



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

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

Bordeaux, le 16 JUIN 2010

Mission Connaissance et Évaluation  
Pôle Evaluation et Appui à l'autorité environnementale

Le Directeur  
à  
Madame la Secrétaire Générale  
de la Préfecture de la Gironde  
4b, Esplanade Charles-de-Gaulle  
33077 BORDEAUX CEDEX

Nos réf. : SC/2010/06/16/n° *MS*  
Dossier DREAL n° 2486  
Affaire suivie par : Soeun CHEY  
soeun.chey@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 05 56 93 61 43 – Fax : 05 56 93 61 61

**Objet :** Projet de création d'un ponton – Quai Richelieu sur la commune de Bordeaux  
Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale  
(articles L.122-1 et R.122-1-1 du Code de l'environnement).

**PJ :** Avis de l'autorité environnementale

J'ai l'honneur de vous transmettre l'avis de l'autorité environnementale concernant le projet de création d'un ponton-Quai Richelieu entrepris par la ville de Bordeaux.

La saisine de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été faite le 19 mai 2010.

L'avis de l'autorité environnementale doit être porté à l'information du pétitionnaire, Monsieur le Maire de Bordeaux, Hôtel de ville, Place Pey Berland – 33077 Bordeaux CEDEX.

En application de l'article R.122-13 du Code de l'environnement, cet avis doit être mis en ligne sur le site internet de la Préfecture de la Gironde.

Pour le Directeur et par délégation,  
Le Chef de la mission  
Connaissance et Evaluation

  
Sylvie LEMONNIER

Copie à : DDTM 33

Présent  
pour  
l'avenir

Horaires d'ouverture : 08h30-12h30 / 13h30-17h00  
Tél. : 33 (0) 5 56 24 80 80 – fax : 33 (0) 5 56 24 47 24  
Cité administrative, rue Jules Ferry  
33090 Bordeaux cedex

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

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

Bordeaux, le

16 JUIN 2010

Mission Connaissance et Évaluation

Affaire suivie par Soeun Chey

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale  
(en application de l'article L.122-1 et R.122-1-1 du Code de l'environnement)**

**Projet de création d'un ponton – Quai Richelieu sur la commune de Bordeaux**

**I – Contexte et présentation du projet**

Le ponton existant sur le quai Richelieu en rive gauche de la Garonne à Bordeaux (33) a été construit en 2001 afin de répondre à la demande de transport urbain dans le cadre de liaisons fluviales pendant les travaux du Tramway. Il a une longueur de 36 m et est équipé d'une passerelle de 36 m sur 1,4 m.

Suite à la mise en service du tramway, ce ponton est désormais géré par la ville de Bordeaux et destiné à l'accueil des bateaux de tourisme fluvial et de plaisance pour l'embarcation et le débarquement des passagers.

C'est le seul ponton de la rive gauche utilisable par les navettes fluviales et les bateaux de tourisme mais il ne peut accueillir des bateaux d'un déplacement supérieur à 100 tonnes (un seul à la fois).

Dans le cadre du développement du tourisme fluvial à Bordeaux, la mairie de Bordeaux souhaite installer, au même endroit, un embarcadère à passagers permettant de recevoir, entre autres, des bateaux de tourisme, des navettes fluviales, des voiliers ainsi que des bateaux de prestige d'un déplacement maximum de 1 500 tonnes, sur une longueur d'environ 159 mètres.

Le projet est un ponton décalé de 6 mètres par rapport au quai, tenu par des ducs d'Albe et équipés de deux passerelles fixes et de deux passerelles mobiles. Les accès à la plateforme se feront par les passerelles fixes puis mobiles placées en amont et en aval du ponton.

Si les études approfondies confirment sa faisabilité, une hydrolienne serait mise en place sous le ponton afin de produire de l'énergie électrique.

L'actuel ponton ainsi que sa passerelle seront transférés en aval, entre les Hangars 14 et 18.

**II – Cadre juridique**

La réalisation du projet de création du ponton envisagé est soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1-1, L. 123-1 et suivants et R. 123-1 du Code de l'Environnement.

**Présent  
pour  
l'avenir**

environnement-durable.gouv.fr

Horaires d'ouverture : 08h30-12h30 / 13h30-17h00

Tél. : 33 (0) 5 56 24 80 80 – fax : 33 (0) 5 56 24 47 24

Cité administrative, rue Jules Ferry

33090 Bordeaux cedex

Prévention des risques - Infrastructures, transports et mer

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public, et donc joint à l'enquête publique, conformément à l'article R.122-14 du Code de l'Environnement.

