



PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Mission Connaissance et Évaluation

Bordeaux, le **7 MAI 2015**

Projet d'aménagement du parc d'activités « Vert Castel 2 » Commune de Mérignac

(Gironde)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article L122-1 et suivants du code de l'Environnement)

Avis 2014-111

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à sa réalisation.

Demandeur : Progefim

Procédures : Permis d'aménager et autorisation de défrichement

Date de saisine de l'autorité environnementale : 24 novembre 2014 (permis d'aménager) et 8 avril 2015 (autorisation de défrichement)

Date de l'avis de l'agence régionale de santé : 17 décembre 2014

Date de la contribution départementale : 17 mars 2015

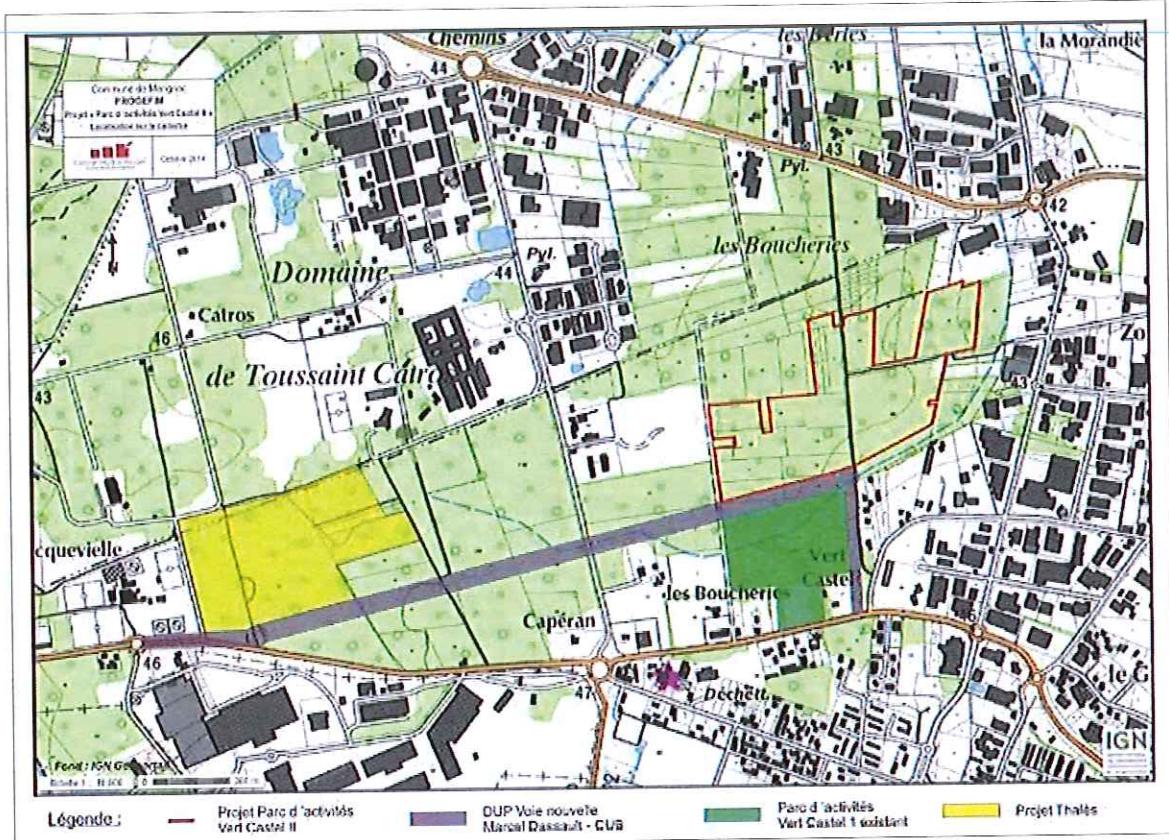
Principales caractéristiques du projet

L'étude d'impact objet du présent avis porte sur l'aménagement du parc d'activités « Vert Castel 2 » situé sur le territoire de la commune de Mérignac, en partie Est du projet d'Aéroparc de Bordeaux.

Le projet est bordé au Sud par l'emplacement réservé pour la future Voie nouvelle Marcel Dassault, à l'Ouest par la Passe communale des Boucheries, à l'Est par la Zone industrielle du Phare, et au Nord par la limite communale.

Porté par la société Progefim, ce projet s'implantant sur une surface voisine de 18,9 ha, est issu de la volonté d'étendre le parc d'activités « Vert Castel 1 » existant situé au Sud.

La localisation du projet est représentée ci-après.



Le projet s'implante dans un secteur en fort développement, comme illustré sur la cartographie ci-après.



Projet de développement du secteur – Extrait de l'étude d'impact

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°33 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement définissant les critères de soumission à étude d'impact ou examen au cas par cas.

