projet est soumis à une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.**

**Ce dossier sera intégré au sein du dossier loi sur l'eau que ce soit dans le cadre du dossier de déclaration loi sur l'eau. Il fait partie intégrante des pièces demandées dans l'article R.214-32 Du Code de l'Environnement.**

Dans la mesure où le projet induira une modification d'un site Natura 2000, un dossier d'incidence spécifique devra être réalisé conformément aux articles L. 414-4 et R.414-19 à R.414-24 du Code de l'Environnement.

Cette évaluation des incidences Natura 2000 est également insérée dans cette présente notice environnementale.

### 4.4. 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 :

		<b>Echangeur n°41 – Saint Vincent de Paul 74 places sous le viaduc de la Dordogne + création d'une nouvelle branche au giratoire Surface projet : 6600 m<sup>2</sup></b>
<b>Rubrique</b>	<b>Intitulé</b>	
<b>6</b>	<p>Les aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pouvant contenir au moins 50 unités : Permis d'aménager ;</li> <li>- Pouvant contenir de 10 à 49 unités, sauf résidences mobiles de loisirs : Déclaration préalable ;</li> <li>- De moins de 10 unités : Aucune</li> <li>- 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 instance de classement et les réserves naturelles : Permis d'aménager</li> </ul>	<p>Le projet compte au total 74 places de stationnement.</p> <p><b>Ainsi, le projet est soumis à Permis d'aménager dans le cadre de cette rubrique.</b></p>
<b>7</b>	<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

## 4.5. CONCLUSION

<b>Echangeur n°41 – Saint Vincent de Paul 74 places sous le viaduc de la Dordogne + création d'une nouvelle branche au giratoire Surface projet : 6600 m<sup>2</sup></b>
<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>Dossier loi sur l'eau, avec évaluation des incidences Natura 2000 vis-à-vis du Code de l'Environnement</b></li> <li>- <b>Permis d'aménager vis-à-vis du Code de l'Urbanisme</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.

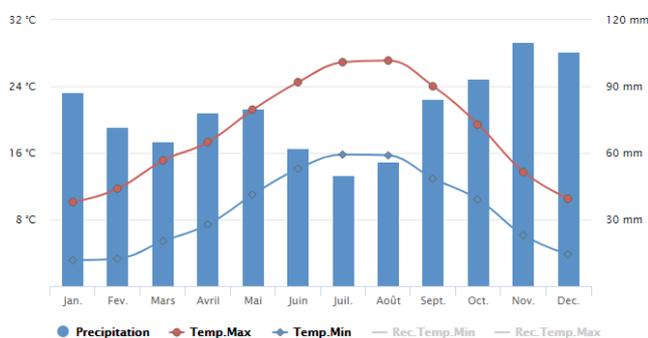


Figure 9 : Diagramme des températures et des précipitations (station météorologique de Mérignac – 2014 – Source : Météo France)

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

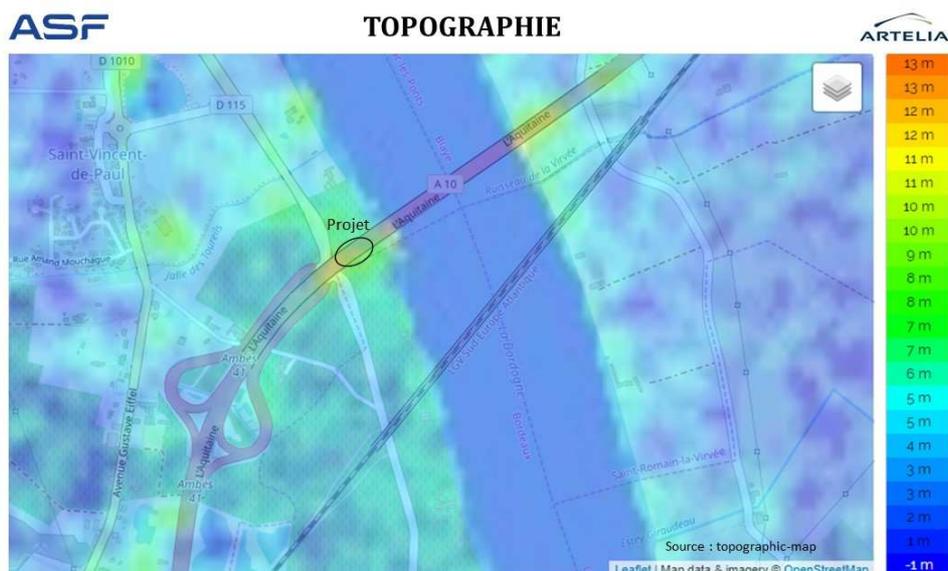


Figure 10 : Topographie

Le projet se situe sur des altitudes proches du niveau de la mer, puisqu'il se situe sur les berges de la Dordogne, dans son lit majeur.

Une campagne de levés topographiques a été réalisée par Géosat en date du 13 et 14 janvier 2020. Le site aménagé est compris entre les côtes 4,20 m NGF (coté Dordogne) et 4,70 m NGF (sur le giratoire).

### 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 d'argiles des « mattes » et de tourbes et argiles tourbeuses.

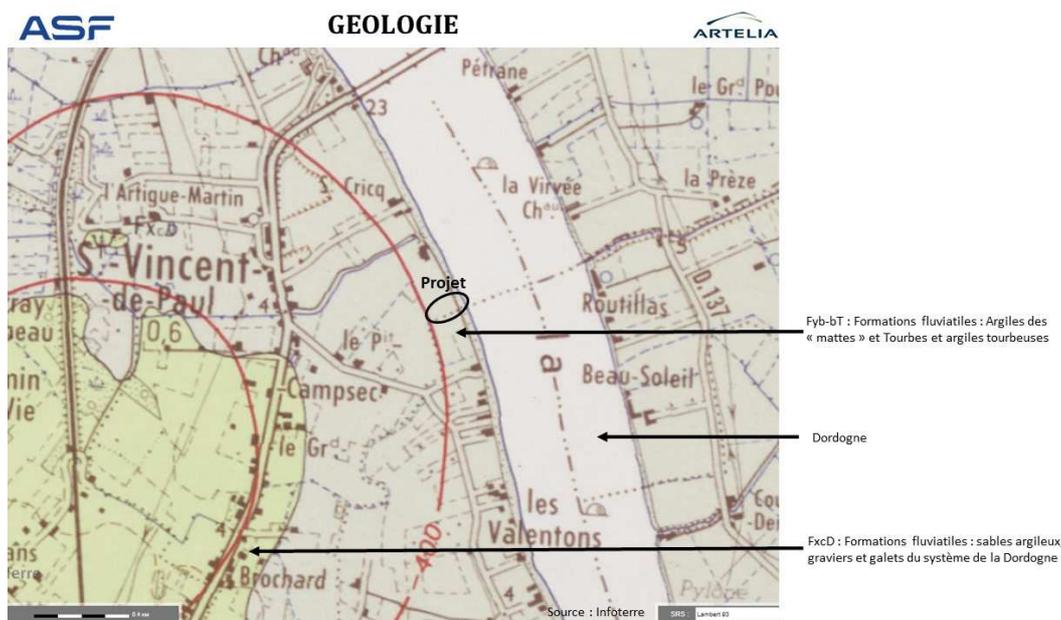


Figure 11 - Carte géologique du secteur d'étude. Source : Infoterre

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 1 : 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	Alluvial	Majoritairement libre	702
FRFG071	Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène nord AG		Majoritairement captif	20063

Code	Nom masses d'eaux souterraines	Type	État hydraulique	Superficie (km <sup>2</sup> )
FRFG072	Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain	Dominante sédimentaire non alluviale	Majoritairement captif	17510
FRFG073	Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain		Captif	24097
FRFG075	Calcaires, grés 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 2 : 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, grés 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 est localisé à proximité immédiate de la Dordogne.

La Dordogne prend naissance au Puy de Sancy, point culminant du Massif central dans la chaîne des monts Dore. Elle conflue avec la Garonne pour former l'estuaire de la Gironde qui débouche sur l'océan Atlantique après avoir traversé le département de la Dordogne et une partie de celui de la Gironde. La Dordogne présente une longueur de 483 km et collecte un bassin versant de 24000 km<sup>2</sup> environ.



Figure 12 : Hydrographie du secteur d'étude. Source : Géoportail

#### 5.1.1.5.2. Bassin versant

Le projet d'aire de covoiturage de Saint-Vincent-de-Paul fait partie du bassin hydrographique de la Dordogne du confluent de la Renaudière au confluent de la Virvée.

## Zone hydrographique du projet – Bassin versant

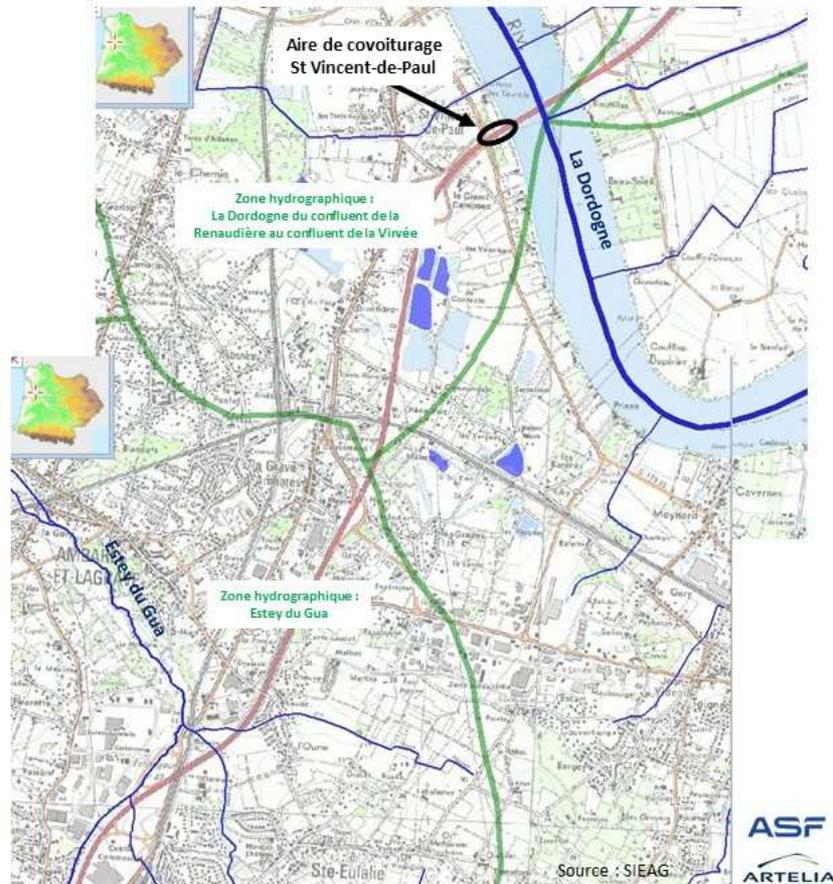


Figure 13 : Bassin versant du projet

### 5.1.1.5.3. Qualité des masses d'eau superficielles

Au niveau du site de l'étude, la Dordogne constitue une masse d'eau superficielle identifiée par le SDAGE « FRFT32 – Estuaire fluvial Dordogne ».

L'état et les objectifs du SDAGE pour cette masse d'eau selon l'évaluation 2016-2021 sur la base de données 2009-2013 sont les suivants :

Tableau 3 : Etat de la masse d'eau superficielle à proximité du projet (Source : SIEAG)

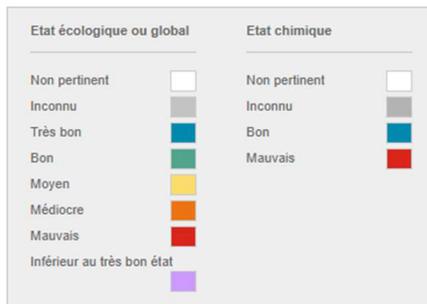
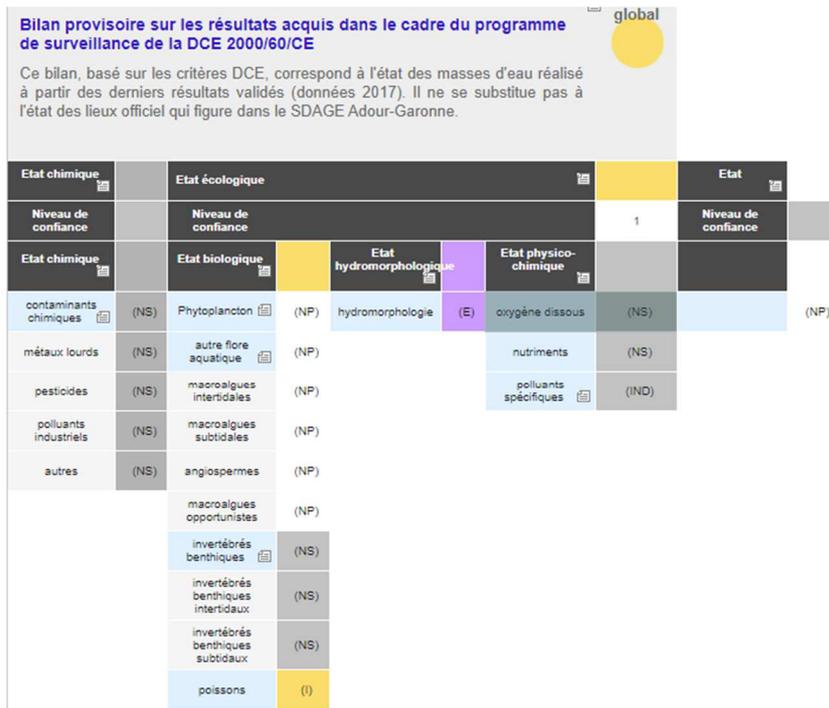
Masse d'eau superficielle	Etat écologique 2009-2013	Etat chimique 2009-2013	
		Avec ubiquiste	Sans ubiquiste
Estuaire fluvial Dordogne (FRFT32)	Médiocre	Non classé	Non classé

Tableau 4 : Objectifs d'atteinte du bon état de la masse d'eau superficielle à proximité du projet (Source : SIEAG)

Masse d'eau superficielle	Objectif de l'état écologique	Objectif de l'état chimique
Estuaire fluvial Dordogne (FRFT32)	Bon état 2027	Bon état 2021

Le Laboratoire Environnement ressources d'Arcachon (Ifremer) est en charge du réseau de surveillance et de collecte des données sur la qualité du milieu marin littoral sur la région Aquitaine.

La masse d'eau de transition Estuaire fluvial Dordogne (FRFT32) fait l'objet du contrôle de surveillance Directive Cadre sur l'Eau (DCE). Les résultats sont présentés ci-dessous.



DI - Données insuffisantes  
DNP - Descripteur non prospecté dans cette masse d'eau  
ENS - Elément de qualité non suivi  
IND - Indicateur non défini  
NP - Indicateur non pertinent ( absent ou non représentatif)  
NS - Pas de contrôle de surveillance dans cette masse d'eau  
E - Classement basé sur un avis d'expert  
I - Classement basé sur l'indicateur

Niveau de confiance

- 1: faible
- 2: moyen
- 3: élevé

Figure 14 : Bilan des résultats de la masse d'eau de transition Estuaire fluvial Dordogne (FRFT32) acquis dans le cadre de surveillance de la DCE 2000/60/CE (Source : Ifremer)

Comme indiqué précédemment, cette masse d'eau présente un état global moyen.

### 5.1.1.6. Usages et pressions sur l'eau et le milieu aquatique

#### 5.1.1.6.1. Prélèvements

D'après l'Agence Régionale de Santé et l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, aucun prélèvement n'est réalisé à proximité du site d'étude que ce soit pour l'agriculture, l'eau potable ou pour l'industrie.

#### 5.1.1.6.2. Rejets-Assainissement

Seul un établissement polluant se situe au niveau de l'échangeur 41. Néanmoins, celui-ci n'aura aucun impact sur le projet.

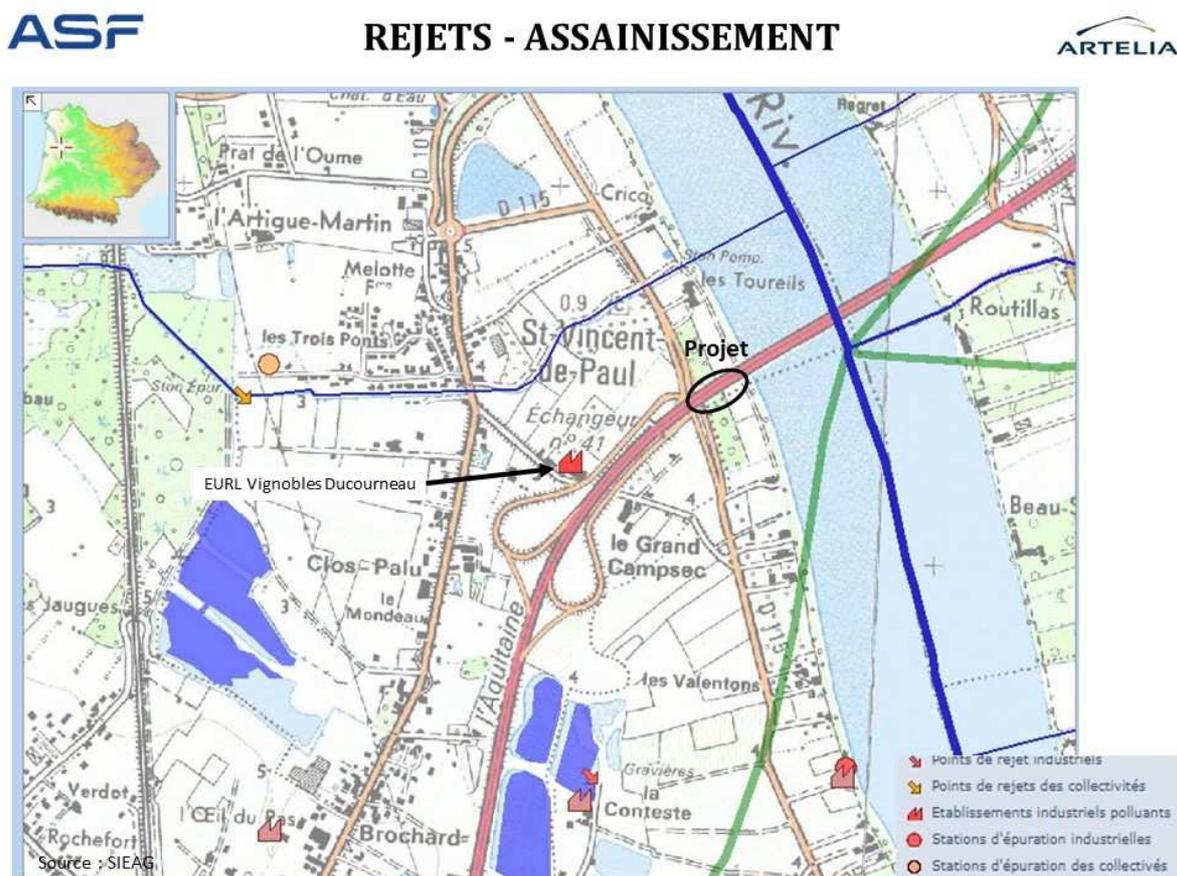


Figure 15 : Points de rejet à proximité du secteur d'étude. Source : SIEAG

### 5.1.2. Milieu naturel

#### 5.1.2.1. Classement et zonages réglementaires des cours d'eau

##### 5.1.2.1.1. Classement des cours d'eau

Les listes 1 et 2 des cours d'eau, classés au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement, ont été arrêtées par le préfet coordonnateur du bassin Adour-Garonne le 7 octobre 2013.

Le classement des cours d'eau vise à la protection et à la restauration de la continuité écologique des rivières. Deux arrêtés ont ainsi été pris :

- un premier arrêté établit la liste 1 des cours d'eau sur lesquels la construction de tout nouvel ouvrage faisant obstacle à la continuité écologique est interdit ;
- un second arrêté établit la liste 2 des cours d'eau sur lesquels il convient d'assurer ou de rétablir la libre circulation des poissons migrateurs et le transit des sédiments, dans les 5 ans qui suivent la publication de la liste des cours d'eau.

**La Dordogne à l'aval du barrage du Sablier à Argentat est un cours d'eau classé en liste 1 et 2. C'est un cours d'eau en très bon état, jouant le rôle de réservoir biologique, nécessitant une protection complète pour les poissons migrateurs amphihalins. Ce cours d'eau nécessite une protection complète pour les poissons migrateurs amphihalins. A noter que projet ne vise aucune intervention en lit mineur.**

#### 5.1.2.1.2. Axe à migrateurs amphihalins

**Le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 identifie l'ensemble du cours d'eau « La Dordogne : à l'aval du barrage du Sablier à Argentat », comme axe prioritaire pour le rétablissement de la circulation des poissons migrateurs amphihalins. Le projet est réalisé en dehors du cours d'eau de la Dordogne, celui-ci n'aura pas d'incidences sur les migrateurs amphihalins.**

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

#### 5.1.2.2.1. Sites Natura 2000

Le projet est situé à proximité immédiate d'un site Natura 2000 : SIC La Dordogne (FR7200660).