Le dossier est déclaré recevable et soumis à l'autorité environnementale le 19 mai 2010.

### **III – L'analyse du caractère complet du dossier**

Le projet soumis à l'examen de l'autorité environnementale comporte :

- un dossier d'enquête publique au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement,
- un dossier d'enquête publique au titre de l'article L. 123-1 du code de l'environnement (enquête BOUCHARDEAU),
- un rapport d'étude d'impact.

Le rapport d'étude d'impact comprend :

- un résumé non technique,
- une présentation du projet et de son contexte réglementaire,
- une analyse de l'état initial du site,
- une présentation détaillée du projet ,
- une analyse des effets directs, indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement,
- une analyse des raisons pour lesquelles le projet a été retenu,
- les mesures compensatoires,
- une étude d'incidences Natura 2000,
- la compatibilité du projet avec les textes réglementaires,
- une analyse des méthodes utilisées et les auteurs des études,
- des annexes.

Ce rapport est conforme aux dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Son examen approfondi permet de porter une appréciation sur les informations fournies et sur la prise en compte de l'environnement par le projet envisagé.

### **IV – L'analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient**

#### ***IV.1 L'analyse du résumé non technique***

Le résumé non technique est complet et détaillé. Il permet au public d'avoir une bonne connaissance du projet à entreprendre.

L'absence de l'estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement est à signaler.

#### ***IV.2 L'analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement***

Ce chapitre a abordé les aspects relatifs au milieu physique (climatologie, cadre géologique, cadre hydrogéologique, cadre géomorphologique), le milieu fluvio-maritime (caractéristiques hydrauliques, phénomène du bouchon vaseux, qualité des eaux de la Garonne), le milieu naturel (zonages naturels réglementaires, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Estuaire) et le milieu humain (population, qualité de l'air, environnement sonore, sites protégés, usages du milieu).

Par rapport à l'état actuel du site (milieu anthropisé, artificialisé, espace de loisirs très fréquenté...) retenu pour le projet, les principaux enjeux et contraintes environnementaux ont été identifiés et analysés. Le site du quai Richelieu ne constitue pas un milieu propice au développement de la faune et de la flore. Aucune espèce végétale protégée n'a été recensée au niveau de l'emprise des futurs aménagements. Seule la Garonne constitue un milieu naturel propice à l'accueil et au passage des poissons migrateurs.

Le projet est situé dans le périmètre du site Natura 2000 « La Garonne » FR7200700. L'étude d'incidences du projet sur ce site Natura 2000 a été réalisée et a porté sur les aspects suivants : cadre juridique, description générale du site Natura 2000 concerné, analyse de l'état initial, synthèse des enjeux et incidences du projet.

Le dossier présente de façon satisfaisante l'étude des impacts sur les espèces et habitats ayant permis la désignation de ce site. L'étude conclut de manière justifiée à une absence d'impact notable.

Ce projet est compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne et les différents usages de l'eau.

### **IV.3 L'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement**

Cette analyse porte sur :

#### **IV.3.1 Impacts temporaires liés aux travaux**

L'étude d'impact précise que les impacts potentiels du chantier seront limités à la durée des travaux (prévue 6 mois) et concernent :

- l'élévation sonore due aux matériels employés,
- l'artificialisation locale du site (présence de grues, d'engins divers...),
- la modification de la nature et de la structure du sol par la mise en place des ducs d'Albe (sur l'ensemble de la longueur du ponton),
- l'altération temporaire de la qualité du milieu aquatique (emploi matériaux spécifiques et présence d'engins de travaux, accroissement négligeable de matières en suspension, pollutions accidentelles dues aux déversement de carburant, huile...) pouvant impacter les zones de transit et de passage des poissons migrateurs,
- la flore : aucune espèce protégée n'a été recensée au niveau de l'emprise des futurs aménagements du nouveau ponton,
- la faune : la Garonne constitue un axe de transit pour les poissons migrateurs et les aménagements projetés ne constituent qu'un dérangement temporaire pour les espèces concernées et n'occasionne pas d'obstacle à leur libre circulation,
- les nuisances sonores : l'émergence au niveau des habitations les plus proches (situées à 150 m) est largement inférieure à la norme imposée,
- la qualité de l'air : impact faible (travaux en milieu ouvert),
- les usages du milieu : aucune nuisance pour les usages de la Garonne (transport fluvial ne sera pas perturbé par le chantier),
- les paysages : impact visuel temporaire sur le chantier.

