

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine

Bordeaux, le

17 FEV. 2012

Mission Connaissance et Évaluation

Affaire suivie par : E. BRUNIER

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale
(en application de l'article L122-1 et R122-1 du Code de l'environnement)**

**Projet d'aménagement de voirie, permettant une liaison bus pour le futur pont Bacalan Bastide,
lié à la desserte de la plaine de la rive droite
(Gironde)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 25 janvier 2012 par les services de la Communauté Urbaine de Bordeaux, sur l'étude d'impact du projet "d'aménagement de voirie, permettant une liaison bus pour le futur pont bacalan Bastide, lié à la desserte de la plaine de la rive droite sur les communes de Bordeaux, Cenon et Lormont", porté par la Communauté Urbaine de Bordeaux, dans le cadre de la procédure d'enquête publique (de type Bouchardeau) préalable à la déclaration de projet.

Cette saisine étant conforme aux dispositions du Code de l'Environnement (articles L122-3, R122-1-1, R122-5, R122-8 et R122-13), il en a été accusé réception le 25 janvier 2012. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de cette date pour donner son avis.

L'avis de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

1. Présentation du projet et de son contexte

Le projet objet de la présente étude d'impact porte sur la réalisation d'une liaison de transport en commun, en grande partie sur des voiries existantes, entre le futur pont Bacalan Bastide et le pôle d'échange Cenon Pont Rouge avec mise en place de couloirs réservés.

Ce projet préfigure une liaison future de transport en commun en site propre à l'occasion de l'ouverture à la circulation du pont Bacalan Bastide. Les études en cours pour l'urbanisation future de la plaine rive droite n'étant pas achevées, le tracé définitif de ce transport en commun en site propre n'est pas défini à ce jour.



Tracé du projet – Extrait du dossier d'enquête publique

Le projet débute au débouché du futur pont Bacalan Bastide sur le quai de Brazza, emprunte la rue Charles Chaigneau, passe sous l'ouvrage SNCF existant (sans modification de ce dernier). La voirie à double sens actuelle du quai verra son organisation modifiée afin de permettre la création de voies dédiées à la circulation des bus. Après l'ouvrage SNCF, un carrefour giratoire sera réalisé à l'intersection de la rue Charles Chaigneau et du boulevard André Ricard. Puis le projet emprunte la rue Louis Blanc (passage sous un autre ouvrage SNCF sans modification), une voie nouvelle, inscrite au Plan Local d'Urbanisme, sera créée entre la rue Louis Blanc et la rue Edouard Vaillant afin de permettre la circulation des bus, cette liaison desservira la gare TER, et la station tramway situées au croisement de la rue Edouard Vaillant et de l'avenue Jean Jaurès à Cenon.

Cette liaison empruntera ensuite l'avenue Jean Jaurès, puis la rue Jules Guesde, la rue Louis Blanc et la rue Charles Chaigneau vers le quai de Brazza pour revenir sur le futur pont Bacalan Bastide.

Enfin, une requalification du boulevard André Ricard et du chemin de Lissandre jusqu'au carrefour avec la rue Banlin est également prévue.

Les objectifs affichés pour ce projet par la Communauté Urbaine de Bordeaux sont les suivants :

- Rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacement en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux et en diminuant la part de la voiture, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- Améliorer la desserte de la rive droite :
 - en confortant le développement d'un réseau de transports en commun attractif et performant,
 - en assurant l'interconnexion de l'ensemble des modes de transports (trains, tramway, bus et autocars) ainsi que la complémentarité avec les modes de déplacements doux ;
- Permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements ;
- Assurer la desserte de la rive droite en Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) entre le pont Bacalan Bastide et le pôle intermodal de Cenon Pont Rouge, avec une offre de transport empruntant le pont à échéance de sa mise en service.

D'un montant supérieur à 1,9 M€, le projet est soumis à étude d'impact en application de l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend les éléments suivants :

- Pièce A : Plan de situation
- Pièce B : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives
- Pièce C : Notice explicative
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Etude d'impact

L'étude d'impact est articulée de la manière suivante :

- Résumé non technique
- Analyse de l'état initial du site et de son environnement
- Choix du projet parmi les différents partis envisagés et présentation du projet soumis à l'enquête
- Analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures correctives envisagées
- Analyse des méthodes utilisées et difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement
- Auteur des études
- Annexes

L'étude d'impact précise par ailleurs le coût des mesures en faveur de l'environnement. Elle comprend par ailleurs une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

L'étude d'impact couvre ainsi l'ensemble des thèmes requis par l'article R122-3 du code de l'environnement.

3. Analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

3.1 Analyse du résumé non technique

Le dossier comprend un résumé non technique qui aborde de manière claire mais relativement dense les thèmes abordés dans l'étude d'impact. Il aurait néanmoins mérité d'être illustré par des éléments photographiques et cartographiques facilitant ainsi la compréhension du dossier.

3.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement (incluant qualité, cadre de vie et cadre réglementaire)

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'articule autour des thématiques du milieu physique, du milieu naturel, du milieu humain, du paysage et du patrimoine.