D'autres sites Natura 2000 sont plus éloignés :

- SIC Marais du Bec d'Ambès (FR7200686) à 2 km au nord-ouest du projet,
- SIC La Garonne à 7,5 km à l'ouest du projet
- SIC Palus de St Loubès et Yzon à 3,2 km au sud-est du projet.

**Un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, sur la base d'une expertise écologique, est réalisé et intégré au dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau.**

**ASF** SITES NATURA 2000 – St Vincent de Paul **ARTELIA**

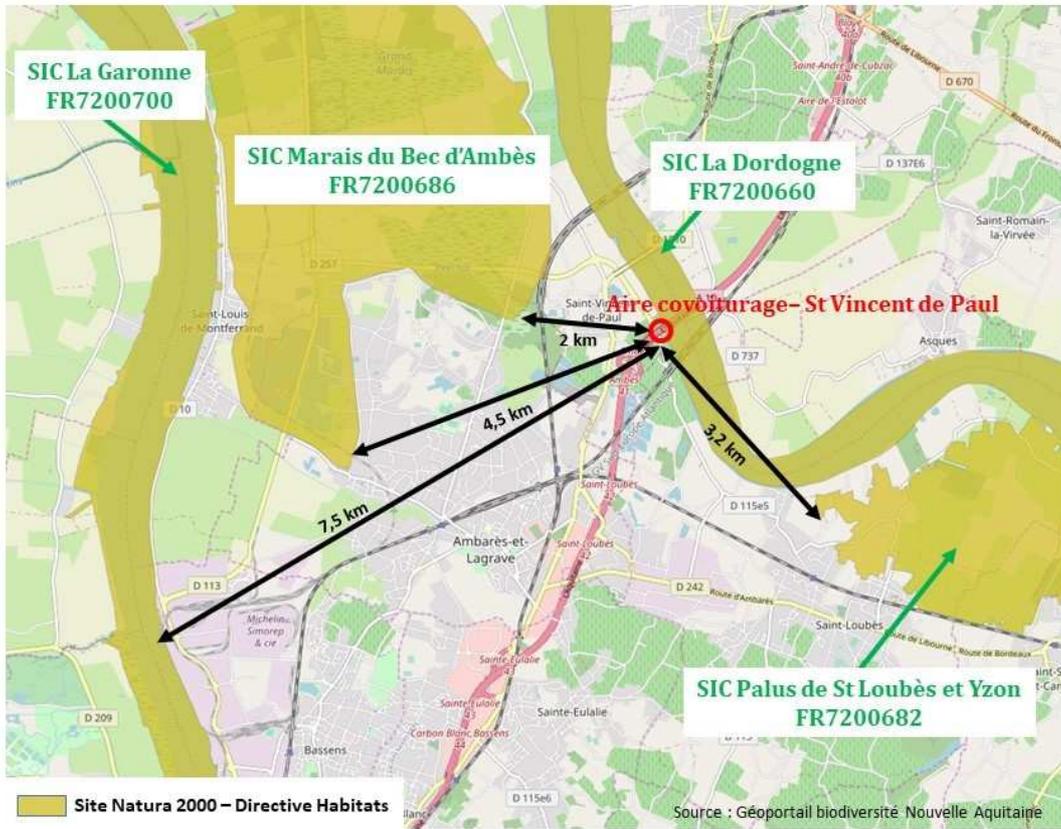


Figure 16 : Localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet. Source : Géoportail biodiversité Nouvelle Aquitaine

**ASF** SITES NATURA 2000 – St Vincent de Paul **ARTELIA**

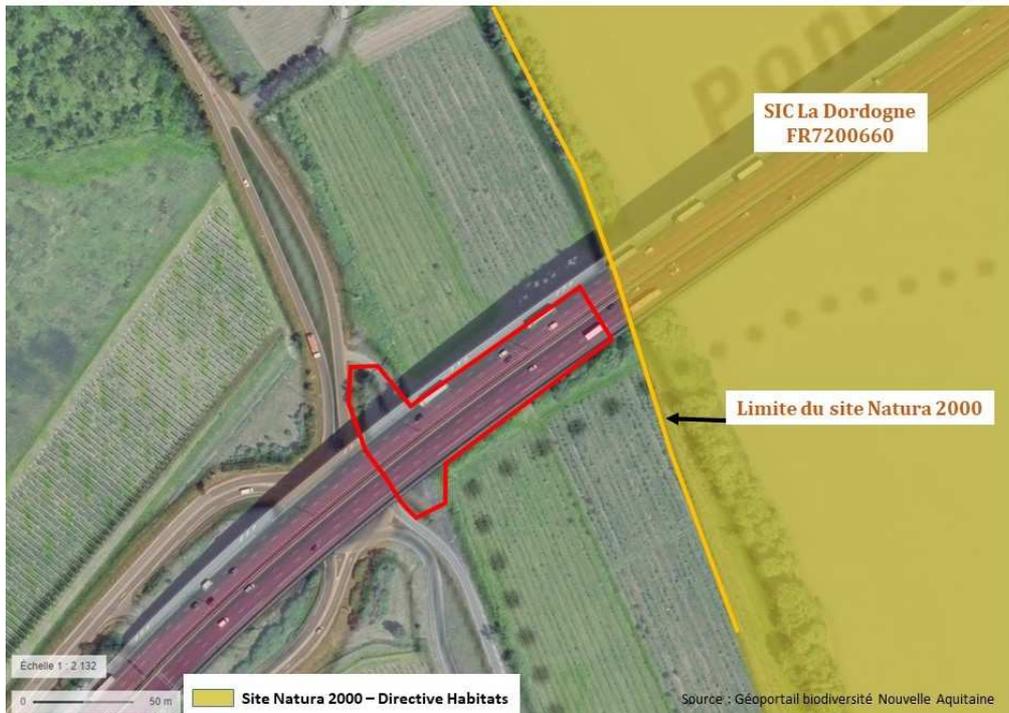


Figure 17 : Localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet. Source : Géoportail biodiversité Nouvelle Aquitaine

#### 5.1.2.2.2. 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.

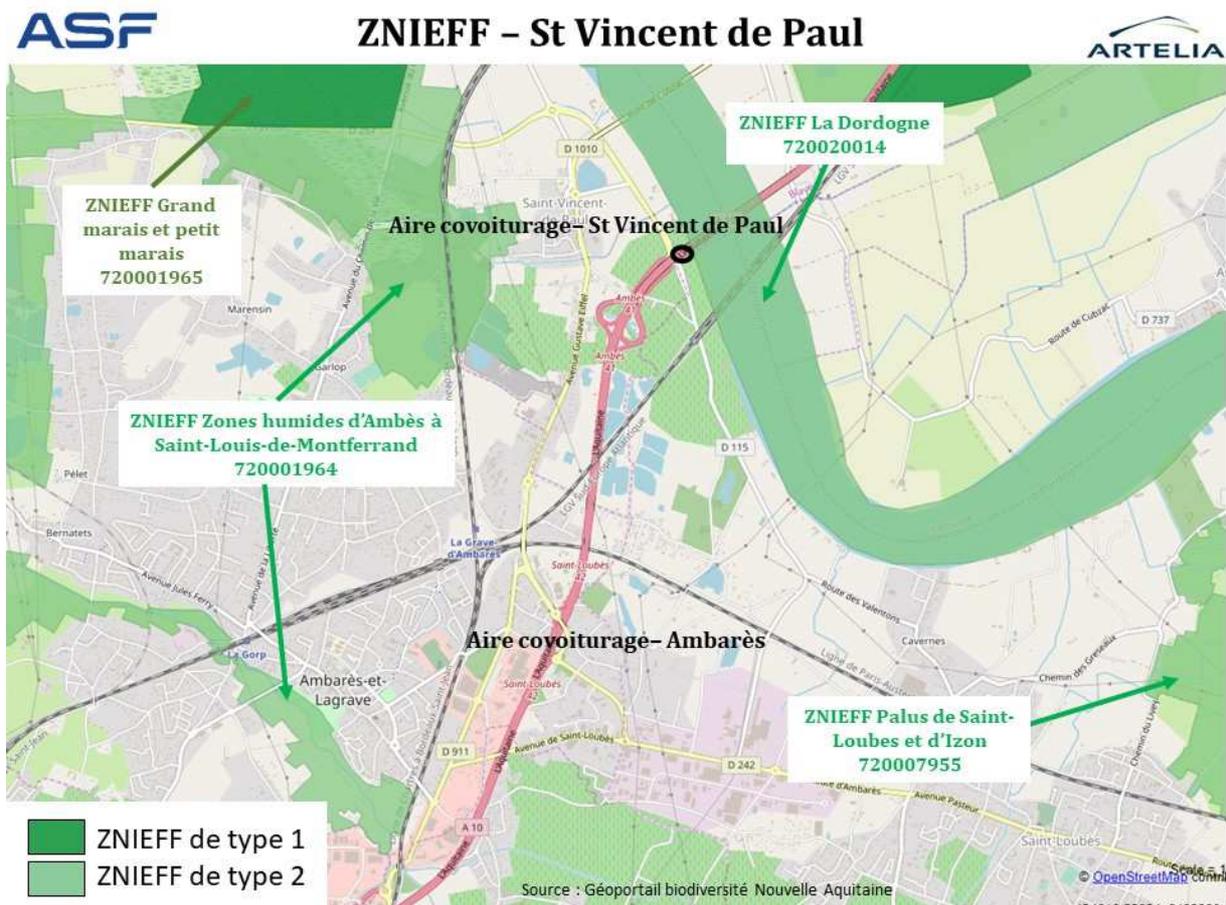


Figure 18 : Localisation des ZNIEFF par rapport au projet. Source : Géoportail biodiversité Nouvelle Aquitaine

**Le projet est situé à proximité immédiate de la ZNIEFF de type 2 "La Dordogne" (720020014) et à 1,1 km à l'Est de la ZNIEFF de type 2 "Zones humides d'Ambès à St Louis de Montferrand".**

### 5.1.2.3. Continuités écologiques – Trame Verte et Bleue

Le territoire de Bordeaux Métropole abrite de grandes continuités écologiques, souvent d'intérêt régional, qui associent corridors et réservoirs de biodiversité.

Une continuité écologique est un élément du maillage des milieux nécessaires au fonctionnement des habitats et des espèces qu'ils contiennent : site de reproduction, d'alimentation, d'hivernage et de repos, espaces de circulation... Les continuités écologiques ont deux principales composantes : les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques (voies de déplacement empruntées par la faune et la flore, qui relient les réservoirs de biodiversité).

La préservation des continuités écologiques vient s'ajouter à la protection des espèces menacées ainsi qu'à la protection des habitats.

Ainsi, la Trame Verte et Bleue (TVB) est un des engagements phares du Grenelle de l'environnement. C'est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges sur le territoire national pour que les espèces animales et végétales puissent communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... assurer leur survie, en facilitant leur adaptation au changement climatique. Elle vise ainsi à limiter la fragmentation des habitats naturels, première source d'érosion de la biodiversité dans les pays industrialisés.

Selon des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, « La Trame verte et bleue forme un tout, les liens entre les milieux terrestres et aquatiques étant d'une importance majeure pour la biodiversité et le fonctionnement de la Trame. Le rattachement de tel ou tel milieu à la composante terrestre, à la composante aquatique ou aux deux composantes de la Trame verte et bleue est indifférent dès lors que le milieu considéré a été identifié comme élément du réseau écologique du territoire. »

Les composantes de la TVB Aquitaine ont été caractérisées à partir :

- Des réservoirs de biodiversité (espaces à fort potentiel écologique, zonages d'inventaires et de protection notamment les zones Natura 2000, territoires peu fragmentés ; ces réservoirs représentent environ 48% de la région Aquitaine) ;
- Des corridors écologiques, favorables aux déplacements entre les réservoirs de biodiversité (ces corridors représentent environ 18% de la région Aquitaine) ;
- Des cours d'eau, en cohérence avec le zonage issu du SDAGE Adour-Garonne ;
- Des éléments qui fragmentent le territoire, tels que les infrastructures de transport terrestre, les zones urbanisées, et les obstacles présents dans les cours d'eau (barrages, seuils).

Conformément à l'article L371-3 du Code de l'Environnement, cette Trame Verte et Bleue régionale est identifiée et mise en oeuvre par l'adoption du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Deux SRCE sont en vigueur en Nouvelle-Aquitaine, en Limousin et en Poitou-Charentes, jusqu'à l'adoption du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). En effet, le Schéma Régional de Cohérence Écologique d'Aquitaine (SRCE) a été annulé par le Tribunal administratif de Bordeaux (jugement du 13 juin 2017) pour manque d'autonomie fonctionnelle entre l'autorité chargée de l'évaluation environnementale du schéma et l'autorité qui l'a adoptée.

Un état des lieux, qui comporte seulement des éléments de connaissance sur les continuités écologiques régionales en Aquitaine, est transmis à titre informatif. En effet, l'État et la Région considèrent que les informations contenues dans ce document à l'échelle de l'Aquitaine sont de nature à faciliter l'identification des enjeux relatifs à la biodiversité sur un territoire, sachant qu'il convient de rappeler que ces informations ne peuvent en aucun cas être opposables (contrairement au SRCE annulé, l'état des lieux n'a aucune portée juridique).

La planche cartographique ci-après situe la zone d'étude au sein du SRCE Aquitain.

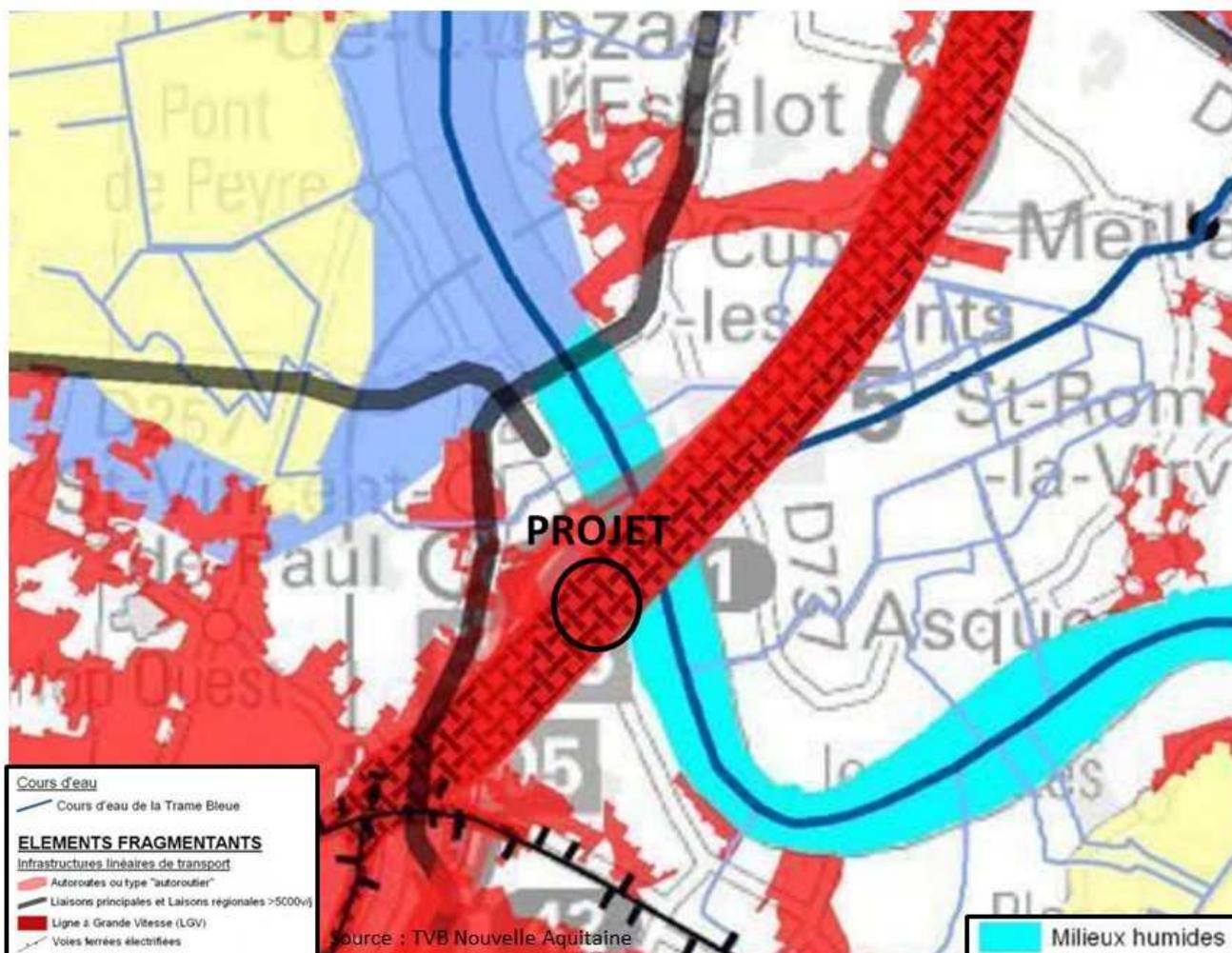


Figure 19 : Extrait de l'état des lieux du SRCE annulé. Source : TVB Nouvelle Aquitaine

La carte du SCRE montre qu'à une échelle régionale la zone de projet est localisée au sein d'un contexte fortement urbanisé et avec de nombreux éléments fragmentant (infrastructures linéaires de transports – autoroute A10 au-dessus de l'aire de covoiturage).

D'après l'état des lieux du SRCE Aquitaine, la Dordogne et ses berges sont caractérisées comme corridors de milieux humides et sont considérés comme cours d'eau de la Trame Bleue, sur lequel il doit viser à limiter toutes pressions supplémentaires. Le secteur est principalement caractérisé par des éléments fragmentant par la présence de zones urbanisées, de l'autoroute A10 et de la Ligne à Grande Vitesse.

La construction de l'aire de covoiturage et son aménagement paysager pourront contribuer à l'intégration environnementale du projet.

#### 5.1.2.4. Zones humides

- **Données bibliographiques : Enveloppe territoriale des principales zones humides du SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés :**

Le secteur d'étude fait partie du périmètre du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Estuaire de la Gironde et milieux associés. L'un des objectifs du SAGE est d'améliorer les connaissances sur les zones humides mais aussi de préserver et restaurer leurs fonctionnalités (physiques, écologiques, socio-économiques) et leur intérêt patrimonial, tout en garantissant un développement harmonieux du territoire. Le SAGE a fait l'objet de détermination de l'enveloppe territoriale des principales zones humides.

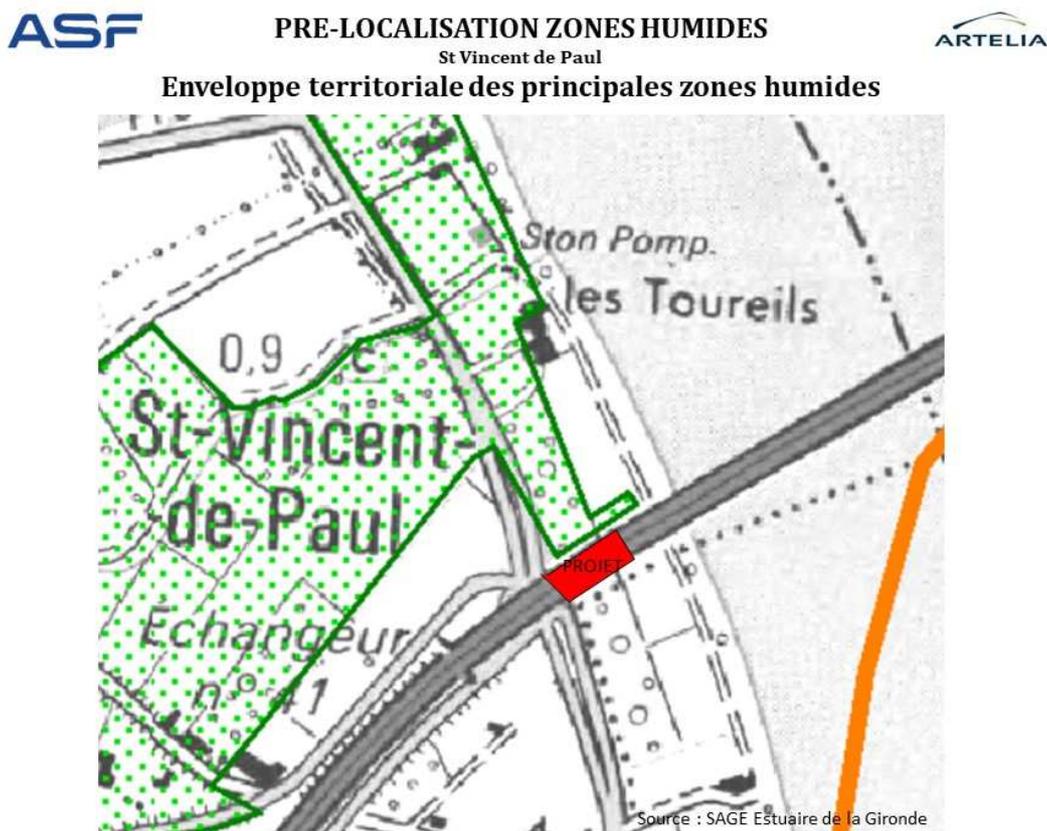


Figure 20 Extrait de la cartographie de l'enveloppe territoriale des principales zones humides. Source : SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés

D'après cette cartographie, le projet se situe en bordure de l'enveloppe territoriale des principales zones humides, identifiée dans le SAGE Estuaire de la Gironde. Cette enveloppe n'est toutefois pas suffisante pour délimiter les zones humides au sens de l'article L214-7-1 du code de l'environnement.