Cependant, il convient de souligner :

- qu'à ce stade du projet, les modalités précises des travaux ne sont pas définies . Néanmoins, le maître d'ouvrage indique qu'il envisage d'acheminer par voie nautique les ducs d'Albe, les pontons et passerelles.
- l'absence de mesures acoustiques spécifiques pour ce projet ; toutefois l'étude s'appuie sur les nombreuses données existantes.
- l'absence de précision concernant le transfert de l'actuel ponton vers le quai des Chartrons (entre les Hangars 14 et 18) pouvant également occasionner des effets sur les milieux.

#### **IV.3.2 Impacts permanents en phase d'exploitation courante**

Les impacts permanents identifiés dans l'étude d'impact sont les suivants :

- le milieu fluvio-maritime : la restriction de la section d'écoulement d'environ 16 m<sup>2</sup> (ponton et duc d'Albe) de la Garonne sur 8 000 m<sup>2</sup> environ au droit du site du projet peut être considérée comme très faible. Un dossier spécifique d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est élaboré pour ce projet.
- la présence de l'hydrolienne pouvant causer un danger pour les poissons,

- le milieu humain :
  - les effets positifs pourront être : augmentation de la capacité d'accueil de diverses embarcations (jusqu'à 1500 tonnes maximum), organisation des manifestations nautiques (fêtes du fleuve ou du vin), développement du tourisme fluvial sur la Garonne...
  - les impacts négatifs seront dus aux pollutions atmosphériques et aux nuisances sonores. Le chapitre IV.5 (analyse des effets du projet sur la santé publique traitera plus en détail ces deux aspects).

Il convient de souligner l'absence d'étude d'impact de l'hydroéolienne notamment sur la faune et sur les espèces piscicoles

#### **IV.4 Les mesures de suppression, de réduction et de compensation d'impacts**

##### **IV.4.1 En phase de chantier**

Les mesures ci-après sont envisagées par le porteur de projet dans l'étude d'impact :

- définir un plan d'Assurance environnemental (PAE) adapté à la sensibilité du site du projet
- utiliser les huiles biodégradables pour les engins du chantier,
- ne pas stocker les matériaux nécessaires aux travaux à proximité de la Garonne, les déposer sur des aires spécifiques réservées à cet effet,
- remplir, entretenir et réparer les engins de travaux sur des aires étanches spécialement aménagées à cet effet et recueillir puis traiter les eaux de ruissellement avant leur rejet dans le milieu naturel,
- ne mettre en contact avec l'eau que les engins non souillés de produits polluants,
- recueillir et traiter les eaux de lavage avant de les rejeter dans les eaux libres,
- éviter les risques d'accidents (pertes accidentelles de laitier de ciment et des produits de décoffrage) ou de renversement d'un engin dans le lit du cours d'eau ou sur les berges,
- respecter les normes en vigueur pour les nuisances sonores et réaliser les travaux aux heures et jours ouvrables,
- mettre en place des moyens d'intervention rapide en cas de pollutions accidentelles des eaux,

Au vu des impacts réels ou potentiels pressentis, l'étude présente de manière correcte les mesures pour supprimer ou réduire les incidences du projet en phase chantier. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet .

##### **IV.4.2 En phase d'exploitation du ponton**

L'étude prévoit d'équiper l'hydrolienne d'une protection adéquate afin d'éviter l'approche des poissons. Aucune autre mesure n'a été prévue du fait de l'absence d'impacts significatifs du projet sur l'environnement durant cette phase.

Le coût global du projet a été estimé à 1 984 810 €, mais le coût des mesures environnementales n'a pas été évalué.

#### **IV.5 Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu**

Le maître d'ouvrage a présenté les raisons motivant l'élaboration du projet (besoins de transport public, tourisme, organisations des manifestations...). Il a étudié deux variantes :

- la première consistait à créer un ponton le long du quai et équipé de deux passerelles ; l'accès se fait par chaque extrémité,
- la seconde est un ponton décalé de 6 mètres par rapport au quai, tenu par des ducs d'Albe, équipé de deux passerelles fixes et deux mobiles. L'accès se fait également par chaque extrémité.

Après concertation avec les partenaires concernés (Grand port maritime de Bordeaux, pilotes, professionnels du tourisme fluvial, Architecte des Bâtiments de France et Comité local UNESCO Bordeaux), le second projet a été sélectionné. La justification du choix du site retenu n'est pas explicitée au regard des critères environnementaux.