Concernant le **milieu physique**, l'enjeu principal concerne la présence de la Garonne et de ses zones inondables associées. Le projet est concerné par plusieurs zonages (rouge hachurée bleue, rouge hachurée bleue avec liseré rouge, jaune) du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de l'agglomération Bordelaise. L'étude rappelle les prescriptions applicables dans chaque type de zonage.

Les enjeux relevant de la thématique du **milieu naturel** restent par ailleurs limités, compte tenu de la nature et de la localisation du projet.

Concernant le **milieu humain, le paysage et le patrimoine**, l'étude intègre une présentation de l'urbanisation du secteur d'étude. Il est noté que le projet s'inscrit dans un secteur en profonde mutation urbaine, avec un objectif de reconquête de cet ancien espace industriel, aujourd'hui délaissé et offrant un paysage non valorisé. Le site n'est pas concerné par un périmètre de protection de monument historique. Concernant les déplacements, le secteur est actuellement desservi par des transports en commun (lignes 91 et 92) et comporte quelques liaisons douces.

3.3 L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

Cette partie aborde successivement les impacts du projet et les mesures associées selon les thématiques du milieu physique, du milieu naturel, du milieu humain, du paysage et du patrimoine.

Cette partie appelle les remarques suivantes :

Concernant la **phase travaux**, il est noté que la réalisation du projet impactera fortement la circulation et perturbera les activités riveraines. **Il est noté l'engagement du Maître d'Ouvrage à mettre en place le dispositif d'information présenté dans l'étude, ainsi que les différentes mesures permettant de limiter l'impact du projet.**

Concernant la thématique du **risque inondation**, il est noté que le projet respecte les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de l'agglomération Bordelaise.

Concernant les **effets du projet sur les deux roues**, il est noté que le projet prévoit l'aménagement de pistes cyclables au niveau du Quai de Brazza, du Boulevard André Ricard et du carrefour giratoire. **Il est néanmoins noté que l'aménagement des voies de bus au niveau de la rue Charles Chaigneau se fait au détriment des bandes cyclables existantes, contraignant ainsi les vélos à partager les couloirs de bus, pouvant potentiellement entraîner des conflits d'usage, notamment au niveau de l'arrêt de bus. De même, au Nord du boulevard André Ricard, l'arrivée de la piste cyclable au milieu du carrefour à feu et du giratoire semble de nature à présenter des risques pour les cyclistes.**

Concernant le **paysage**, il est noté que le projet intègre une requalification paysagère. **Le projet paysager (type de plantation, localisation) mériterait toutefois d'être précisé à ce stade.**

Enfin, concernant les effets du projet sur le **réseau de bus**, l'étude mériterait de présenter la **cartographie du nouveau réseau de bus ainsi mis en place du fait de la réalisation du projet.**

3.4 Justification et présentation du projet d'aménagement – appréciation des impacts du programme

L'étude d'impact présente une partie spécifique s'attachant à présenter et justifier le projet d'aménagement.

Le projet vise principalement à offrir une liaison transports en commun entre le futur pont Bacalan Bastide et le pôle d'échange Cenon Pont Rouge, conformément aux dispositions du Schéma Directeur d'amélioration de la desserte en TC (actualisé en avril 2007).

La présentation se limite à comparer le projet proposé à la variante consistant à maintenir les voies dans leur configuration actuelle. **L'étude mériterait d'être complétée par une justification des principes d'aménagements retenus pour chaque axe (Quai de Brazza, Rue Charles Chaigneau, Boulevard André Ricard, Chemin de Lissandre), avec présentation de variantes d'aménagements lorsque celles-ci sont pertinentes.**

3.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

L'étude d'impact présente une estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement qui n'appelle pas d'observations particulières.

3.6 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

L'étude présente une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement, qui n'appelle pas d'observations.

4. Prise en compte de l'environnement dans le projet

L'étude s'est appuyée sur un état initial portant sur l'ensemble des thèmes à traiter pour un tel projet, témoignant de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte l'environnement dans toutes ses composantes.

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

Le projet objet de la présente étude d'impact porte sur l'aménagement de voirie visant à la mise en place d'une liaison de bus entre le débouché du futur pont Bacalan Bastide et le pôle d'échange Cenon Pont Rouge, favorisant ainsi l'intermodalité des transports en reliant plusieurs pôles d'échanges et les lignes de tramway. Le projet intègre par ailleurs la mise en oeuvre de pistes cyclables. L'autorité environnementale relève ainsi la finalité positive du projet.

L'analyse de l'état initial du site est traitée de manière satisfaisante et permet de faire ressortir les principaux enjeux de la zone d'étude.

L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation ainsi que la justification du projet d'aménagement appellent toutefois quelques observations exposées dans les paragraphes 3.3 et 3.4 du présent document et qu'il convient de prendre en compte.

Pour le Directeur et par délégation,
Le Chef de la Mission
Connaissance et Évaluation



Sylvie LEMONNIER