- **Autres données bibliographiques : Réseau partenarial des Données sur les Zones Humides**

D'après les données bibliographiques disponibles sur le réseau partenarial des données sur les zones humides, le projet est situé à proximité immédiate de zones humides.



Figure 21 : Pré localisation des zones humides

➤ **Expertise de terrain (végétation et sondages pédologiques) :**

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 et des milieux naturels ainsi que sur des sondages pédologiques. Les expertises ont été réalisées le 29 janvier et le 7 mai 2020.

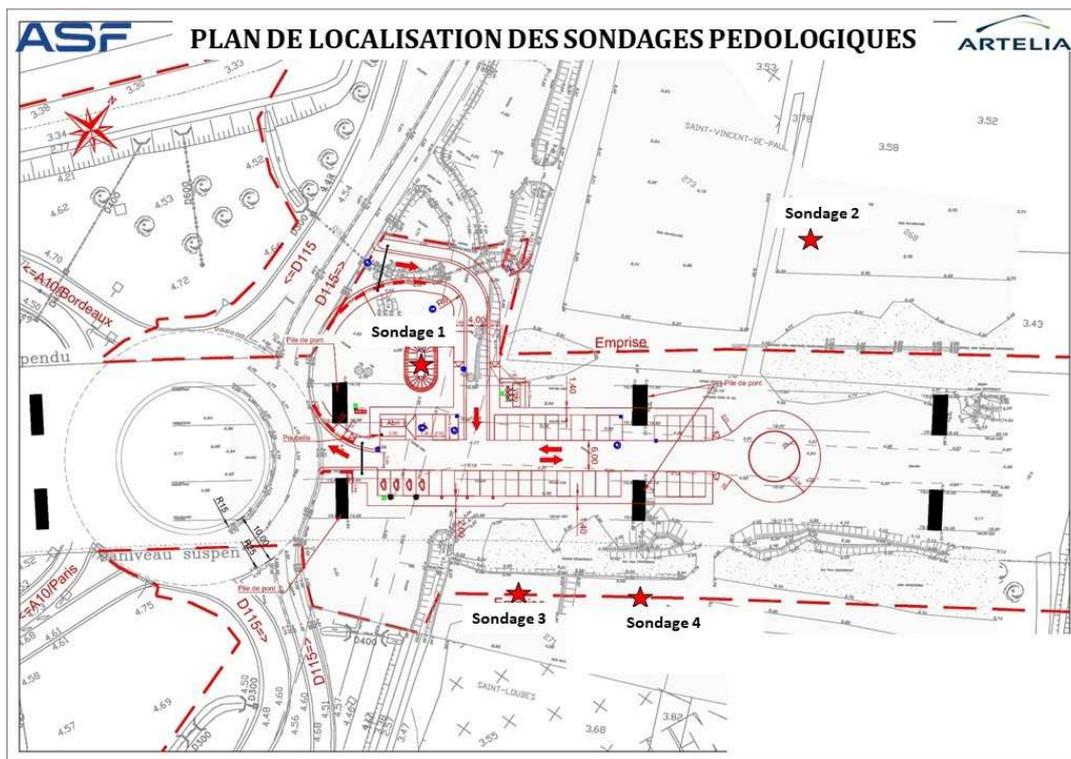


Figure 22 : Localisation des sondages pédologiques pour la détermination de zone humide

L'emprise du projet est située sous le pont autoroutier de l'A10 dans l'espace inter-pilier. Une analyse diachronique succincte confirme un site totalement remanié et partiellement déjà artificialisé. Ainsi, les remaniements de sol importants rendent peu représentative des sondages pédologiques.

Le **sondage 1**, avec un refus dès les 20 premiers cm, traduit l'apport de remblais et de matériaux exogènes qui ne peuvent être associés à une zone humide. La végétation présente est constituée d'espèces rudérales non hygrophiles qui ne traduisent pas la présence de zone humide.

Sur l'aire d'étude élargie, les **sondages 2 et 4** correspondent à des sondages de type Vb de la classification GEPPA considéré comme humide au sens de la réglementation. Ils présentent en effet des traces d'oxydoréduction dès les 25 premiers centimètres et qui s'accroissent en profondeur et au-delà de 80 cm.

A contrario, le **sondage 3** ne présente pas de traces d'oxydoréduction dès les 25 premiers centimètres et sans horizon réductique en profondeur. Cette classe IVc n'est pas considérée comme un sol de zone humide ; une topographie plus haute conforte ce résultat. En complément, la frange rivulaire à Saules et Frênes accompagnés d'un ourlet hygrophiles (roselière à phragmites, Pétasite...) de bord de Dordogne, au-delà du merlon, correspond à une végétation caractéristique de zone humide.

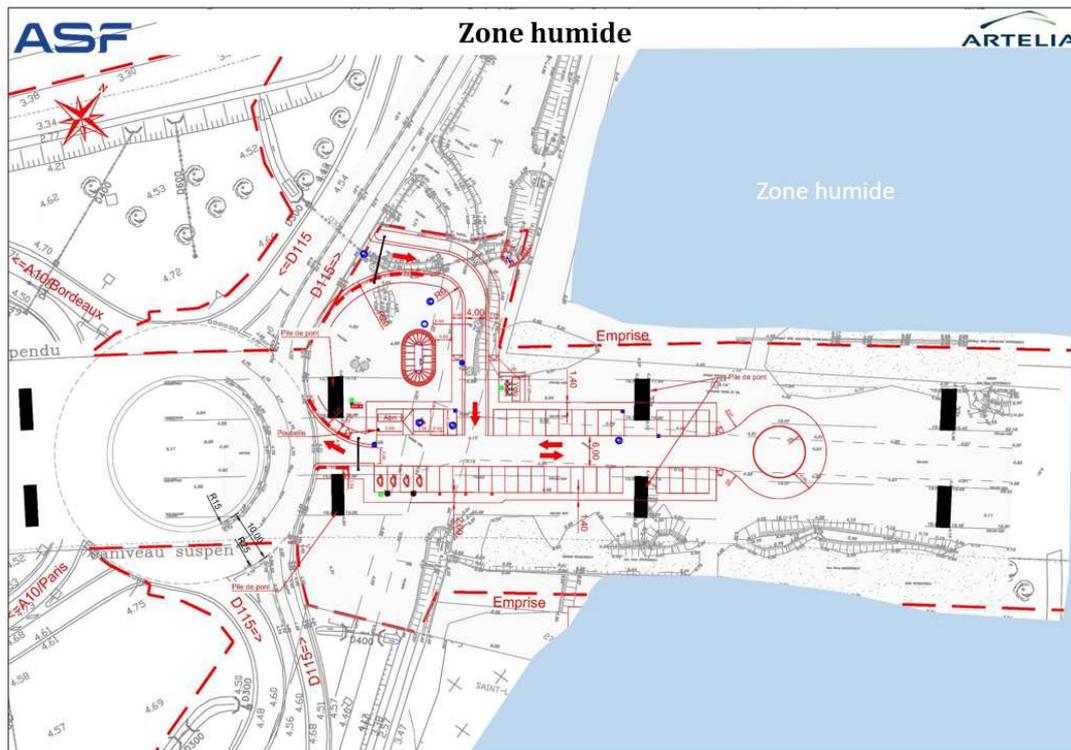


Figure 23 : Localisation des zones humides identifiées

L'expertise conclut ainsi à l'absence de zone humide sur l'emprise même du projet et à la présence de zones humides au sein de l'aire d'étude élargie. Ces dernières devront être balisées et évitées lors de la phase travaux et préservées par la prise en compte du risque de pollutions accidentelles.

### 5.1.2.5. Ecologie du site

#### 5.1.2.5.3. Méthodologiques et investigations de terrain

Les données disponibles et structures concernées ont été étudiées en préalable : INPN, DREAL, Faune-Aquitaine, CBNSA-OBV et SMIDDEST. L'aire d'étude correspond à l'espace de projet ainsi qu'aux espaces limitrophes, bornés par la RD à l'Ouest et la Dordogne à l'Est.

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). Elle a été complétée par une expertise faune/flore le 7 mai 2020 (13 à 27°C, ensoleillé avec quelques nuages, léger vent). Ces passages ont permis de rendre compte des espèces présentes mais également de celles potentielles compte tenu des milieux en place.

#### 5.1.2.5.4. Milieux naturels

Le site de projet s'inscrit dans une aire d'étude **en continuité urbaine et routière de la RD115** (Cf. reportage photographique), il se caractérise par un **espace remanié et de dépôt de matériaux présentant une flore rudérale voire exogènes envahissantes de manière diffuse** (Sporobole, Séneçon du Cap, Herbe de la Pampa, Vergerette...). Il est **localisé sous le pont autoroutier, entre ses piliers, évitant ainsi la consommation d'espaces naturels à proximité.**



Figure 24 : Espaces inter-pilier autoroutier accueillant le projet

L'aire d'étude du projet s'accompagne d'un réseau superficiel de fossés et à proximité de jeunes plantations de **Chênes d'Amérique et de Frênes**, en partit Nord et Sud. Ces plantations accueillent également des espèces préforestières : Noisetier, Prunelier, Cornouiller sanguin, régénération de Peupliers et de Saules blanc et roux ainsi qu'une strate herbacée fortement entretenue.



Figure 25 : Plantations principalement de Frênes, Chênes et Chênes d'Amérique au Nord et au Sud du site de projet

Au-delà du projet en direction de la Dordogne, un merlon sépare l'espace inter-piliers imperméabilisé et remanié des berges de la Dordogne où se développe une **frange rivulaire frange rivulaire avec quelques Chênes, jeunes Ormes, Saules blancs et Frênes accompagnés d'un ourlet hygrophiles** (roselière à phragmites, Pétastrate...). Cette ripisylve est toutefois altérée notamment par la présence d'espèces exotiques envahissantes (Vigne-vierge, Erable negundo) et présente une strate arborée discontinue et peu dense.



Figure 26 : Merlon et frange rivulaire de bord de Dordogne

De part et d'autre des piliers, les remaniements du sol ont conduit à des tassements de sols et à du ruissellement conduisant à des stagnations localisées d'eau. Des zones de fourrés/roncier sont présents avec localement de la régénération de Saules roux et blancs, Peupliers et Frênes. Ces espaces limitrophes au site de projet s'accompagnent également de zone de dépôts de matériaux, colonisés par une flore rudérale (Laiteron, Vergerette, Armoise, Cirse des champs...) et quelques zones de fourrés/roncier avec également des espèces exotiques envahissantes : Erable negundo, Vigne-vierge, Robinier faux-acacia.



Figure 27 : Zone de dépôt rudéralisée et fourrés limitrophes au projet (secteur Sud-est de l'aire d'étude)

**L'emprise du projet n'est ni considérée en tant que zone humide ni en tant qu'habitat d'intérêt communautaire. Les enjeux écologiques se concentrent sur les espaces limitrophes à savoir les zones humides d'un point de vue pédologique, le réseau superficiel de fossés ainsi que la Dordogne et ses berges au-delà du merlon présent.**

#### 5.1.2.5.5. Flore

La flore de l'emprise du projet 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. La présence d'espèces exotiques envahissantes : Robinier faux-acacia, Herbe de la Pampa, Sporobole tenace, Séneçon du Cap, Paspale dilaté, Vigne-vierge, Baccharis est à noter de manière diffuse au sein de l'aire d'étude.

**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.**

#### 5.1.2.5.6. Faune terrestre

**L'emprise du projet est située sous le pont autoroutier de l'A10, entre les piliers et sur des espaces déjà fortement remaniés et pour partie imperméabilisés. Le site de projet est ainsi peu attractif pour la faune. Son contexte à proximité d'espaces naturels de bord de Dordogne est davantage propice à concentrer des enjeux écologiques potentiels.**

- **Entomofaune** : Concernant les insectes, aucun arbre n'apparaît propice à la présence d'insectes xylophages patrimoniaux (essences pionnières de jeunes Saules, Frênes et Peupliers principalement). Sept espèces de papillons, toutes très communes et non protégées, ont été observées sur l'aire d'étude. Malgré la présence de la Dordogne et de fossés, seul une espèce, commune et non protégée, d'odonates a été rencontré : Ischnure élégante (*Ischnura elegans*). A noter que le site du projet en tant que tel ne constitue pas un habitat de prédilection pour des espèces patrimoniales potentielles (surface minérale faiblement végétalisée et

Notice environnementale

CREATION D'UNE AIRE DE COVOITURAGE AU DROIT DE L'ECHANGEUR N 41 DE L'AUTOROUTE A10 SUR LA COMMUNE DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL

rudéralisée). Les potentialités tiennent davantage au contexte d'habitats rivulaires à la Dordogne, en dehors du site même de projet.

Espèces contactées		Valeur patrimoniale				Rareté locale
Nom vernaculaire	Nom scientifique	Liste rouge Européenne	Liste rouge France	Liste rouge ex-Aquitaine	PN	DZNIIEFF
<b>LEPIDOPTERES</b>						
Cuivré fuligineux	<i>Lycaena tityrus</i>	LC	LC	LC	-	-
Fadet commun (Procris)	<i>Coenonympha pamphilus</i>	LC	LC	LC	-	-
Flambé	<i>Iphiclides podalirius</i>	LC	LC	LC	-	-
Pieride du navet	<i>Pieris napi</i>	LC	LC	LC	-	-
Souci	<i>Colias crocea</i>	LC	LC	LC	-	-
Tacheté austral	<i>Pyrgus malvoides</i>	LC	LC	LC	-	-
Tircis	<i>Pararge aegeria</i>	LC	LC	LC	-	-

Liste rouge : LC : Préoccupation mineure – PN : Protection nationale – DZNIIEFF : Déterminante ZNIIEFF

- **Herpétofaune** : Aucune espèce d'amphibien n'a été observée. Les fossés en eau à proximité ont été prospectés et aucun individu ni ponte n'ont été noté. Le réseau de fossé et la Dordogne constituent toutefois des opportunités pour les amphibiens. Au niveau des reptiles, seul le Lézard des murailles a été observé au droit de l'aire d'étude. 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** : Des traces de Lapin de Garenne ont été notées sur le site ainsi que de Sanglier en bords de Dordogne, en dehors du site. Ces espèces ne sont pas protégées. L'intérêt du secteur d'étude se concentre sur les berges de Dordogne, en dehors de l'emprise du projet et séparées par un merlon. Aucune cavité ou gîte potentiel à chiroptères n'a été observée au sein des structures et des arbres.
- **Avifaune** : 15 espèces ont été observées sur l'aire d'étude dont 3 en survol éloigné ; l'axe de la Dordogne étant propice aux déplacements. 8 espèces sont protégées mais très commune et en « Préoccupation mineure » (LC) sur les listes rouges, excepté le Martinet noir. Aucune n'est toutefois observée sur le site même de l'emprise de projet, exceptée le pigeon des villes, non protégé, qui utilise les piliers du pont autoroutier. Aucun indice de nidification avérée n'a été observé au droit même du site du projet, qui apparait par ailleurs peu propice (surface minérale faiblement végétalisée).

Espèces contactées		Valeur patrimoniale				Rareté locale	Remarques
Nom vernaculaire	Nom scientifique	LRM	DO	PN	LRnF	DZNIIEFF	
Bergeronnette grise	<i>Motacilla alba alba</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En alimentation
Buse variable	<i>Buteo buteo</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En survol éloigné
Corneille noire	<i>Corvus corone</i>	LC	II	-	LC	-	En survol éloigné
Etourneau sansonnet	<i>Sturnus vulgaris</i>	LC	II	-	LC	-	En alimentation
Geai des Chênes	<i>Garrulus glandarius</i>	LC	II	-	LC	-	En vol
Grimpereau des jardins	<i>Certhia brachydactyla</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En bord de Dordogne
Héron cendré	<i>Ardea cinerea</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En survol éloigné
Martinet noir	<i>Apus apus</i>	LC	-	Article 3	NT	-	En vol
Merle noir	<i>Turdus merula</i>	LC	II	-	LC	-	En alimentation
Mésange bleue	<i>Cyanistes caeruleus</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En bord de Dordogne
Pie bavarde	<i>Pica pica</i>	LC	II	-	LC	-	En alimentation
Pigeon des villes	<i>Columba livia</i>	LC	II	-	LC	-	Nicheur possible, En alimentation

Notice environnementale

CREATION D'UNE AIRE DE COVOITURAGE AU DROIT DE L'ECHANGEUR N 41 DE L'AUTOROUTE A10 SUR LA COMMUNE DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL

Pigeon ramier	<i>Columba palumbus</i>	LC	II et III	-	LC	-	En alimentation
Rougegorge familier	<i>Erithacus rubecula</i>	LC	-	Article 3	LC	-	Au sein des plantations adjacentes
Troglodyte mignon	<i>Troglodytes troglodytes</i>	LC	-	Article 3	LC	-	Au sein des plantations adjacentes

Une attention particulière devra toutefois être portée sur la période d'abattage et de nettoyage qui devra se faire en dehors des périodes écologiques sensibles (abattage de septembre à mars) et réduit au strict nécessaire en terme d'emprise. Un évitement du réseau hydrographique de surface et des zones humides sera également assuré. De nombreux habitats de reports similaires restent toutefois disponible pour la faune locale.

### 5.1.3. Risques naturels

#### 5.1.3.1. Inondation

La commune de Saint-Vincent-de-Paul est concernée par le PPRN Inondation (par une crue à débordement lent de cours d'eau) de la Presqu'île d'Ambès, approuvé le 04/07/2005.

**Le projet est situé en zonage rouge du risque inondation dans le PPRI de la Presqu'île d'Ambès.**

La zone rouge correspond à la partie du territoire dont l'enjeu principal est de permettre l'expansion des crues. « Les contraintes réglementaires associées à la zone rouge ont pour objet de ne pas modifier les conditions actuelles d'écoulement des eaux et donc de ne pas aggraver les conséquences des inondations sur le secteur couvert par le PPRI. Il est rappelé que les installations, ouvrages, travaux et activités, permanents ou temporaires, présents sur ces zones sont susceptibles de nuire au libre écoulement des eaux. A ce titre, ils sont soumis à autorisation par application de l'article L.214-3 du code de l'environnement, et donc soumis à la réalisation d'une étude d'incidence qui doit porter notamment sur l'écoulement des cours d'eau. »

## ASF Plan de Prévention du Risque Inondation ARTELIA

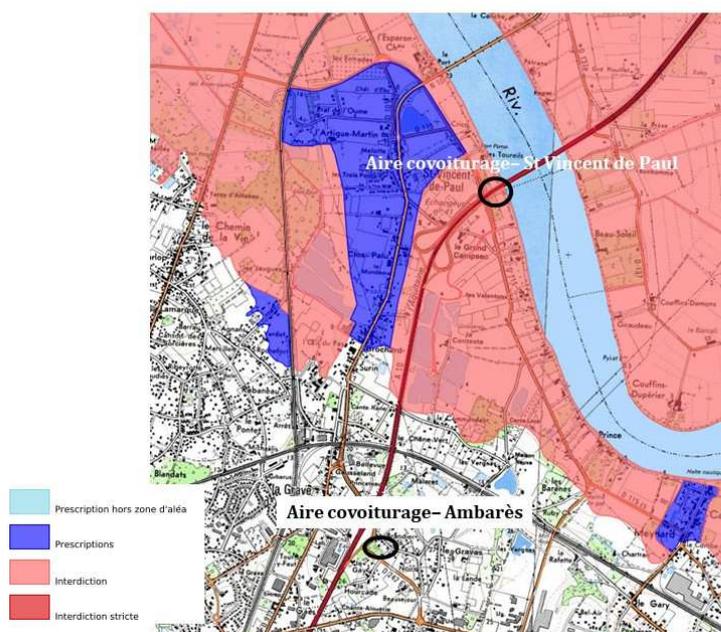


Figure 28 : PPRI de la Presqu'île d'Ambès. Source : Géorisques

Le projet se situe dans le lit majeur de la Dordogne et donc en zone rouge du PPRI de la Presqu'île d'Ambès approuvé le 04/07/2005. Il ne fera pas obstacle à l'écoulement des eaux.

**Celui-ci respectera les prescriptions de la zone rouge du règlement du PPRI.**

**Le projet étant situé dans le lit majeur de la Dordogne, et en respect du règlement du PPRI, un dossier de déclaration loi sur l'eau sera réalisé.**

### 5.1.3.2. Risque mouvement de terrain

La commune de Saint-Vincent-de-Paul 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 29 : 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 de Saint-Vincent-de-Paul fait partie de Bordeaux Métropole. Ainsi, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur est celui de Bordeaux Métropole.

Le projet est situé en zonage Agricole du PLU de Bordeaux Métropole (Ag).

Il se situe également en partie au sein d'un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères (c2033 – Berges de Dordogne).

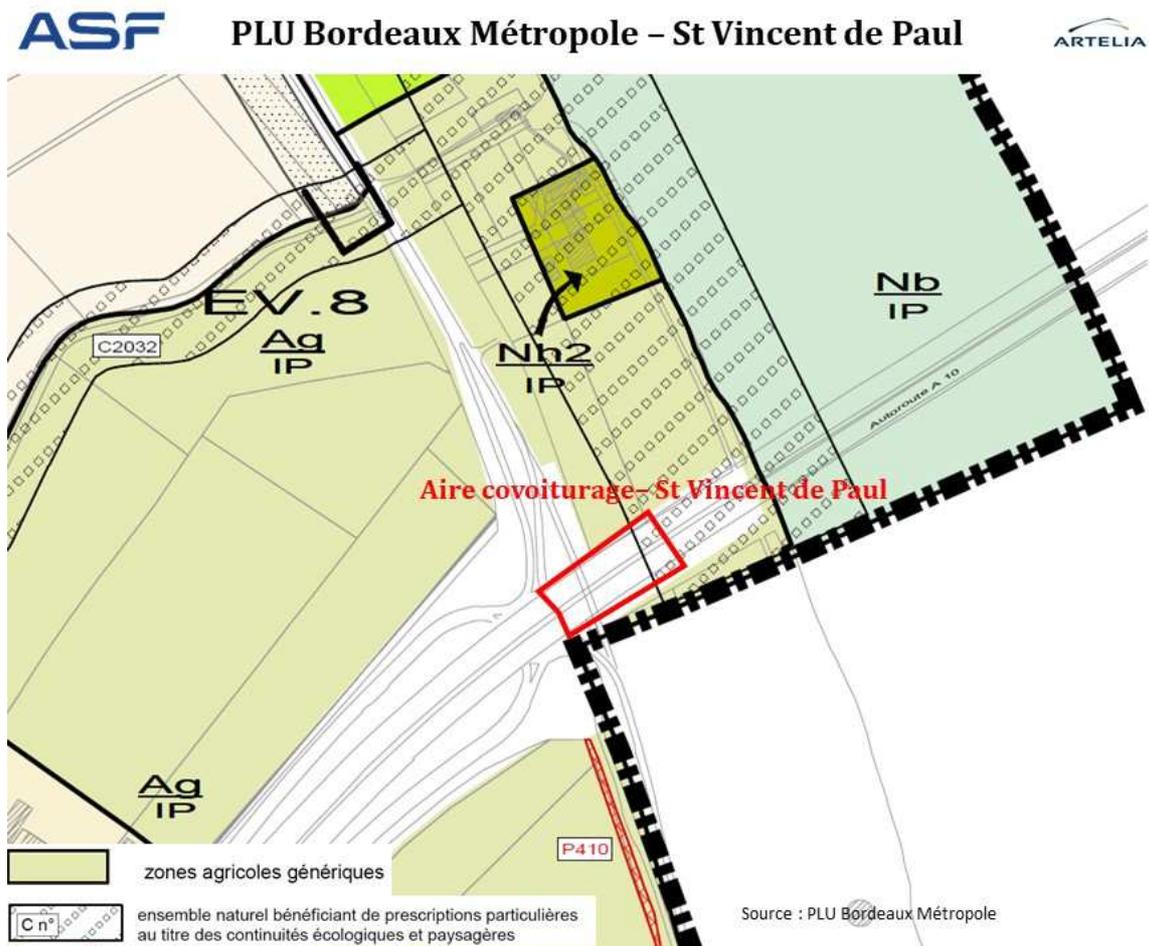


Figure 30 : PU de Bordeaux métropole

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.

#### ➤ Impacts potentiels sur les sols et les sous-sols :

Plusieurs types d'impacts peuvent être identifiés :

- le nivellement des terrains : le nivellement du parking de covoiturage sera calé au plus près du terrain naturel existant afin de limiter les mouvements de terre nécessaires au projet, et afin 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. Les matériaux d'apport seront essentiellement ceux liés au reprofilage.
- le tassement des sols : Du fait de l'aménagement du parking de covoiturage, la nature et la structure du sous-sol seront localement modifiés (uniquement au niveau du projet). La circulation des engins sur l'emprise aura pour effet un tassement des sols, induisant potentiellement un accroissement des ruissellements et donc de l'érosion des sols. Le tassement des sols sera exclusivement limité à l'emprise des travaux, et les secteurs autour du projet caractérisés comme zones humides seront évités.

Néanmoins, une analyse diachronique succincte confirme un site totalement remanié et partiellement déjà artificialisé, limitant ainsi l'impact de tassement de sol.

- le risque de pollution : point développé ci-dessous.

Les impacts sur les sols et les sous-sol seront donc limités.

#### ➤ Impacts potentiels sur les eaux souterraines et superficielles :

- Qualitatifs :

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.

Une mise en contact avec la nappe pourrait être préjudiciable à cette dernière en cas de pollution accidentelle. Le déversement accidentel de produits toxiques, principalement d'hydrocarbures, à l'origine d'une pollution de la nappe, pourrait être imputable à :

- Une défaillance du matériel : rupture de réservoir, de conteneur...,
- La conduite du chantier : accident d'engins ou de camions, déversement accidentel lors des transports...,
- L'entretien du matériel : déversement à partir des opérations de ravitaillement, de vidanges des engins...

Le risque d'altération de la qualité des eaux superficielles est lié au déversement sans traitement des eaux polluées du chantier dans les bassins ou/et dans la Dordogne dont la qualité est déjà dégradée. Le secteur du projet est séparé des berges et du cours d'eau de la Dordogne à proximité par un merlon. Aucuns travaux ne sont prévus en bordure de cours d'eau. Ce risque reste tout de même très important à prendre en compte au vu de la faible distance entre le site d'étude et les masses d'eau superficielles.

#### ■ Quantitatifs :

Le projet n'impliquera pas de drainages ou de modifications prévisibles des masses d'eau souterraines. Les modifications d'imperméabilisation du sol resteront limitées et sans enjeu sur les masses d'eau souterraine.

De plus, aucun prélèvement d'eau n'est nécessaire dans le cadre des travaux. Ainsi, le projet n'aura aucun effet sur l'aspect quantitatif des eaux souterraines.

#### ➤ Impacts potentiels liés au risque inondation :

Le projet se situe dans le lit majeur de la Dordogne et donc en zone rouge du PPRI de la Presqu'île d'Ambès approuvé le 04/07/2005. Il respectera les prescriptions du règlement du PPRI. 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.

Ainsi, le projet ne fera pas obstacle à l'écoulement des eaux et n'aggravera pas le risque inondation.

Rappelons que la durée totale des travaux est d'environ 2 mois. Les risques seront plus élevés en période hivernale, celle-ci correspondant à la période de hautes eaux. Néanmoins, des mesures seront mises en place.

#### ➤ Effets sur les usages de l'eau :

Les incidences attendues sur les usages des eaux sont étroitement liées à celles attendues sur la qualité des eaux. Or, les mesures d'évitement de pollution accidentelle, mises en place en phase travaux, diminueront d'autant plus le risque de pollution des eaux souterraines et superficielles.

En outre, le projet n'aura aucune incidence sur l'eau potable puisqu'aucun captage AEP n'est situé à proximité du secteur d'étude. En effet, celui-ci est éloigné des périmètres de protection des captages pour les eaux destinées à la consommation humaine.

Ainsi, le projet n'aura aucun effet sur les usages.

#### ➤ Effets sur le milieu naturel : zones naturelles protégées, biodiversité et zones humides :

Pour rappel, la Dordogne et ses berges sont séparées du terrain d'étude par un merlon, faisant « barrière » naturelle à l'accès aux berges protégées.

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

- la perturbation indirecte des milieux naturels par des pollutions accidentelles ;  
Les zones naturelles recensées sont rattachées au fleuve de la Dordogne. Un impact est théoriquement envisageable en phase travaux pour les cas suivants :
  - une défaillance du matériel : rupture de réservoir, de conteneur...,
  - la conduite du chantier : accident d'engins ou de camions, déversement accidentel lors des transports...,
  - l'entretien du matériel : déversement à partir des opérations de ravitaillement, de vidanges des engins...
- la dégradation directe des milieux naturels par des phénomènes de tassements, d'imperméabilisation, la circulation des engins ainsi que les stockages liés au chantier. L'emprise du projet est toutefois déjà fortement remaniée et en partie imperméabilisée ;
- le dérangement de la faune, la perturbation des fonctionnalités écologiques et la destruction de la faune et de la flore présentes.

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.

De plus, à noter que le projet est soumis au régime de Déclaration au titre de la loi sur l'eau, avec évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation a été intégrée dans cette notice au paragraphe « 6. Evaluation des incidences Natura 2000 ».

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

### ➤ Effets sur les sols et les sous-sols :

Les structures mises en place lors des travaux permettront d'assurer la stabilité des ouvrages et donc des terrains sous-jacents. Une fois les travaux achevés, aucune incidence n'est attendue sur les sols (nature, structure). Les sols et sous-sols ne seront pas mobilisés. A noter également que l'aménagement sera abrité par le tablier du pont de l'A10, et n'est donc pas soumis aux conditions pluviométriques classiques.

En phase exploitation, aucun impact notable sur les sols n'est donc à signaler.

### ➤ Effets sur les eaux souterraines et superficielles :

#### ■ Quantitatif :

Le projet concerne un terrain déjà imperméabilisé à cause du remaniement des sols dû à la construction du pont et piliers de l'autoroute A10 supérieure. L'imperméabilisation des sols ne va pas modifier les surfaces de réalimentation des nappes d'eau souterraine du secteur, au vu de l'état actuel du site.

La mise en place de nouveaux remblais localisés sur des espaces anciennement remanié n'est pas de nature à modifier de manière substantielle l'alimentation des systèmes aquifères. Les aménagements ne vont engendrer aucun prélèvement de masse d'eau superficielles ou souterraine en phase exploitation.

#### ■ Qualitatif :

Le projet peut également conduire à une pollution chronique des eaux souterraines. Celle-ci est composée de matières granulaires issues des phénomènes d'usure et des produits de combustion des carburants, se traduisant par des charges accumulées sur la chaussée, puis lessivées par les pluies.

Ce risque de pollution chronique est tout d'abord minimisé par l'imperméabilisation des sols (parking en enrobé), limitant le lessivage des eaux de ruissellement dans le sol.

D'autre part, les eaux de ruissellement seront traitées sur site grâce au système d'assainissement pluvial.

### ➤ Effets sur les débits ruisselés :

Les eaux pluviales ruisselant actuellement sur le secteur d'étude sont collectées par les fossés actuels. Le projet va entraîner une nouvelle imperméabilisation des sols, malgré la présence de sols déjà remaniés. L'augmentation de surfaces imperméabilisées aura tendance à augmenter les ruissellements d'eaux pluviales sur les parcelles étudiées. Ainsi, le projet prévoit des dispositifs de prétraitement et de rétention des eaux pluviales, qui seront mis en place afin de respecter les normes quantitatives (3 l/s/ha) et qualitatives de rejets dans le réseau de fossés voisins.

L'écoulement des eaux ne sera pas modifié.

Les incidences sur les eaux superficielles et le ruissellement des eaux pluviales en phase exploitations seront ainsi faibles.

➤ **Effets sur le risque inondation :**

Pour rappel, le site du projet est situé en zone rouge du PPRI de la Presqu'île d'Ambès (lit majeur de la Dordogne).

La zone rouge correspond à la partie du territoire dont l'enjeu principal est de permettre l'expansion des crues. « Les contraintes réglementaires associées à la zone rouge ont pour objet de ne pas modifier les conditions actuelles d'écoulement des eaux et donc de ne pas aggraver les conséquences des inondations sur le secteur couvert par le PPRI. Il est rappelé que les installations, ouvrages, travaux et activités, permanents ou temporaires, présents sur ces zones sont susceptibles de nuire au libre écoulement des eaux. A ce titre, ils sont soumis à autorisation par application de l'article L.214-3 du code de l'environnement, et donc soumis à la réalisation d'une étude d'incidence qui doit porter notamment sur l'écoulement des cours d'eau. »

Ainsi, le projet prévoit d'être au nivelé au niveau du terrain actuel. Ainsi le parking de covoiturage ne modifiera pas les conditions actuelles d'écoulement des eaux, et n'aggraver pas les conséquences des inondations sur le secteur.

Le projet ne fera pas obstacle à l'écoulement des eaux en cas de crue de la Dordogne.

Le projet respectera les prescriptions du règlement du PPRI et fera l'objet d'un dossier de déclaration loi sur l'eau vis-à-vis de la rubrique concernant le lit majeur.

➤ **Effets sur le milieu naturel : zones naturelles protégées, biodiversité et zones humides :**

Le projet n'est pas susceptible d'entraîner de perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante.

L'emprise même du projet n'est pas considérée comme zone humide ni habitat d'intérêt communautaire. Les enjeux écologiques se concentrent sur les espaces limitrophes à savoir les zones humides, le réseau superficiel de fossés ainsi que la Dordogne et ses berges naturelles au-delà du merlon présent.

Aucune incidence significative n'est à prévoir sur l'écologie du site en phase exploitation. Le risque potentiel via l'aménagement du site réside à l'introduction d'espèces exotiques envahissantes et les risques de pollutions accidentelles (biocides et engins) par l'entretien des espaces verts et aux stationnements des véhicules de covoiturage.

Le projet s'inscrit dans une démarche ER, d'évitement et de réduction des impacts.

➤ **Occupation du sol, urbanisation et paysage :**

■ **Occupation du sol :**

L'occupation du sol va être modifiée, passant de sols remaniés à une zone urbanisée par un parking de covoiturage (enrobé). Cette nouvelle occupation du sol s'insérera parfaitement dans le contexte plutôt urbanisé du secteur, notamment par le passage supérieur correspondant à l'autoroute A10. De plus, aucun espace naturel, agricole, forestier ou maritime ne sera consommé par la réalisation de ce projet.

Les incidences du projet sont donc positives par rapport au développement de la pratique du covoiturage à proximité de l'autoroute A10.

#### ■ PLU de Bordeaux Métropole :

Le site est situé en zonage agricole au PLU de Bordeaux Métropole. Il se situe également en partie au sein d'un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques (Berges de Dordogne). Néanmoins, le site du projet est essentiellement composé de sols remaniés compactés et de graves. Ainsi, le projet n'engendre pas de consommation d'espaces agricoles et naturels.

Les impacts sur le paysage seront négligeables, voire positifs. En effet, le site initialement composé de graves et de sols remaniés sous le viaduc de la Dordogne sera transformé par un parking et comportera une intégration paysagère permettant de valoriser le site.

#### ➤ Effet sur le milieu humain : trafic et nuisance

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 la pratique du co-voiturage et l'amélioration visuelle du secteur, qui comporte actuellement de multiples déchets sauvages.**

## 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 :

- La possibilité de **réutilisation de terres de déblais en remblais** sera étudiée autant que possible.
- **L'emprise du chantier sera réduite au strict nécessaire.** Elle sera clairement identifiée en accord avec l'écologue en charge du suivi de chantier et communiquée aux entreprises.
- Les entreprises en charge des travaux devront **intégrer le risque d'inondation** et notamment, organiser le chantier en fonction des conditions hydrauliques et météorologiques et établir un plan de prévention du chantier.

Elles devront ainsi garantir une capacité d'intervention rapide de jour ou de nuit afin d'assurer le repliement des installations de chantier en cas de crue consécutive à un orage ou à un phénomène pluvieux de forte amplitude, sans remettre en cause la sécurité du personnel.

Le site Internet <http://www.vigicrues.ecologie.gouv.fr/> qui actualise quotidiennement des cartes de vigilance des crues pourra être consulté utilement.

- 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 débris 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 ;
  - Tout rejet (solide et/ou liquide) directement dans le milieu naturel est interdit. L'entreprise fournira pendant la période de préparation, les prescriptions des fournisseurs en matière de toxicité des produits employés, en particulier les bétons et les coulis prêts à l'emploi.
  - 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.
  - Gestion des déchets : Le tri, le chargement et l'évacuation agréée des déchets présents sur le chantier seront gérés par l'entreprise responsable des travaux. Les déchets devront être triés sur le chantier, notamment les déchets inertes, industriels banals et industriels spéciaux (cartouche de silicone...). Pendant la période de préparation, l'entreprise devra fournir un diagnostic des déchets qu'elle aura à traiter et la filière d'élimination par type de déchets avec les correspondants. Pendant les travaux, l'entreprise fournira les justificatifs certifiant la mise en décharge effective et contrôlée de tous ses déchets (nature et quantité, destination... et renseignements exigés notamment dans le décret 98-679 du 30/07/1998). La traçabilité de l'ensemble des déchets évacués du chantier sera assurée et toutes dispositions utiles seront prises pour le confinement et le traitement de matières et matériaux dangereux, potentiellement présents dans certaines parties d'ouvrages.
- La **remise en état après chantier** sera effectuée avec le nettoyage du site et l'évacuation des déchets en filière adaptée.
  - Il conviendra de **formaliser l'ensemble des prescriptions dans le cahier des charges** de l'entreprise responsable du chantier. Les entreprises mettront en œuvre un Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnement (SOPAE) ainsi qu'un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED). Ces documents comportent un volet spécifique à la préservation de la ressource en eau (superficielle et souterraine).

### 5.3.1.2. Prise en compte des enjeux écologiques

#### Le projet s'inscrit dans une démarche ER d'Évitement et de Réduction des impacts.

L'identification des zones humides avoisinantes sur le secteur d'étude a été intégrée dès la conception du projet. Les zones humides sont donc évitées. **L'emprise du chantier sera réduite au strict nécessaire avec balisage des espaces sensibles.** Elle sera clairement identifiée en accord avec l'écologue en charge du suivi de chantier et communiquée aux entreprises.

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 zones sensibles à éviter ;
  - 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. Le contrôle de la palette végétale de l'aménagement paysager 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 ;
- 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 du projet) s'effectuera en dehors des phases biologiques sensibles (reproduction, estivation).**

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.

En effet, le **suivi par un écologue** permettra de compléter cette mesure et de s'assurer de l'absence d'impact significatif.

De par la proximité immédiate du site Natura 2000 SIC La Dordogne (FR7200660), le projet fait également l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 (insérée dans cette notice environnementale).

### 5.3.2. Mesures en phase d'exploitation

Les mesures prises en phase d'exploitation sont les suivantes :

- La **gestion des eaux de ruissellements** est assurée de manière qualitative et quantitative afin d'éviter tous impacts significatifs dans le milieu récepteur.

La surface imperméabilisée du projet est de 2250 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. **Le projet prévoit un ouvrage de stockage et de régulation des eaux pluviales**, avec un volume de rétention de 23 m<sup>3</sup>, permettant d'assurer également le traitement des eaux pluviales ruisselant sur le parking, avant rejet à l'exutoire (fossé). Pour rappel, l'aménagement sera abrité par le tablier du pont de l'A10, et n'est donc pas soumis aux conditions pluviométriques classiques. Le ruissellement est ainsi moins important. L'exutoire considéré est le fossé en place le long de la RD115, ayant une cote fil d'eau de 2.70 m NGF.

- La **gestion des déchets** sera traitée et assurée dans le cadre du projet.
- Les **accès seront également interdits aux poids-lourds et aux transports de matières dangereuses.**
- **L'utilisation de phyto sanitaire sera interdite pour la gestion des espaces verts.**
- L'identification des zones humides avoisinantes sur le secteur d'étude a été intégrée dès la conception du projet. Les zones humides sont donc évitées. **Le site sera fermé par une clôture (conforme au règlement du PPRI, non pleine et transparente à l'eau), permettant ainsi la protection des zones humides avoisinantes et ne permettant pas l'accès aux berges de la Dordogne.**
- 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. **Les modalités de gestion des espaces verts veilleront à suivre les principes de gestion différenciée en évitant l'usage de biocide et en favorisant une gestion mécanique et de fauche tardive.**
- Le projet fait l'objet d'une **intégration paysagère** :

Afin de respecter les prescriptions du PLU de Bordeaux Métropole, le projet prévoit une insertion paysagère du projet : le projet vise à conserver l'ambiance actuelle en renforçant toutefois l'interface avec les voiries départementales via une prairie rustique accompagnée de lignes de plantations arbustives espacées de 3 m.

Le projet étant situé sur un secteur déjà urbanisé (présence de l'autoroute A10 au-dessus), le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologiques et paysager.

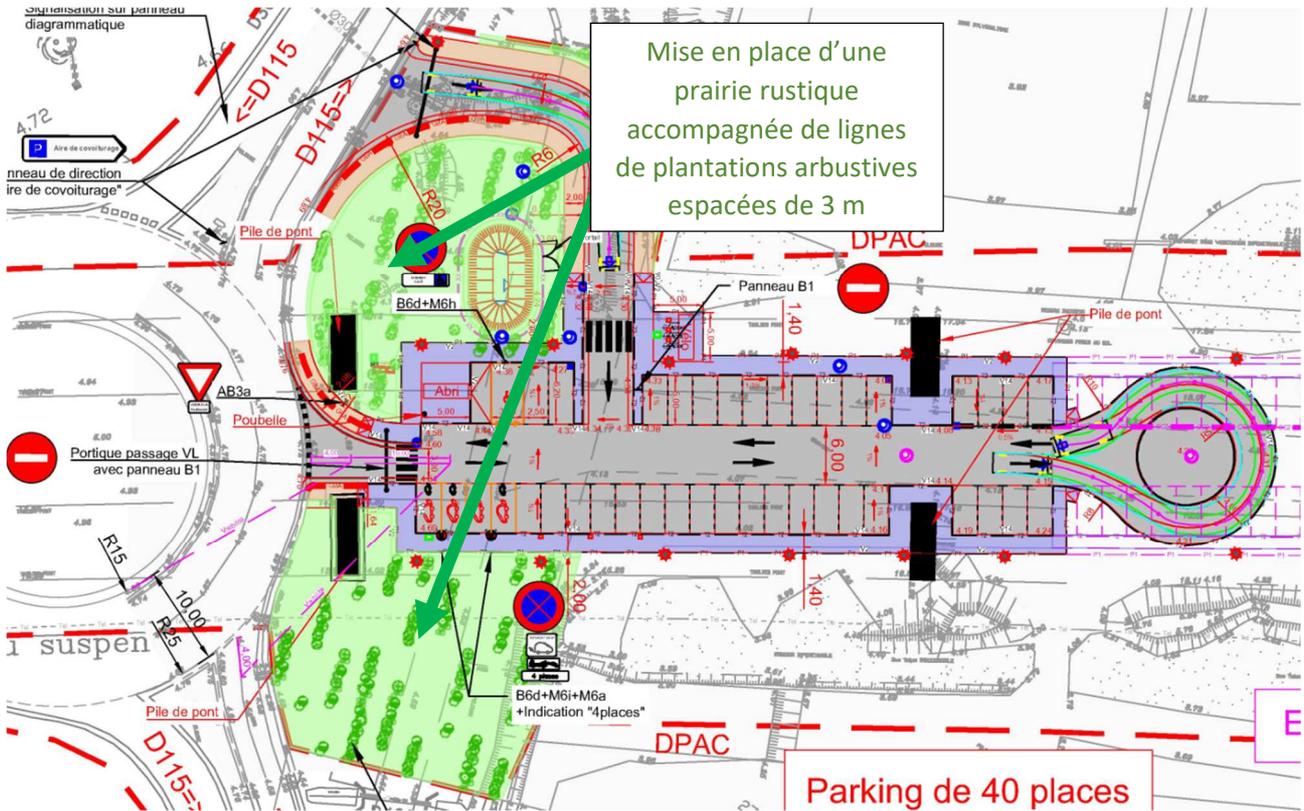


Figure 31 : Aménagements paysagers du projet. Source : AVP

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. EVALUATION DES INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000

### 6.1. PREAMBULE

#### 6.1.1. Cadre juridique

Les articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement prévoient la réalisation d'une « évaluation des incidences Natura 2000 » pour les plans, programmes, projets, manifestations ou interventions inscrits sur :

- une liste nationale d'application directe, relative à des activités déjà soumises à un encadrement administratif et s'appliquant selon les cas sur l'ensemble du territoire national ou uniquement en sites Natura 2000 (article R.414-19),
- une première liste locale portant sur des activités déjà soumises à autorisation administrative, complémentaire de la précédente et s'appliquant dans le périmètre d'un ou plusieurs sites Natura 2000 ou sur tout ou partie d'un territoire départemental ou d'un espace marin,
- une seconde liste locale, complémentaire des précédentes, qui portera sur des activités non soumises à un régime d'encadrement administratif parmi celles figurant sur une liste nationale de référence (article R.414-27).

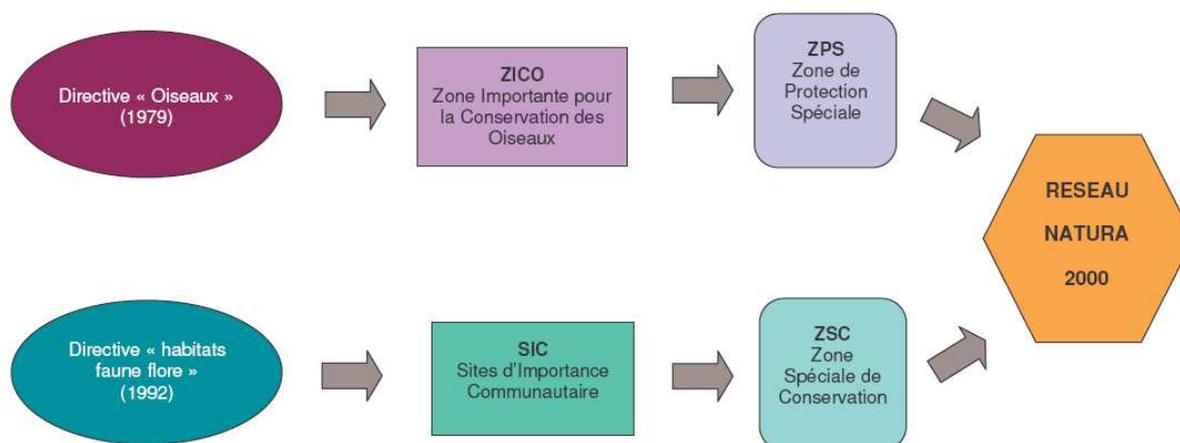
Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen destiné à préserver la biodiversité tout en tenant compte des exigences économiques, sociales et culturelles ainsi que des particularités locales. Il vise à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et habitats d'espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire. Avec la constitution du réseau Natura 2000, l'Europe s'est lancée dans la réalisation d'un ambitieux réseau de sites écologiques dont les deux objectifs sont : préserver la diversité biologique et valoriser le patrimoine naturel de nos territoires.

Les directives européennes concernées sont :

- la Directive C.E.E. 79/409 dite Directive Oiseaux,
- la Directive C.E.E. 92/43 relative aux habitats de la faune et de la flore sauvage (dite Directive Habitats).

Ce réseau sera constitué à terme :

- Des **Zones de Protection Spéciale** (Z.P.S.), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'Annexe 1 de la Directive Oiseaux ;
- Des **Zones Spéciales de Conservation** (Z.S.C.), visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive Habitats.



Natura 2000 vise à la protection des espèces et des habitats d'intérêt communautaire en s'appuyant sur les activités humaines comme outils de gestion et de sauvegarde du patrimoine naturel. La France a choisi d'appliquer Natura 2000 dans une démarche concertée, basée sur le principe du volontariat et de la contractualisation. Les acteurs locaux sont donc pleinement intégrés au processus, en pilotant l'élaboration du Document d'Objectifs (Docob), puis son animation. Il constitue le document de référence, sans limitation de durée de vie, qui vise à définir les objectifs de conservation des habitats et des espèces ainsi que les actions de gestion à mener, après une phase de diagnostic des enjeux écologiques et humains.

### 6.1.2. Effets de l'inscription

En référence à l'article R.414-19 du Code de l'environnement « *Les programmes ou projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements mentionnés à l'article L. 414-4 du présent code font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 qu'ils sont susceptibles d'affecter de façon notable, dans les cas et selon les modalités suivantes : (...)*

*- si un programme ou projet, relevant des cas prévus au a) et au c) du 1° ci-dessus, est susceptible d'affecter de façon notable un ou plusieurs sites Natura 2000, compte tenu de la distance, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, de la nature et de l'importance du programme ou du projet, des caractéristiques du ou des sites et de leurs objectifs de conservation ».*

Ainsi, tout projet nouveau susceptible d'avoir à lui seul ou en combinaison avec d'autres projets une influence sur ces sites doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences sur ces sites eu égard aux objectifs de conservation fixée par la Directive CEE 92/43 du 21 mai 1992, que le projet soit situé ou non à l'intérieur du périmètre de ces sites. Les modalités de réalisation de cette évaluation des incidences sont fixées par le décret n°2001-1216 du 21 décembre 2001 relatif à la gestion des sites Natura 2000. Cette évaluation des incidences devra être annexée à la première demande d'autorisation administrative déposée dans le cadre du projet. L'obtention de cette autorisation dépendra de la pertinence de cette évaluation.

Si cette évaluation est négative, c'est-à-dire que les incidences apparaissent significatives, et qu'il n'existe pas de solutions alternatives, mais que le plan ou projet est indispensable pour des « raisons impératives d'intérêt public majeur », les Etats membres doivent prendre toutes les mesures compensatoires nécessaires pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée.

Lorsque le site abrite un type d'habitat ou une espèce prioritaire, le motif évoqué pour persévérer dans le projet doit être lié à la santé de l'homme ou à la sécurité publique, à des conséquences bénéfiques pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. L'Etat membre doit alors informer la commission des mesures compensatoires adoptées. Si cette évaluation est positive, le projet peut être autorisé.

**Le projet est situé à proximité immédiate d'un site Natura 2000 : SIC La Dordogne (FR7200660), situé à quelques dizaines de mètres à l'est du projet.**

**D'autres sites Natura 2000 sont plus éloignés :**

- SIC Marais du Bec d'Ambès (FR7200686) à 2 km au nord-ouest du projet,
- SIC La Garonne (FR7200700) à 7,5 km au sud-ouest du projet,
- SIC Palus de St Loubès et Yzon (FR7200682) à 3,2 km au sud-est du projet.

## 6.2. PRESENTATION DES SITES NATURA 2000

Les informations présentées ci-après sont issues des formulaires Standards de Données disponibles sur le site de l'INPN ainsi que du DOCOB.

### 6.2.1. Localisation des sites Natura 2000

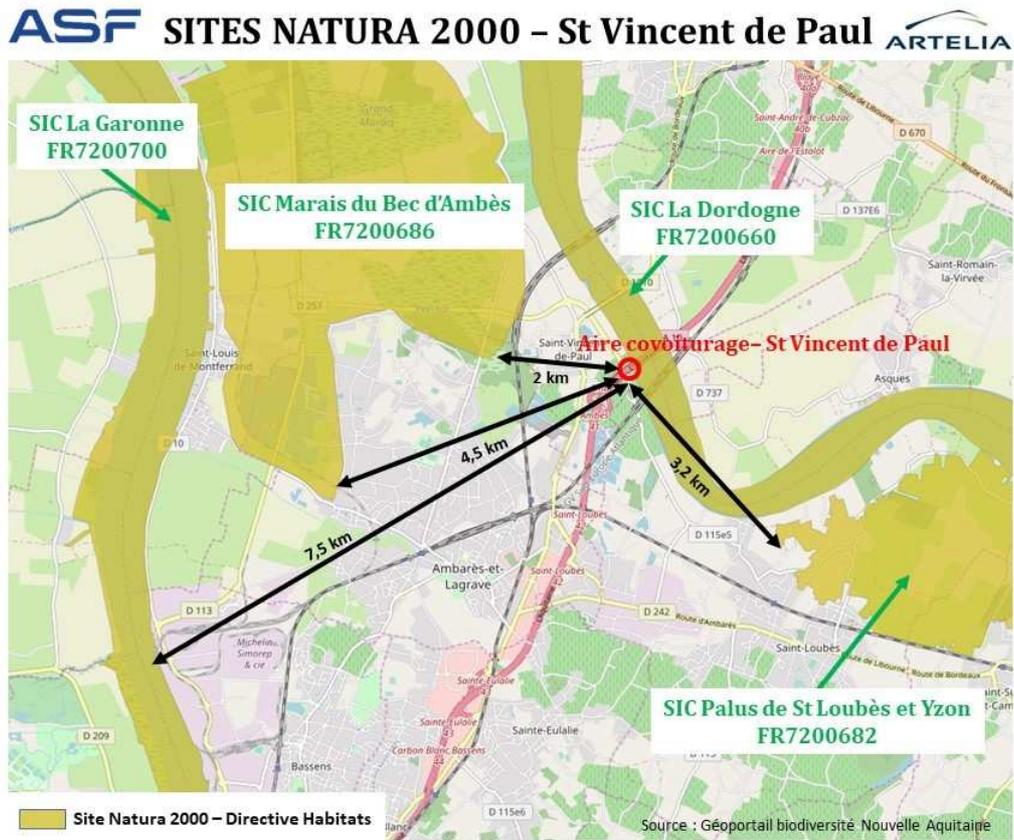


Figure 32 : Localisation des sites Natura 2000 sur le secteur d'étude. Source : Géoportail biodiversité Nouvelle Aquitaine

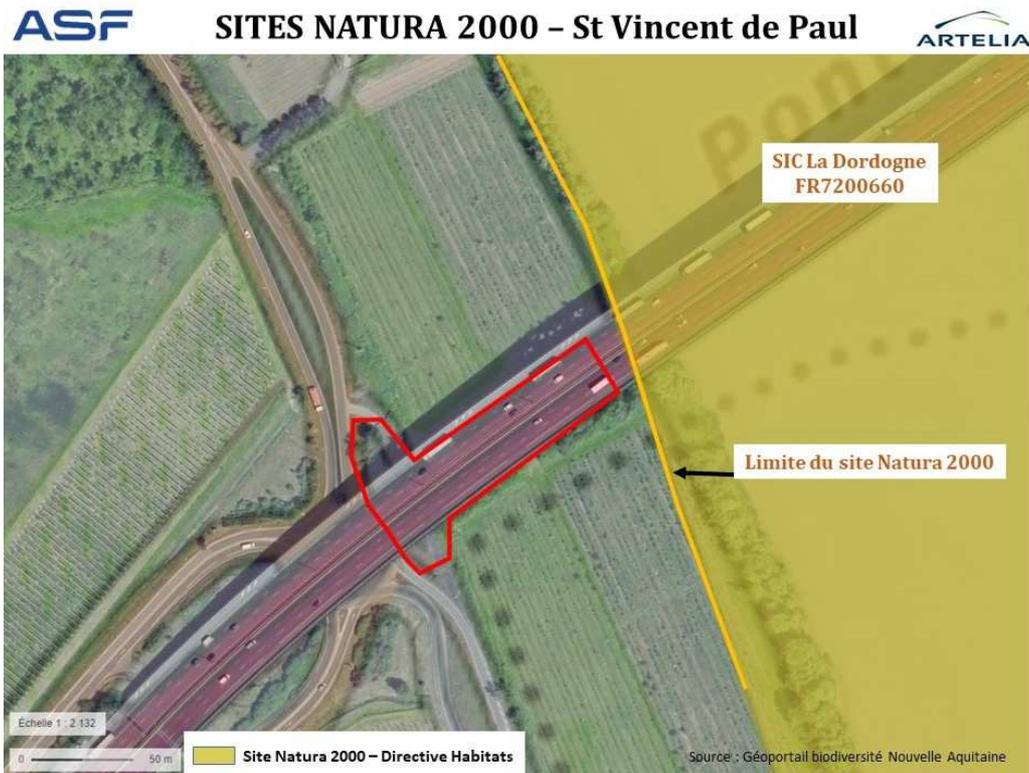


Figure 33 : Localisation du site Natura 2000 La Dordogne par rapport au projet

Lexique :

**Espèces d'intérêt communautaire** : espèces en danger ou vulnérables ou rares ou endémiques énumérées à l'annexe II de la directive et pour lesquelles doivent être désignées des Zones Spéciales de Conservation.

**Habitats d'intérêt communautaire** : habitats en danger ou ayant une aire de répartition réduite ou constituant des exemples remarquables de caractéristiques propres à une ou plusieurs des six régions biogéographiques, énumérés à l'annexe I de la directive et pour lesquels doivent être désignés des Zones Spéciales de Conservation.

**Habitats ou espèces prioritaires** : habitats ou espèces en danger de disparition sur le territoire européen des Etats membres et pour la conservation desquels l'Union européenne porte une responsabilité particulière.

**Compte tenu de la proximité du site Natura 2000 la Dordogne et des caractéristiques du projet (surface anthropisée pour partie imperméabilisée et cantonné par la RD à l'Est), l'évaluation des incidences Natura 2000 est centrée sur le site de la Dordogne.**

## 6.2.2. Habitats et espèces d'intérêt communautaire – Vulnérabilité et Enjeux de conservation du Site d'importance communautaire (Directive Habitat) FR7200660 « La Dordogne »

Ce site Natura 2000 recouvre 5 685 ha de territoire : 67% en Gironde et 33% en Dordogne. Il caractérise le lit mineur du système fluvial de la Dordogne et comprend : le cours d'eau de la rivière où l'on trouve les herbiers aquatiques, la végétation des berges et des boisements alluviaux.

La Dordogne est classée zone spéciale de conservation (ZSC n°FR7200660) au titre de Natura 2000. Il s'agit d'une rivière à herbiers d'hydrophytes, soumise à la marée, qui est en général bordée de Mégaphorbiaies hygrophiles et de forêts alluviales à Aulnaies-Frênaies favorisant la présence d'une faune et d'une flore riches. En effet, ses berges et affluents sont favorables à la présence de l'Angélique des estuaires, de la Cordulie à corps fin et de l'Agrion de Mercure. D'autre part, la Dordogne est un cours d'eau essentiel pour de nombreux poissons migrateurs amphihalins (Lamproie marine et Lamproie de rivière). Plusieurs espèces s'y reproduisent comme l'Esturgeon européen et l'Alose feinte.

Le document d'objectifs (DOCOB) du site Natura 2000 a été approuvé le 05/06/2015.

Ce site Natura 2000 est vulnérable par rapport aux éléments suivants :

- Qualité des eaux et pour la conservation des frayères ;
- Préservation des couasnes et bras morts ;
- Accès aux affluents pour la diversification des frayères ;
- Aménagement des obstacles à l'avalaison comme à la dévalaison.

Les classes d'habitats retrouvés sur l'ensemble du site Natura 2000 sont les suivants :

Tableau 5 : Classes d'habitats sur le site Natura 2000. Source : INPN

Classes d'habitats	Couverture
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	95%
Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel)	4%
Forêts caducifoliées	1%

➤ **Habitats ayant justifiés la désignation du site :**

7 habitats naturels ont été répertoriés sur le site « la Dordogne » : 5 habitats aquatiques et humides, 2 habitats forestiers liés aux zones riveraines.

- 1)\_ Herbiers des eaux courantes à faiblement courantes (3260)
- 2)\_ Herbiers des eaux stagnantes à faiblement courantes (3150)
- 3)\_ Gazons amphibies des berges (3130)
- 4)\_ Végétations des grèves alluviales (3270)
- 5)\_ Mégaphorbiaies (6430)
- 6)\_ Forêts alluviales de bordure de rivière dominée par l’Aulne, le Frêne ou le Saule blanc (91E0\*) *habitat prioritaire*
- 7)\_ Forêts alluviales des hauts de berge, dominées par le Chêne pédonculé, le Charme, le Frêne, les Tilleuls et les Ormes (91F0).

Tableau 6 : Extrait du DOCOB La Dordogne – Habitats naturels d’intérêt communautaire. Source : INPN

Habitats naturels d’intérêt communautaire
<p style="text-align: center;"><b>5 habitats aquatiques et humides</b></p> <p><b>Herbiers des eaux courantes à faiblement courantes :</b> végétations aquatiques des eaux courantes à faiblement courantes du lit mineur (3260).</p> <p><b>Herbiers des eaux stagnantes à faiblement courantes :</b> végétations aquatiques des eaux plus ou moins stagnantes, localisées au niveau des bras morts et des plans d’eau du lit majeur (3150).</p> <p><b>Gazons amphibies des berges :</b> végétations herbacées pionnières, héliophiles, qui se développent sur des sols exondés sableux à limoneux, voire vaseux. Milieux qui se développent à l’occasion des forts étiages d’été, sur les pentes douces des franges des grèves, en bordure des bras morts mais aussi en bordure des plans d’eau du site (3130).</p> <p><b>Végétations des grèves alluviales :</b> végétations pionnières du lit mineur qui se développent à l’occasion des forts étiages d’été et du début de l’automne, sur des sols sableux à graveleux (banc de galets) riches en nutriments ou sur des sols limoneux et argileux riches en azote. Composés de plantes herbacées annuelles, ces milieux se trouvent en marges des berges exondées (3270).</p> <p><b>Mégaphorbiaies :</b> milieux herbacés installés sur des sols frais à humides, souvent dominés par des grandes herbes. Milieux diversifiés sur le site, localisés en bordure de rivière et de fossés, ainsi qu’au niveau des lisières et au sein même des forêts alluviales (6430).</p>
<p style="text-align: center;"><b>2 habitats forestiers riverains</b></p> <p><b>Forêts alluviales de bordure de rivière dominées par l’Aulne, le Frêne ou le Saule blanc :</b> boisements des secteurs les plus dynamiques et inondés fréquemment (91E0) *.</p> <p><b>Forêts alluviales des hauts de berge, dominées par le Chêne pédonculé, le Charme, le Frêne, les Tilleuls et les Ormes :</b> boisements des secteurs moins fréquemment inondés (crues décennales). (91F0).</p>

\* habitat prioritaire

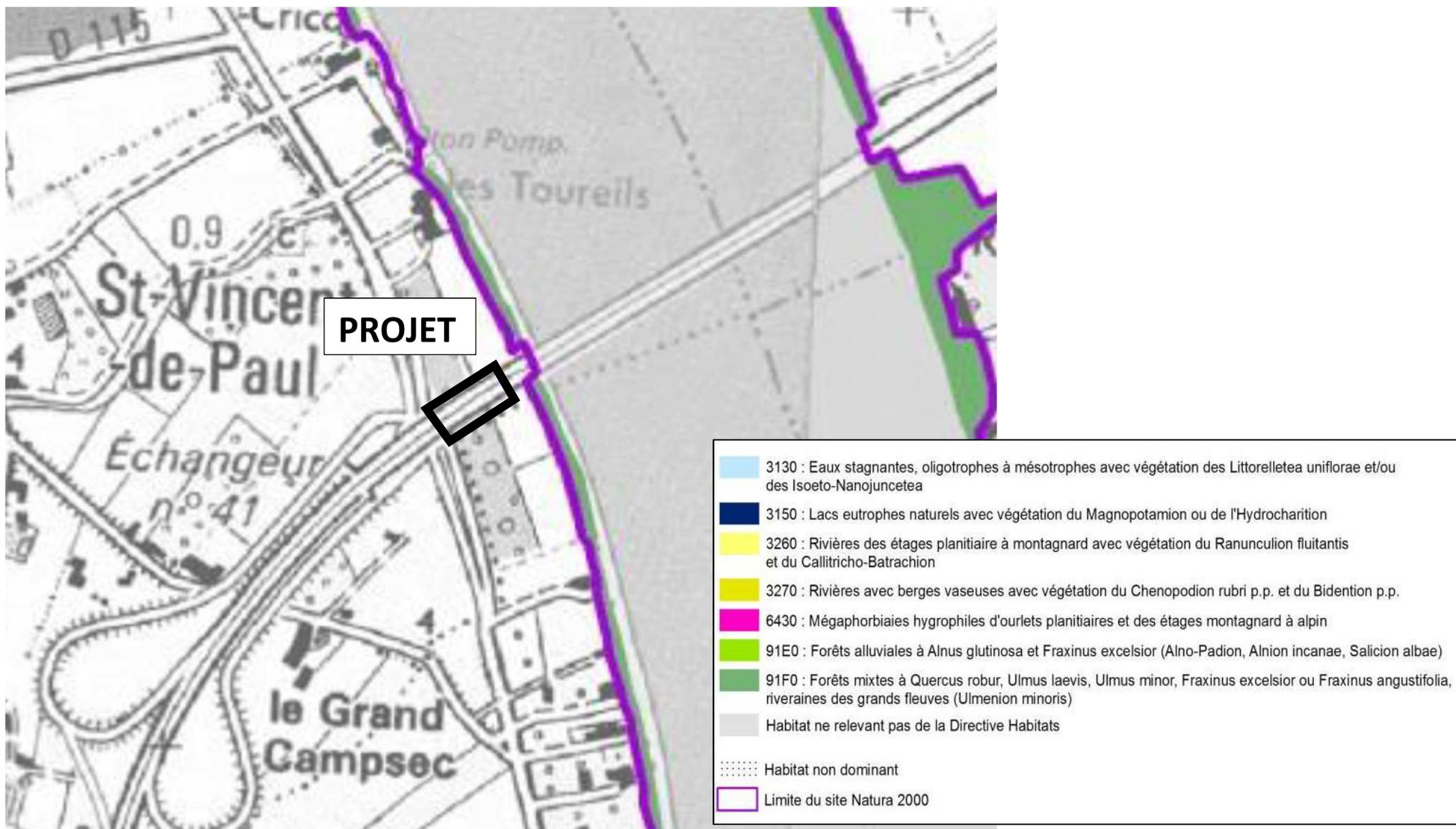


Figure 34 : Extrait de la cartographie des habitats suivant la typologie Natura 2000. Source : DOCOB Site FR7200660

A proximité du projet, sur les berges de la Dordogne, est retrouvé l'habitat d'intérêt communautaire suivant : Forêts alluviales de type « chênaie-ornaie » de code 91F0, nommé précisément « Forêts mixtes à *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* ou *Fraxinus angustifolia*, riveraines des grands fleuves ».

Cet habitat d'intérêt communautaire correspond à des formations boisées alluviales, principalement situées sur les basses terrasses alluviales plus ou moins inondables ou en cordons plus ou moins étroits des berges de la Dordogne. Le caractère fondamental de ces milieux est lié à la dynamique de la rivière qui modèle la morphologie du terrain, dépose des matériaux, alimente en eau et en nutriments (surtout azote) et joue ainsi sur l'activité du sol et la productivité.

➤ **Espèces ayant justifiées la désignation du site :**

Le site Natura 2000 dans son ensemble, héberge aujourd'hui 18 espèces d'intérêt communautaire : 10 poissons, 2 mammifères, 4 insectes et 1 plante.

Tableau 7 : Extrait du DOCOB La Dordogne – Habitats des espèces d'intérêt communautaire. Source : INPN

### Habitats des espèces d'intérêt communautaire

#### Habitats de 10 poissons

Esturgeon européen (*Acipenser sturio*) (1101)  
Saumon atlantique (*Salmo salar*) (1106).  
Lamproie marine (*Petromyzon marinus*) (1095)  
Lamproie fluviatile (*Lampetra fluviatilis*) (1099)  
Grande Alose (*Alosa alosa*) (1102).  
Alose feinte (*Alosa fallax*) (1103)  
Toxostome (*Chondrostoma toxostoma*) (1126).  
Lamproie de planer (*Lampetra planeri*) (1096).  
Bouvière (*Rhodeus sericeus amarus*) (1134).  
Chabot (*Cottus gobio*) (1163).

#### Habitats d'1 reptile

Cistude d'Europe (*Emys orbicularis*) (1220)

#### Habitats de 2 mammifères

Loutre d'Europe (*Lutra lutra*) (1355).  
Vison d'Europe (*Mustela lutreola*) (1356)

#### Habitats de 4 insectes

##### Habitats des odonates :

Cordulie splendide (*Macromia splendens*) (1036)  
Cordulie à corps fin (*Oxygastra curtisii*) (1041).  
Agrion de mercure (*Coenagrion mercuriale*) (1044).  
Gomphe de Graslin (*Gomphus Graslinii*) (1046)

#### Habitats d'1 plante

Angélique des estuaires (*Angelica heterocarpa*) (1607).

\* *Espèce prioritaire*

Les cartes suivantes permettent de localiser les habitats favorables à ces espèces ou les zones de présence avérée.

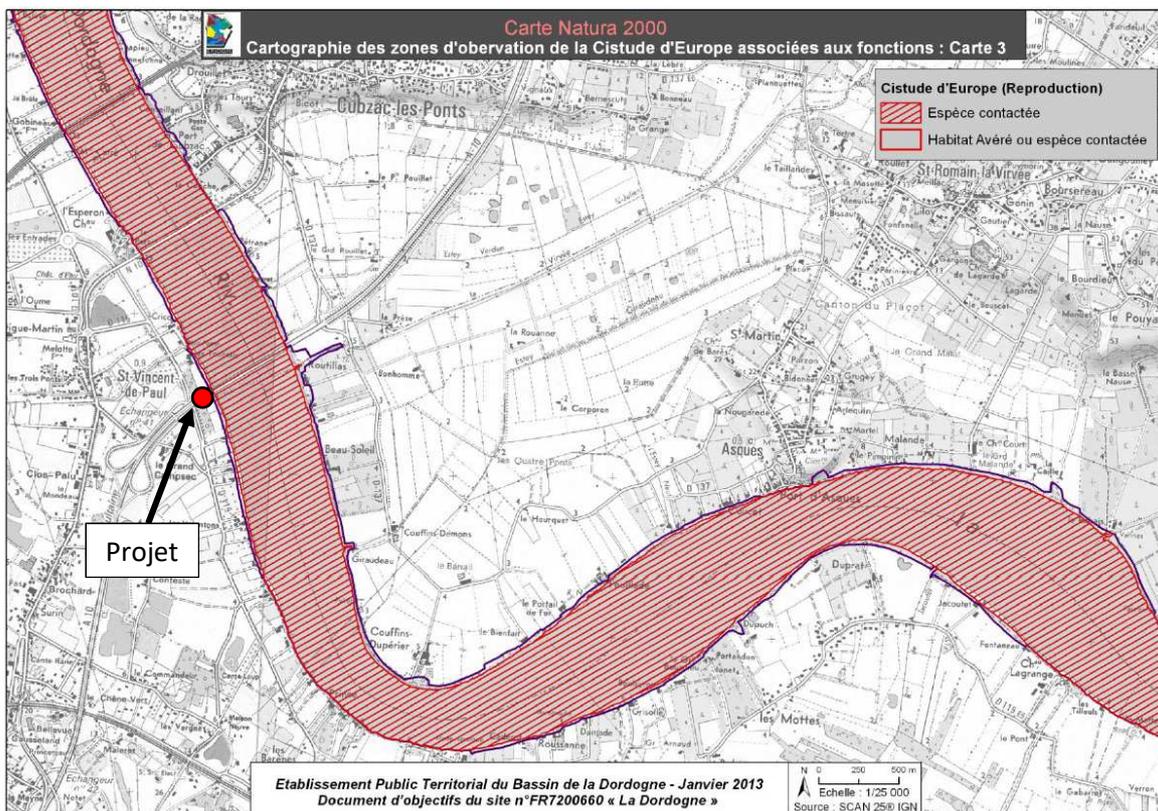


Figure 35 : Cartographie des zones d'observation de la Cistude d'Europe associées aux fonctions. Source : DOCOB

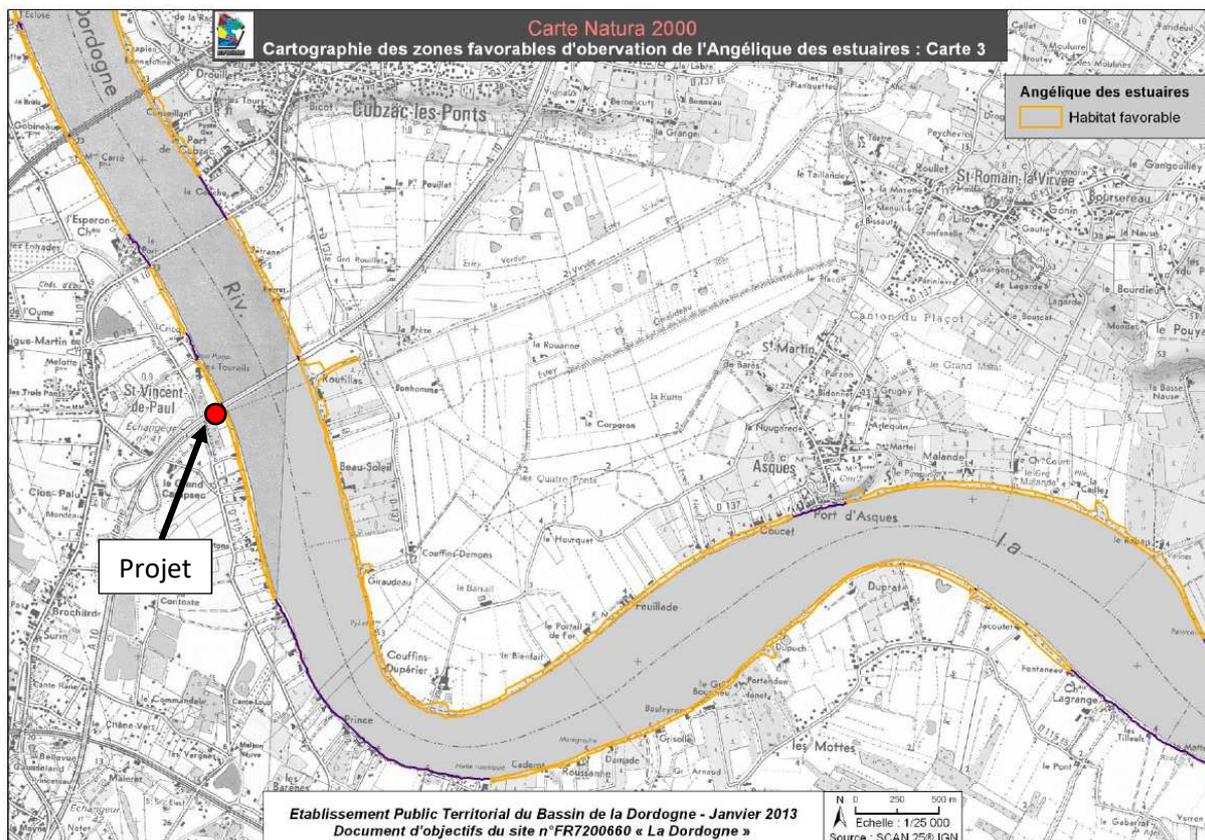


Figure 36 : Cartographie des zones favorables d'observation de l'Anguillid des estuaires. Source : DOCOB

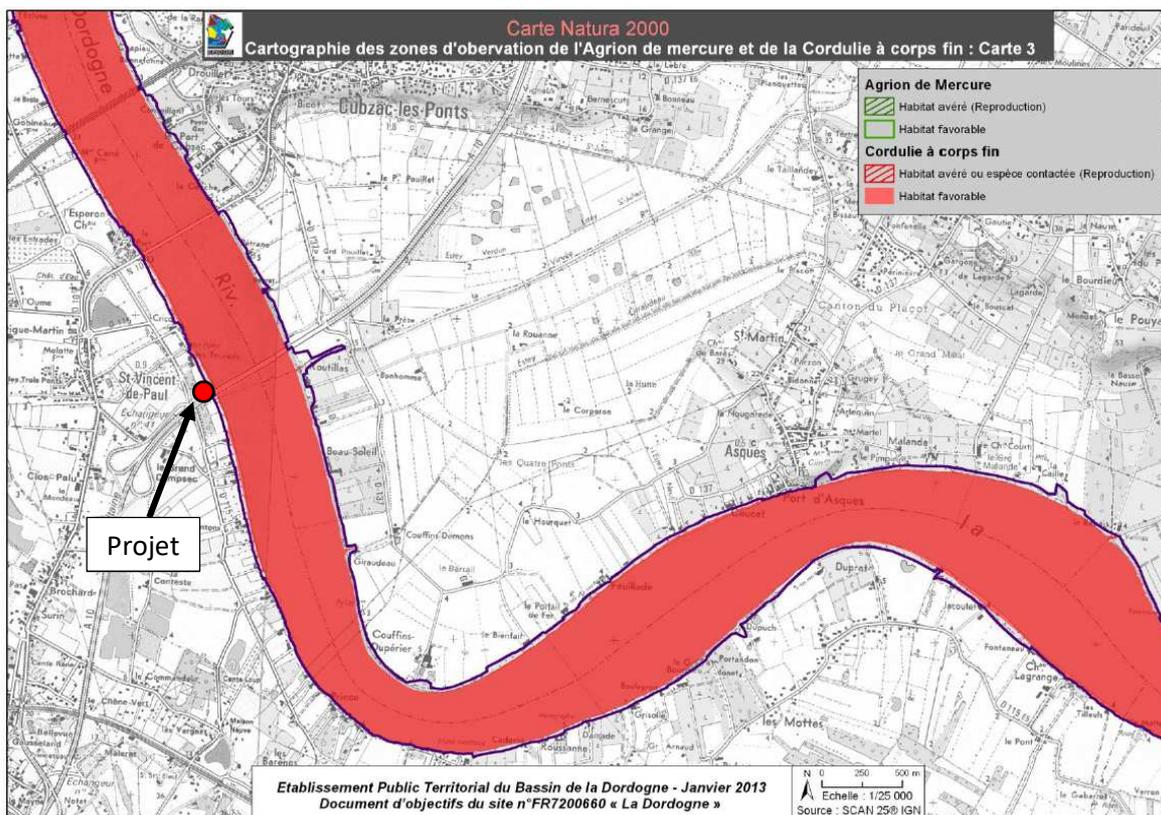


Figure 37 : Cartographie des zones d'observation de l'Agrion de mercure et de la Cordulie à corps fin. Source : INPN

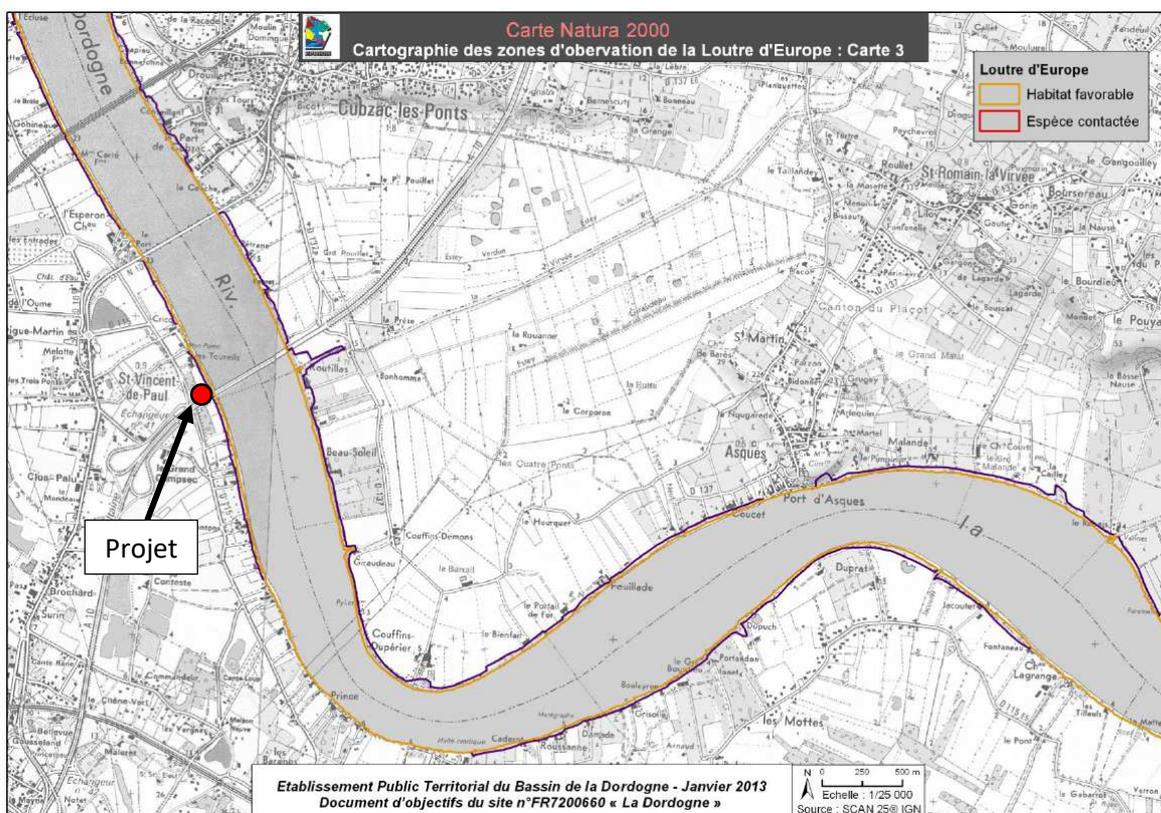


Figure 38 : Cartographie des zones d'observation de la Loutre d'Europe. Source : INPN

### Présentation succincte des espèces potentiellement présentes :

#### ■ Cistude d'Europe – Code 1220 :

Cette espèce protégée est listée en annexes II et IV de la directive Habitats, et en espèce vulnérable dans le livre rouge.



Figure 39 : Cistude d'Europe. Source : INPN

Habitats : La Cistude d'Europe affectionne les zones humides. Elle préfère les étangs, les marais d'eau douce ou saumâtre, les mares, les cours d'eau lents ou rapides ou encore les canaux. Elle affectionne les fonds vaseux où elle trouve refuge en cas de danger ou pendant l'hivernation et l'estivation. Elle privilégie également les surfaces bien végétalisées, soit présentant une végétation riveraine assez dense (roseaux ou joncs) soit des herbiers aquatiques flottants.

Activité : Elle hiverne d'octobre à mars sous la vase. Elle sort de l'hivernage à partir de fin février dès les premiers jours d'insolation continue. C'est une espèce essentiellement diurne. Farouche et discrète, elle plonge au moindre dérangement. La Cistude passe la majeure partie de son cycle de vie dans l'eau. Elle peut migrer à terre naturellement ou en cas d'assec estival de l'étang vers un autre point d'eau situé à plusieurs centaines de mètres ; les mâles sont globalement plus mobiles que les femelles (déplacements parfois supérieurs à 1 km).

#### ■ Cordulie à corps fins – Code 1041 :

Cette espèce protégée est listée en annexes II et IV de la directive Habitats, et en espèce vulnérable dans la liste rouge nationale.

#### Habitat et écologie :

Espèce relativement ubiquiste, fréquentant les parties calmes des rivières et des ruisseaux, on la retrouve également dans les plans d'eau stagnante de toutes tailles. Elle ne dépasse guère 800m d'altitude. Elle nécessite toutefois la présence de boisements rivulaires, notamment de saules et d'aulnes car ses larves se développent dans le chevelu racinaire immergé, parfois dans la litière de feuilles. Les mâles sont territoriaux et patrouillent le long des rives ombragées à la recherche d'une femelle prête à pondre. Après l'accouplement, la femelle dépose ses œufs directement à la surface de l'eau. Les larves vivent ensuite 2 ou 3 ans avant l'émergence qui se situe de début mai à mi-juillet. La période de vol des adultes se prolonge jusqu'à fin août.

#### ■ Loutre d'Europe – Code 1355 :

Cette espèce protégée est listée en annexes II et IV de la directive Habitats, et en espèce de Préoccupation mineure dans la liste rouge nationale.

#### Habitat et écologie :

L'espèce est présente dans tous les types de milieux aquatiques. Elle fréquente les rives de rivière, les lacs, les étangs, les canaux, et même les bords de mer si elle dispose d'eau douce à proximité. Elle subsiste même dans les zones urbaines si elle dispose d'assez de refuges adéquats et de nourritures. Néanmoins elle apprécie les masses d'eau bordée d'une

Notice environnementale

CREATION D'UNE AIRE DE COVOITURAGE AU DROIT DE L'ECHANGEUR N 41 DE L'AUTOROUTE A10 SUR LA COMMUNE DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL

ripisylve. La loutre est nocturne mais parfois se rencontre au lever du jour ou au coucher du soleil. Les mâles et les femelles vivent en solitaires. La taille des territoires varié en fonction du sexe : environ 10 km pour la femelle et jusqu'à 30 km pour un mâle. La loutre est connue pour changer régulièrement de catiche, nom donné à sa tanière. Le territoire d'un mâle peut recouvrir le territoire d'une ou plusieurs femelles. La loutre est en âge de se reproduire vers 3 ans pour la femelle et 4 ans pour le mâle. Elle peut s'accoupler toute l'année. La gestation est de 60 jours. La portée est de 1 à 3 loutrons que la mère élève seule. Essentiellement piscicole, elle peut aussi consommer des crustacés, des mollusques, des insectes, des amphibiens, des petits mammifères et des oiseaux.

#### ■ **Angélique des estuaires – Code 1607 :**

Cette espèce protégée est listée en annexes II et IV de la directive Habitats, et en espèce de Préoccupation mineure dans la liste rouge nationale et Quasi menacé au niveau régional.

#### Habitat et écologie :

L'angélique des estuaires est une espèce des berges vaseuses faiblement salées des estuaires. Elle vit dans la partie supérieure de la zone de balancement des marées, sur des vases compactes. A l'intérieur de cette zone de balancement des marées, sa présence est conditionnée par quatre principaux facteurs écologiques : le degré de salinité, la fréquence de submersion par la marée, la nature du substrat et le degré de luminosité. Les plus belles populations se trouvent en situation de mi-ombre, dans des végétations de hautes herbes ou au contact des forêts rivulaires. Toutefois, des individus isolés arrivent parfois à coloniser des ouvrages artificiels.

#### **Sur la base du DOCOB du site Natura 2000, le projet se situe :**

- **À proximité d'habitat avéré ou secteur présentant des espèces contactées de Cistude d'Europe (reproduction) (reptile) ;**
- **A proximité d'habitat favorable d'Angélique des Estuaires (plante) ;**
- **A proximité d'habitat favorable à de la Cordulie à corps fins (insecte) ;**
- **A proximité d'habitat favorable à la Loutre d'Europe (mammifère).**

**Ces habitats favorables correspondent aux boisement linéaires de rives de la Dordogne au sein de l'aire d'étude.**

**Concernant le Vison d'Europe, la Dordogne forme un corridor naturel mais son habitat optimal correspond aux annexes hydrauliques comme les bras morts, les marais ou encore les ripisylves et boisements alluviaux important : absents de l'aire d'étude.**

#### ➤ **Qualité et importance du site :**

La Dordogne est un cours d'eau essentiel pour la conservation des poissons migrateurs et la qualité globale de ses eaux.

Le site présente une grande diversité de milieux aquatiques et de milieux alluviaux (bancs sablo-graveleux du lit mineur, forêts alluviales). De nombreuses espèces rares au niveau régional et national (phanérogames et coléoptères), de remarquables frayères à poissons migrateurs, et la Loutre occupent le site.

#### ➤ **Vulnérabilité du site :**

Les principales menaces qui impactent les habitats de la Directive pour la Dordogne sont le manque de dynamique fluviale à l'origine d'un état dégradé des forêts alluviales. La plupart des habitats fortement dégradés sont restaurables

avec effort en travaillant sur les conditions nécessaires à la restauration d'une dynamique fluviale et au respect d'un espace de fonctionnalité pour la rivière.

D'autres menaces concernent des pratiques de gestion mal adaptées sur la végétation alluviale : non-respect de la végétation alluviale lors des travaux d'aménagement et des pratiques d'entretien sur les terrains riverains de la Dordogne.

Il faut aussi signaler que certains de ces habitats sont très impactés par la colonisation par des espèces invasives dont la dissémination est favorisée lors des activités anthropiques (travaux de remblais, de déboisements, de défrichage, mais aussi de dévégétalisation sur les îlots et atterrissements de la rivière).

La vulnérabilité du site est caractérisée par les éléments suivants :

- Vulnérabilité pour la qualité des eaux et pour la conservation des frayères ;
- Préservation des couasnes et bras morts ;
- Accès aux affluents pour la diversification des frayères ;
- Aménagement des obstacles à l'avalaison comme à la dévalaison.

➤ **Enjeux de conservation :**

Les objectifs de conservation ont pour but d'aider à identifier les actions de conservation qui seront engagées durant la phase de mise en oeuvre du document d'objectifs. Leur définition s'est appuyée sur l'analyse des facteurs ayant une influence sur l'état de conservation et sur les connaissances relatives à chaque habitat et à chaque espèce, issues de la bibliographie et des contributions des naturalistes et experts.

Les objectifs de conservation listés dans les tableaux ci-dessous déclinent donc, pour chacun des habitats naturels, espèces et habitats d'espèces d'intérêt communautaire les objectifs généraux suivant :

- 1/ éviter la destruction et la dégradation des habitats
- 2/ favoriser le développement voire la restauration des habitats
- 3/ promouvoir des pratiques adaptées au maintien des habitats
- 4/ informer et sensibiliser
- 5/ évaluer les résultats

L'objectif final de la démarche Natura 2000 est la préservation de la biodiversité tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales qui s'y attachent. Partant de ce principe, la détermination des objectifs généraux permet de définir les problématiques communes qui prédominent sur le site afin de ne pas se focaliser sur des actions accessoires.

**A l'échelle du site Natura 2000, l'état global de conservation de l'habitat de code 91F0, localisé à proximité du site d'étude, est moyennement dégradé. S'il reste correct d'un point de vue répartition, il est progressivement impacté par une maturation générale des boisements alluviaux (perte de dynamique du cours d'eau, aménagements, rudéralisation, invasives...)**

**Ainsi, les objectifs opérationnels de conservation concernant l'habitat d'intérêt communautaire de Code Natura 91F0 sont les suivants (enjeux forts) :**

- **Maintenir et restaurer des habitats alluviaux en restaurant une dynamique fluviale et des corridors alluviaux fonctionnels ;**
- **Maintenir la qualité des peuplements en luttant contre la dissémination et l'expansion des espèces végétales invasives.**

La cartographie suivante représente l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire au niveau du secteur d'étude pour le site Natura 2000 « La Dordogne ».



NATURA 2000 – DOCOB DU SITE FR7200660 « La Dordogne »  
Cartographie de l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire



Figure 40 : Cartographie de l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire. Source : DOCOB la Dordogne

Les berges de Dordogne représentent des habitats potentiellement favorables à plusieurs espèces d'intérêt communautaire. Elles contribuent à assurer une continuité écologique et constituent un habitat d'intérêt communautaire.

## 6.3. SITE DE PROJET

### 6.3.1. Méthodologie et investigations de terrain :

Les données disponibles et structures concernées ont été étudiées en préalable : INPN, DREAL, Faune-Aquitaine, CBNSA-OBV et SMIDDEST. L'aire d'étude correspond à l'espace de projet ainsi qu'aux espaces limitrophes, bornés par la RD à l'Ouest et la Dordogne à l'Est.

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). Elle a été complétée par une expertise faune/flore le 7 mai 2020 (13 à 27°C, ensoleillé avec quelques nuages, léger vent). Ces passages ont permis de rendre compte des espèces présentes mais également de celles potentielles compte tenu des milieux en place.

### 6.3.2. Milieux naturels

Le site de projet s'inscrit dans une aire d'étude **en continuité urbaine et routière de la RD115** (Cf. reportage photographique), il se caractérise par un **espace remanié et de dépôt de matériaux présentant une flore rudérale voire exogènes envahissantes de manière diffuse** (Sporobole, Séneçon du Cap, Herbe de la Pampa, Vergerette...). **Il est localisé sous le pont autoroutier, entre ses piliers, évitant ainsi la consommation d'espaces naturels à proximité.**



Figure 41 : Espaces inter-pilier autoroutier accueillant le projet

L'aire d'étude du projet s'accompagne d'un **réseau superficiel de fossés et à proximité de jeunes plantations de Chênes d'Amérique et de Frênes**, en partir Nord et Sud. Ces plantations accueillent également des espèces préforestières : Noisetier, Prunelier, Cornouiller sanguin, régénération de Peupliers et de Saules blanc et roux ainsi qu'une strate herbacée dominé par les graminées fortement entretenue.



Figure 42 : Plantations principalement de Frênes, Chênes et Chênes d'Amérique au Nord et au Sud du site de projet

Au-delà du projet en direction de la Dordogne, un merlon sépare l'espace inter-piliers imperméabilisé et remanié des berges de la Dordogne où se développe une **frange rivulaire avec quelques Chênes, jeunes Ormes, Saules blancs et Frênes accompagnés d'un ourlet hygrophiles** (roselière à phragmites, Pétasite...).



Figure 43 : Merlon et frange rivulaire de bord de Dordogne

Il s'agit de la formation désignée en tant que « *Forêts alluviales des hauts de berge, dominées par le Chêne pédonculé, le Charme, le Frêne, les Tilleuls et les Ormes* » (91F0), habitat communautaire, au sein du DOCOB de 2015. Cette formation végétale constitue un faciès altéré au droit de l'aire d'étude avec une strate arborée discontinue, peu dense, faiblement épaisse et avec la présence d'espèces exotique envahissante (Vigne-vierge, Erable négundo). Cette formation végétale est entièrement évitée par le projet.

De part et d'autre des piliers, **les remaniements du sol ont conduit à des tassements de sols et à du ruissellement conduisant à des stagnations localisées d'eau. Des zones de fourrés/roncier sont présents avec localement de la régénération de Saules roux et blancs, Peupliers et Frênes.** Ces espaces limitrophes au site de projet s'accompagnent également de zone de dépôts de matériaux, colonisés par une flore rudérale (Laiteron, Vergerette, Armoise, Cirse des champs...) et quelques zones de fourrés/roncier avec également des espèces exotiques envahissantes : Erable negundo, Vigne-vierge, Robinier faux-acacia.

**Le site du projet n'est pas considéré en tant qu'habitat d'intérêt communautaire. Les enjeux Natura 2000 sont concentrés sur le boisement rivulaire de l'aire d'étude, entièrement évitée dans le cadre du projet. Cette formation végétale est toutefois relictuelle à un linéaire sur berge et altérée par des espèces exotiques envahissantes.**

### 6.3.3. Flore

La flore de l'emprise du projet est commune à très commune. L'expertise de terrain n'a pas révélé la présence d'espèces d'intérêt communautaire (Angélique des estuaires). La présence d'espèces exotiques envahissantes : Robinier faux-acacia, Herbe de la Pampa, Sporobole tenace, Séneçon du Cap, Paspale dilaté, Vigne-vierge, Baccharis est à noter de manière diffuse au sein de l'aire d'étude. L'habitat potentiel pour l'Angélique des estuaires est constitué par les substrats vaseux soumis au marnage et au boisement rivulaire de bord de Dordogne. Les fossés de l'aire d'étude ne correspondent pas à son habitat de prédilection et aucun individu n'y a été observé. Les berges de la Dordogne sont entièrement évitées dans le cadre du projet et séparé par la présence d'un merlon.

**Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été observée au droit du projet. Seule la berge de la Dordogne peut constituer un habitat potentiel, milieu évité au sein du projet. 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.**

### 6.3.4. Faune

L'emprise du projet est située sous le pont autoroutier de l'A10, entre les piliers et sur des espaces déjà fortement remaniés et pour partie imperméabilisés. Le site de projet est ainsi peu attractif pour la faune. Son contexte à

proximité d'espaces naturels de bord de Dordogne est davantage propice à concentrer des enjeux écologiques potentiels.

- **Entomofaune** : Concernant les insectes, aucun arbre n'apparaît propice à la présence d'insectes xylophages patrimoniaux (essences pionnières de jeunes Saules, Frênes et Peupliers principalement). Sept espèces de papillons, toutes très communes et non protégées, ont été observées sur l'aire d'étude. Malgré la présence de la Dordogne et de fossés, seule une espèce, commune et non protégée, d'odonates a été rencontrée : Ischnure élégante (*Ischnura elegans*). A noter que le site du projet en tant que tel ne constitue pas un habitat de prédilection pour des espèces patrimoniales potentielles (surface minérale faiblement végétalisée et rudéralisée). Aucun odonate d'intérêt communautaire n'a été observé. Les potentialités tiennent davantage au contexte d'habitats rivulaires à la Dordogne, en dehors du site même de projet.

Espèces contactées		Valeur patrimoniale			Rareté locale	
Nom vernaculaire	Nom scientifique	Liste rouge Européenne	Liste rouge France	Liste rouge ex-Aquitaine	PN	DZNIIEFF
<b>LEPIDOPTERES</b>						
Cuivré fuligineux	<i>Lycaena tityrus</i>	LC	LC	LC	-	-
Fadet commun (Procris)	<i>Coenonympha pamphilus</i>	LC	LC	LC	-	-
Flambé	<i>Iphiclydes podalirius</i>	LC	LC	LC	-	-
Pieride du navet	<i>Pieris napi</i>	LC	LC	LC	-	-
Souci	<i>Colias crocea</i>	LC	LC	LC	-	-
Tacheté austral	<i>Pyrgus malvoides</i>	LC	LC	LC	-	-
Tircis	<i>Pararge aegeria</i>	LC	LC	LC	-	-

Liste rouge : LC : Préoccupation mineure – PN : Protection nationale – DZNIIEFF : Déterminante ZNIIEFF

- **Herpétofaune** : Aucune espèce d'amphibien n'a été observée. Les fossés en eau à proximité ont été prospectés et aucun individu ni ponte n'ont été notés. Le réseau de fossés et la Dordogne constituent toutefois des opportunités pour les amphibiens. Au niveau des reptiles, seul le Lézard des murailles a été observé au droit de l'aire d'étude. 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. Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été observée. Seules les berges de Dordogne présentent des potentialités pour la Cistude d'Europe. L'espèce n'a pas été observée et l'habitat est évité.
- **Mammifères** : Des traces de Lapin de Garenne ont été notées sur le site ainsi que de Sanglier en bords de Dordogne, en dehors du site. Ces espèces ne sont pas protégées. Aucune cavité ou gîte potentiel à chiroptères n'a été observée au sein des structures et des arbres. L'intérêt du secteur d'étude se concentre sur les berges de Dordogne, en dehors de l'emprise du projet et séparées par un merlon. Le boisement rivulaire linéaire participe à la continuité écologique pour la Loutre d'Europe et potentiellement le Vison d'Europe. Sa faible et son caractère éparpillés limitent l'attractivité en tant qu'habitat avéré pour ces espèces. Ce boisement est néanmoins évité et préservé.
- **Avifaune** : 15 espèces ont été observées sur l'aire d'étude dont 3 en survol éloigné ; l'axe de la Dordogne étant propice aux déplacements. 8 espèces sont protégées mais très communes et en « Préoccupation mineure » (LC) sur les listes rouges, excepté le Martinet noir. Aucune n'est toutefois observée sur le site même de l'emprise de projet, exceptée le pigeon des villes, non protégé, qui utilise les piliers du pont autoroutier. Aucun indice de nidification avérée n'a été observé au droit même du site du projet, qui apparaît par ailleurs peu propice (surface minérale faiblement végétalisée).

Espèces contactées		Valeur patrimoniale				Rareté locale		Remarques
Nom vernaculaire	Nom scientifique	LRM	DO	PN	LRnF	DZNIIEFF		
Bergeronnette grise	<i>Motacilla alba alba</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En alimentation	
Buse variable	<i>Buteo buteo</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En survol éloigné	
Corneille noire	<i>Corvus corone</i>	LC	II	-	LC	-	En survol éloigné	
Etourneau sansonnet	<i>Sturnus vulgaris</i>	LC	II	-	LC	-	En alimentation	

Geai des Chênes	<i>Garrulus glandarius</i>	LC	II	-	LC	-	En vol
Grimpereau des jardins	<i>Certhia brachydactyla</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En bord de Dordogne
Héron cendré	<i>Ardea cinerea</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En survol éloigné
Martinet noir	<i>Apus apus</i>	LC	-	Article 3	NT	-	En vol
Merle noir	<i>Turdus merula</i>	LC	II	-	LC	-	En alimentation
Mésange bleue	<i>Cyanistes caeruleus</i>	LC	-	Article 3	LC	-	En bord de Dordogne
Pie bavarde	<i>Pica pica</i>	LC	II	-	LC	-	En alimentation
Pigeon des villes	<i>Columba livia</i>	LC	II	-	LC	-	Nicheur possible, En alimentation
Pigeon ramier	<i>Columba palumbus</i>	LC	II et III	-	LC	-	En alimentation
Rougegorge familier	<i>Erithacus rubecula</i>	LC	-	Article 3	LC	-	Au sein des plantations adjacentes
Troglodyte mignon	<i>Troglodytes troglodytes</i>	LC	-	Article 3	LC	-	Au sein des plantations adjacentes

- Piscifaune : La Dordogne constitue un axe de déplacement important pour de nombreuses espèces de poissons. La Docob mentionne ainsi de nombreuses espèces (Lamproies, Aloses, Saumon atlantique...) dont certaines d'intérêt communautaire au sein de l'ensemble du réseau hydrographique. Aucune frayère n'est mentionnée au sein du Docob au droit de la zone d'étude. Aucune intervention sur le lit mineur de la Dordogne n'est prévue. Les fossés de l'aire d'étude sont en partie temporaire et peu propice à la piscifaune, ils seront toutefois également évités dans le cadre du projet.

**L'expertise écologique de terrain de 2020 confirme l'absence d'espèces, d'habitat d'espèces et d'habitat d'intérêt communautaire au droit des emprises de projet. Une attention particulière devra toutefois être portée sur la période d'abattage et de nettoyage qui devra se faire en dehors des périodes écologiques sensibles (abattage de septembre à mars) et réduit au strict nécessaire en terme d'emprise. Un évitement complet des formations rivulaires à la Dordogne et des zones humides sera également assuré. De plus, une vigilance accrue sera portée sur les risques de pollutions accidentelles de la ressource en eau afin d'éviter toute incidence indirecte sur la Dordogne et ses composantes d'intérêt communautaire.**

#### 6.4. INCIDENCES DU PROJET SUR LE RESEAU NATURA 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 porte sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site étudié et présent au droit et à proximité de l'aire d'étude.

Il s'agit d'analyser si le projet occasionnera sur les habitats et espèces susceptibles d'être concernés par le projet :

- Des incidences directes, liées aux travaux et aménagements envisagés (destruction d'habitat, d'espèce, ...) ;
- Des incidences indirectes, impact différé dans le temps ou dans l'espace tel que la modification des écoulements d'eaux superficielles ou souterraines induisant la disparition de milieux humides ;
- Des incidences temporaires, liées à la phase de réalisation des travaux (bruits, odeurs, vibrations, ...) ;
- Des incidences permanentes, qui ne s'atténuent pas dans le temps à l'inverse des incidences temporaires.

Thème	Impacts potentiels
<p><b>Sur le réseau Natura 2000 en phase travaux</b></p>	<p>Perturbation directe et indirecte des milieux naturels par des pollutions accidentelles</p> <p>Dégradation directe des milieux naturels par des phénomènes de tassements, d'imperméabilisation, la circulation des engins ainsi que les stockages liés au chantier. L'emprise du projet est toutefois déjà fortement remaniée et en partie imperméabilisée</p> <p>Dérangement de la faune, la perturbation des fonctionnalités écologiques et la destruction de la faune et de la flore présentes : travaux, bruit et fréquentation humaine.</p> <p>Présence d'une flore exotique invasive pouvant perturber le réseau Natura 2000</p> <p>La caractérisation du site de projet et de chantier a permis de mettre en avant l'absence d'enjeu avéré majeur. Au regard du chantier, les impacts potentiels sont considérés comme temporaires et faibles.</p>
<p><b>Sur le réseau Natura 2000 en phase d'activité</b></p>	<p>L'emprise même du projet n'est pas considérée comme habitat d'intérêt communautaire et n'est pas directement sur une continuité écologique.</p> <p>Le risque potentiel via l'aménagement du site réside à l'introduction d'espèces exotiques envahissantes et les risques de pollutions accidentelles (biocides, engins) par l'entretien des espaces verts et liés aux stationnement des véhicules de covoiturage.</p>

## 6.5. MESURES DE SUPPRESSIONS ET DE REDUCTIONS DES INCIDENCES

Thème	Mesures proposées
<p><b>Réseau Natura 2000</b></p> <p>–</p> <p><b>Mesures en phase travaux</b></p>	<p><b><u>Mesures d'évitement :</u></b></p> <p>Identification des zones humides avoisinantes intégrée dès la conception du projet : évitement des zones humides.</p> <p>Préservation de l'ensemble des boisements rivulaires de la Dordogne et des arbres et fourrés limitrophes</p> <p><b><u>Mesures de réduction :</u></b></p> <p>Toutes les mesures de protection établies dans le paragraphe « Eaux superficielles et eaux souterraines » permettront de prévenir une pollution accidentelle de la nappe et des eaux superficielles. »</p> <p>Suivi du chantier par un coordinateur environnement/écologue afin de contrôler la bonne application de l'ensemble des mesures environnementales par les entreprises</p> <p>Prise en compte du cycle biologique de la faune : travaux de coupes d'arbustes, débroussaillage sur la zone de travaux effectués hors période de nidification des oiseaux (mars à août inclus)</p>

Notice environnementale

CREATION D'UNE AIRE DE COVOITURAGE AU DROIT DE L'ECHANGEUR N 41 DE L'AUTOROUTE A10 SUR LA COMMUNE DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL

	<p>En périphérie de la zone de chantier, un balisage spécifique sera mis en place afin d'éviter les zones humides identifiées et les berges de Dordogne ; le merlon déjà existant limitant également les risques.</p> <p>Les travaux seront localisés et limités dans le temps (zone de travaux et de projet similaire). Les engins utilisés respecteront les normes relatives aux émissions sonores. Les différents dispositifs de prise en compte du risque de pollutions accidentelles seront mis en place (dispositions de chantier propre).</p> <p>Prise en compte des espèces invasives : Les travaux devront veiller à ce qu'aucune espèce invasive ne soit introduite au sein ou à proximité de la zone d'étude.</p> <p>Ainsi, quand cela sera possible un nettoyage des engins de chantier (en particulier les engins de terrassement) soit réalisé avant leur arrivée sur la zone de travaux. Il s'agira en particulier de veiller à ce que les godets et que les roues/chenilles soient vierges de fragments végétaux avant leur entrée sur le chantier.</p> <p>Remise en état du site après travaux</p>
<p><b>Réseau Natura 2000</b> – <b>Mesures en phase d'activité</b></p>	<p>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. Les modalités de gestion des espaces verts veilleront à suivre les principes de gestion différenciée en évitant l'usage de biocide et en favorisant une gestion mécanique et de fauche tardive.</p> <p>De plus, la gestion des eaux de ruissellements est assurée de manière qualitative et quantitative afin d'éviter tous impacts significatifs dans le milieu récepteur.</p>

**Au regard de l'analyse des incidences induites et des mesures de suppression et de réduction prises par le maître d'ouvrage, le projet n'a pas d'effets dommageables significatifs sur les habitats, espèces et habitats d'espèces d'intérêt communautaires concernés. Le projet n'est pas de nature à porter atteinte à l'état de conservation des habitats, espèces et habitats d'espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 de la Dordogne. En l'absence d'incidences résiduelles significatives, il n'est pas requis de mesures compensatoires.**

## 7. MOYENS DE SURVEILLANCE ET D'INTERVENTION

### 7.1. SURVEILLANCE EN PHASE TRAVAUX

#### 7.1.1. 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 seront réalisés en dehors de période de risque d'inondation. Les entreprises seront intégrées dans les dispositifs de prévision et d'alerte en cas d'inondation afin de mettre les dispositifs adéquats pour ne pas aggraver le risque et être source de pollutions accidentelles.

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.

#### 7.1.2. 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.

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

### 7.2.1. 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.

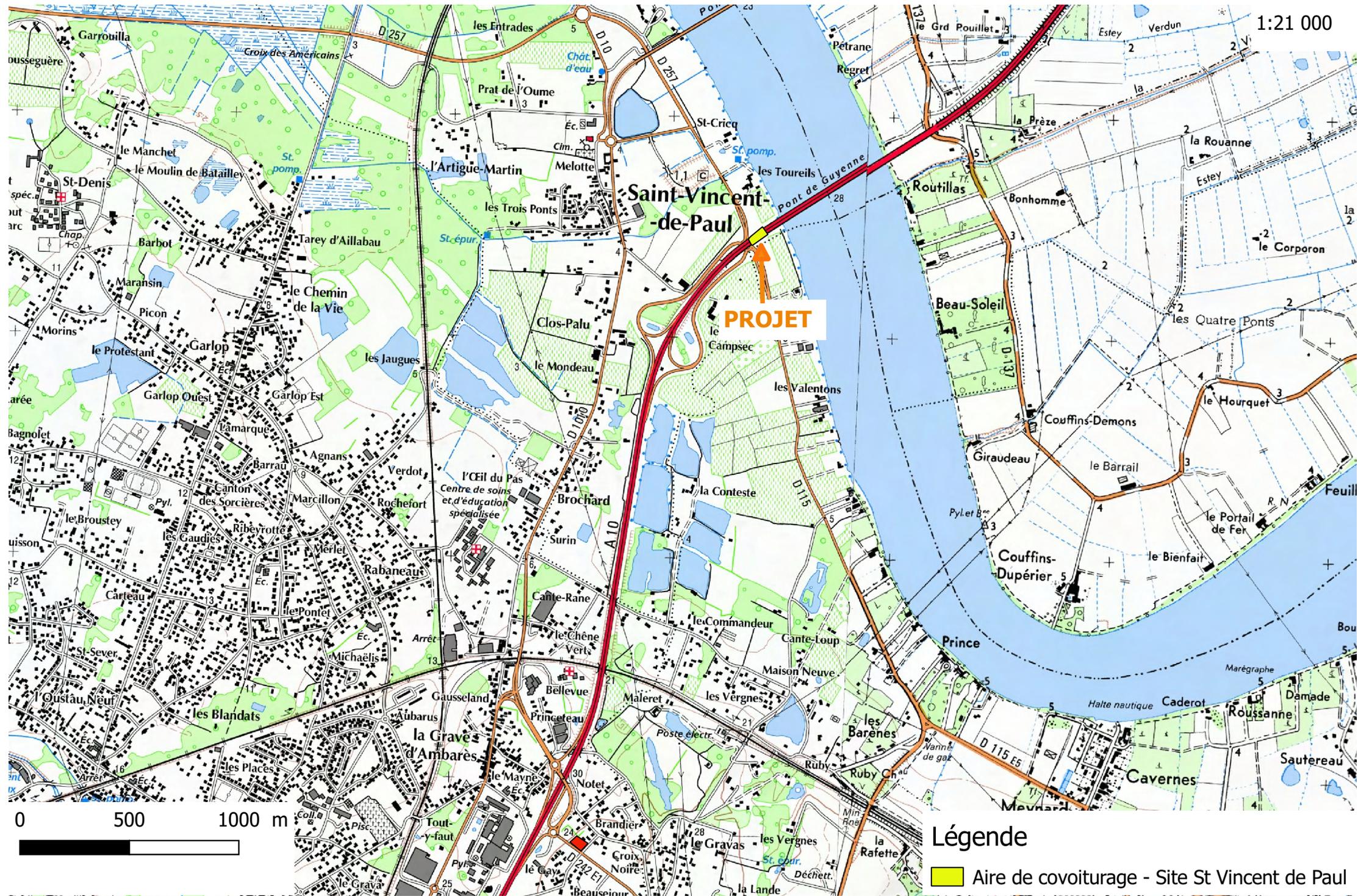
Après isolement des pollutions accidentelles, le gestionnaire des équipements :

- 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.

## 7.3. EN PHASE D'EXPLOITATION

### 7.3.1. 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.

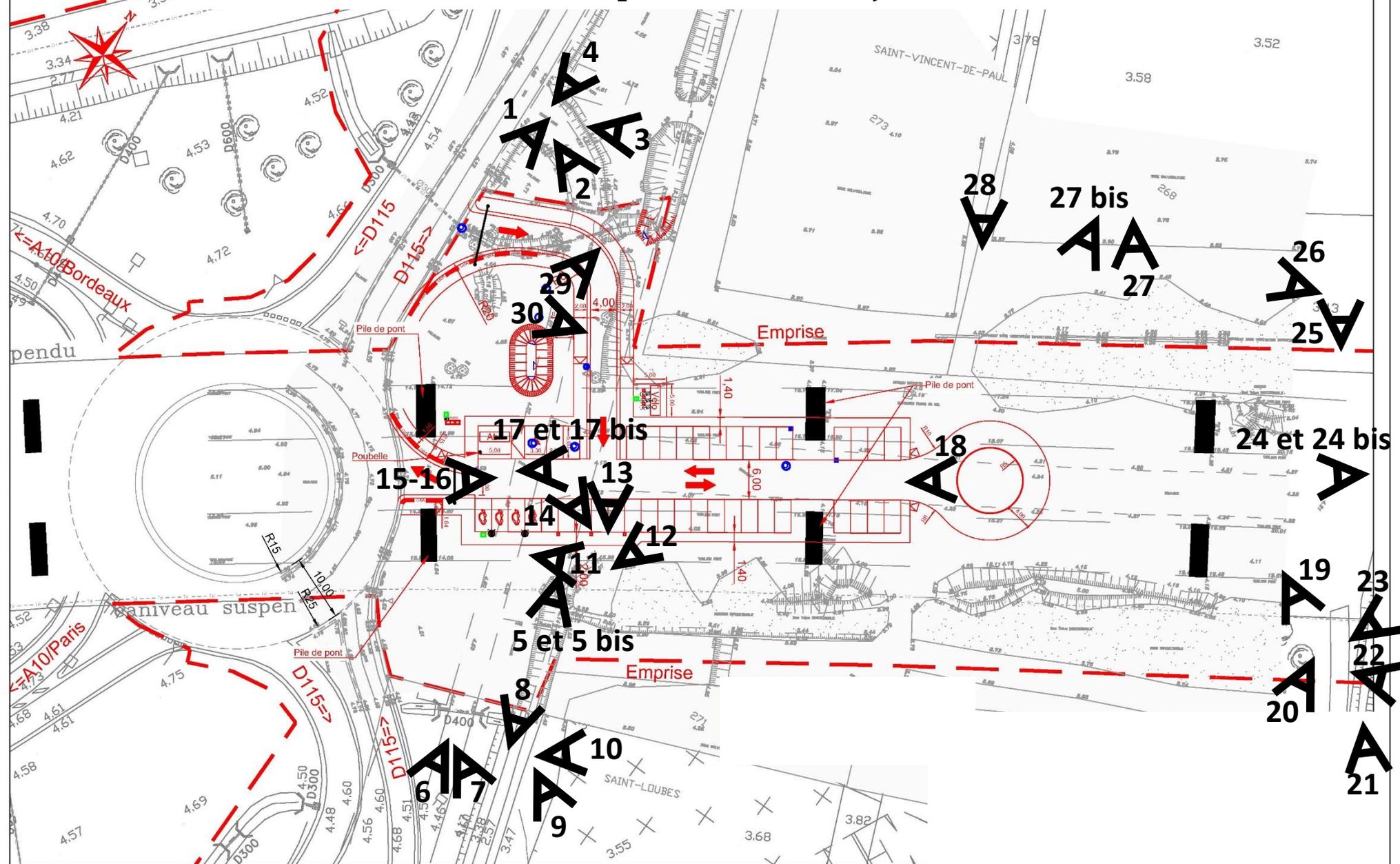


**PROJET**

Légende

■ Aire de covoiturage - Site St Vincent de Paul

Plan de localisation des prises de vue - janvier et mai 2020









17 Janvier 2020



18



19



20



17 bis

Mai 2020



24 bis

Mai 2020



21

Mai 2020



22



23



24

Janvier 2020

25



26



27



Janvier 2020

27 bis



Mai 2020

28



29



30



Mai 2020



La Dordogne

Jeunes plantations de  
chênes et de frênes

**Projet – sous le viaduc**

Vignes

Jeunes plantations de  
chênes et de frênes

Echangeur n° 41

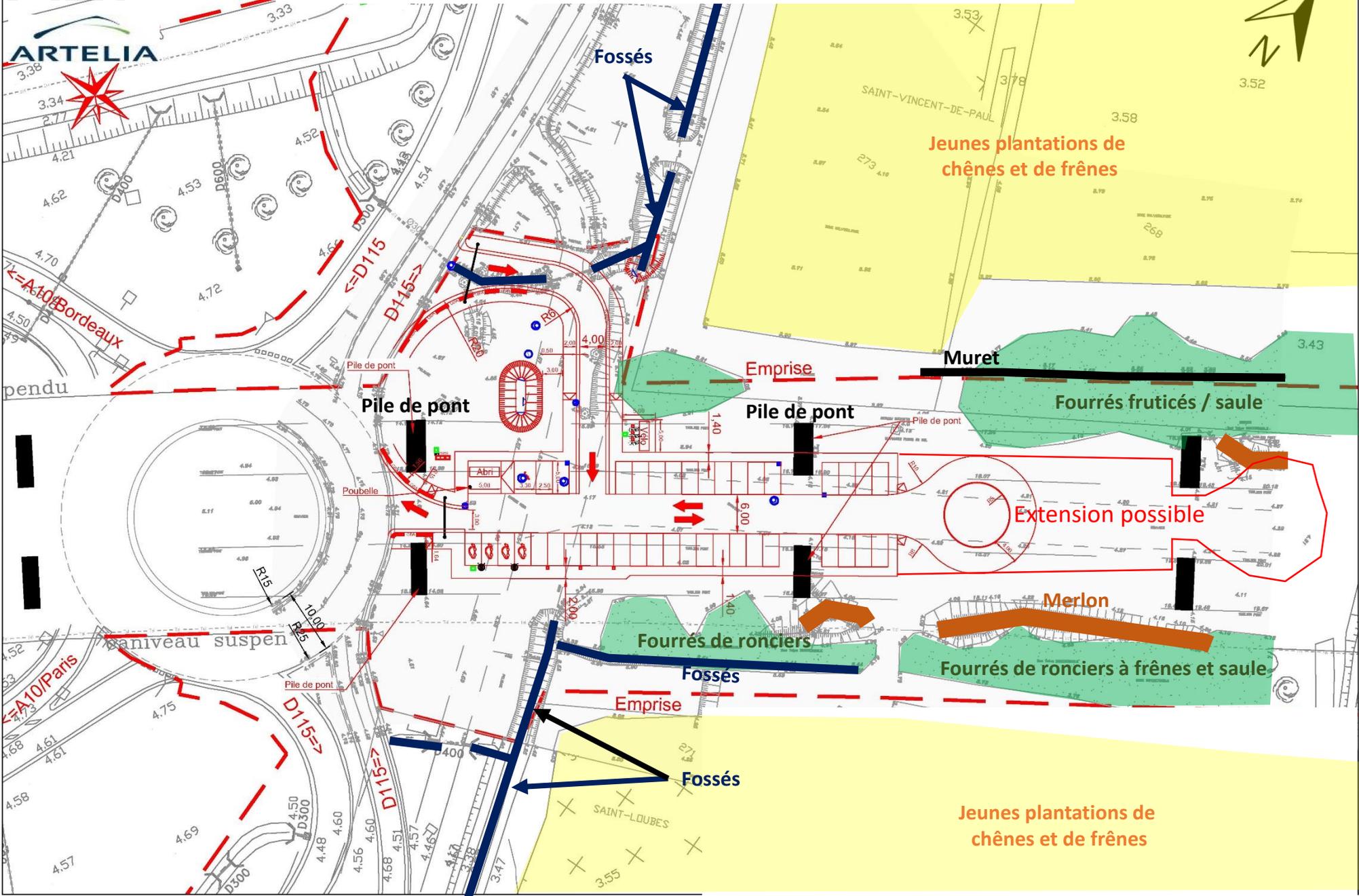
Vignes

La Dordogne

Échelle 1 : 4 264

0 100 m





ARTELIA

k=A10 Bordeaux

k=A10 Paris

Fossés

Jeunes plantations de chênes et de frênes

Muret

Pile de pont

Pile de pont

Fourrés fruticés / saule

Extension possible

Merlon

Fourrés de ronciers

Fossés

Fourrés de ronciers à frênes et saule

Emprise

Fossés

Jeunes plantations de chênes et de frênes

**SIC La Garonne**  
FR7200700

**SIC Marais du Bec d'Ambès**  
FR7200686

**SIC La Dordogne**  
FR7200660

**Aire covoiturage- St Vincent de Paul**

7,5 km

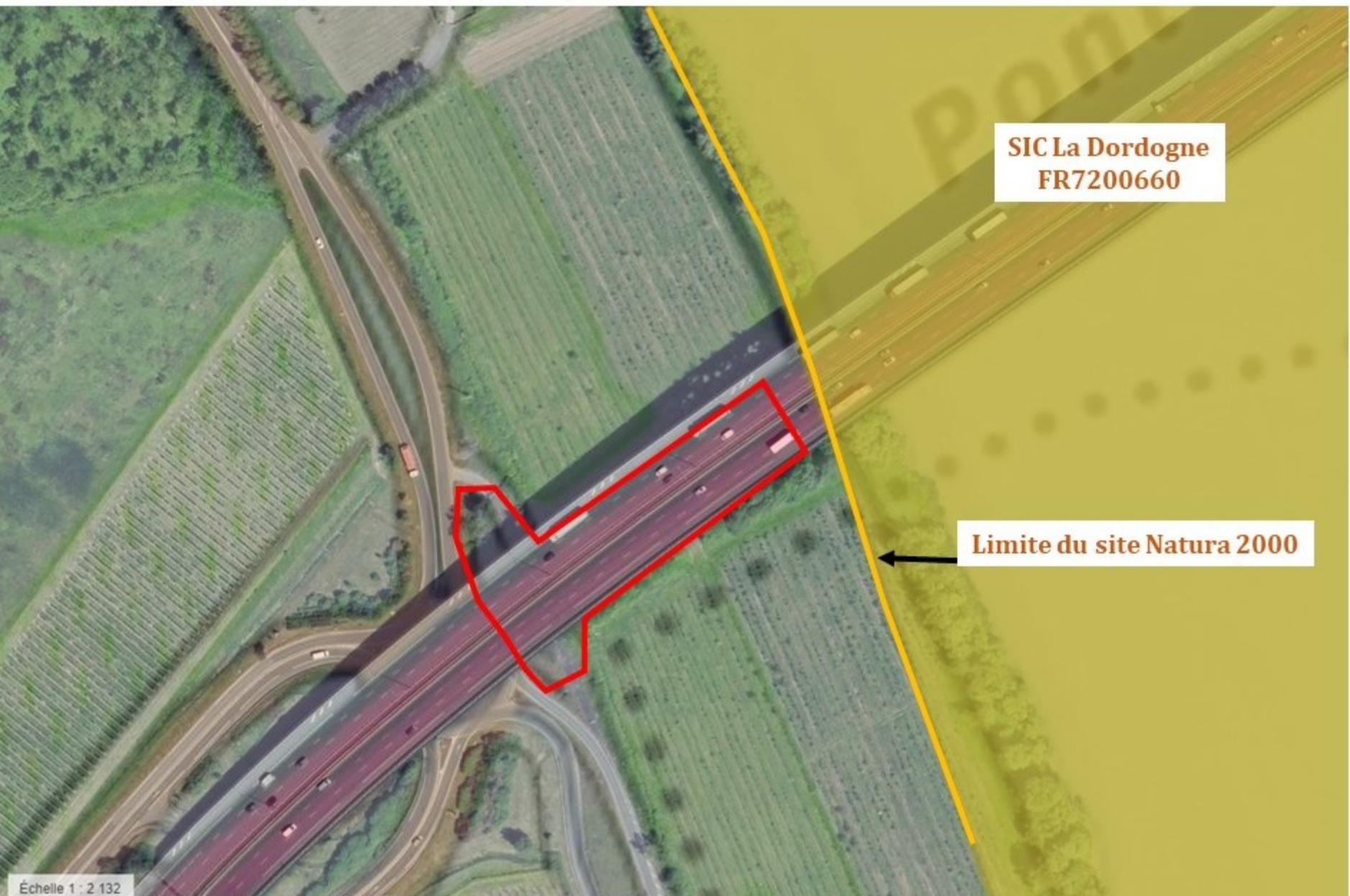
4,5 km

2 km

3,2 km

**SIC Palus de St Loubès et Yzon**  
FR7200682

Site Natura 2000 – Directive Habitats



SIC La Dordogne  
FR7200660

Limite du site Natura 2000

Échelle 1 : 2 132

0 50 m

 Site Natura 2000 – Directive Habitats