Le projet est également soumis aux procédures d'autorisation au titre du défrichement, d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et de permis d'aménager.

I – Analyse du caractère complet du dossier

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

II –Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

II.1 Analyse du résumé non technique

L'étude d'impact intègre un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière **satisfaisante** les principaux enjeux du site d'implantation et la manière dont la conception du projet en a tenu compte.

II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial aborde les principales thématiques de l'environnement, selon différentes aires d'études (emprise du projet, aire d'étude rapprochée, aire d'étude éloignée).

Concernant le **milieu physique**, le projet s'implante sur des sols à dominance sablo-argileuse, l'argile présent rendant difficile l'infiltration des eaux pluviales. Le site d'implantation s'étend sur le bassin versant de la « Jalle de Blanquefort, du confluent de Bibey au confluent de la Garonne ». Le secteur d'implantation est traversé par le **ruisseau de La Morandièr**e. Plusieurs nappes souterraines sont recensées au niveau du projet, dont la nappe Plio-quaternaire peu profonde et vulnérable aux pollutions de surface.

Il est à noter également que le projet est situé dans le **périmètre de protection éloigné** des captages en eau potable de la commune du Haillan (Ruet, Demanes, et Bussac) et du champ captant de Thil et Gamarde situé sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et du Taillan.

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire ou de protection portant sur cette thématique. Il est noté toutefois la présence du **site Natura 2000** du réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines localisé à un environ 3 km au Nord. Des investigations faune et flore réalisées sur un cycle annuel en 2013 et 2014 ont permis de déterminer les habitats naturels du site d'implantation du projet. L'analyse de l'état initial de l'environnement s'appuie également logiquement sur les études faune et flore réalisées dans le cadre des autres projets du secteur (parc d'activités « Vert Castel 1 », voie nouvelle Marcel Dassault).

Le projet du parc d'activité « Vert Castel 2 » s'inscrit dans un contexte **boisé**, dominé par le Chêne pédonculé, le Bouleau et le Tremble, quadrillé de fossés et ponctué de quelques landes et clairières. De **vieux chênes remarquables** ont en particulier été identifiés en bordure de chemins. Plusieurs **espèces protégées** d'oiseaux, d'amphibiens, de reptiles, d'insectes et de chiroptères ont été observées ou sont potentiellement présentes. Le dossier intègre en pages 115 et suivantes les cartographies des habitats naturels et des espèces protégées du site d'implantation du projet. A l'examen des cartographies, il ressort toutefois que **peu d'espèces** ont été contactées sur site bien que les habitats naturels recensés (notamment les chênaies) soient favorables pour la faune.

La méthodologie des inventaires réalisés pour l'ensemble des espèces, y compris les chiroptères, ainsi que les limites et difficultés rencontrées auraient mérité d'être mieux explicitées. De même, au sein de l'emprise du projet, les **habitats de repos et de reproduction des différentes espèces protégées présentes ou potentielles** auraient mérité d'être reportés sur cartographie, notamment pour les espèces forestières (Ecureuil roux, oiseaux, amphibiens, ...) ainsi que pour les espèces à fort enjeu (Fadet des laîches, Damier de la Succise, Crapaud Calamite classé comme quasi menacé sur la liste rouge d'Aquitaine) ou pour celles qui ont fait l'objet d'une demande de dérogation dans le cadre du projet « Voie nouvelle » (Triton marbré, Sérotine commune, Noctule de Leisleir, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl).

L'étude intègre également un recensement des zones humides du secteur d'implantation, définies selon les critères de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié par celui du 1er octobre 2009. Sur

cette base, plusieurs zones humides ont été observées sur le site, dont 1 210 m² sur l'emprise du projet. Ces zones présentent potentiellement des enjeux forts pour la faune.

Concernant **le milieu humain**, le projet s'implante dans un secteur peu urbanisé et boisé, à proximité immédiate de l'aéroport au Sud, de la Zone industrielle du Phare à l'Est et au Nord, et de la Zone d'activités de Toussaint-Catros. Quelques habitations sont recensées en limite Sud du projet.

La desserte routière du projet, et de manière plus générale du projet d'Aéroparc, est assurée par deux grandes avenues supportant un trafic important : l'avenue de Magudas au Nord, et l'avenue Marcel Dassault au Sud. L'avenue de la Grange Noire, la rue Toussaint-Catros et l'avenue de Pagnot complètent le maillage en reliant ces deux grandes avenues. Les études réalisées ont permis de mettre en évidence de forts trafics, aboutissant aux heures de pointe, à une **saturation des voies** et au **ralentissement significatif de la circulation**. A noter qu'aux flux propres aux activités de l'Aéroparc s'ajoutent les flux de transit entre Bordeaux et la périphérie et les flux liés aux activités aéroportuaires et industrielles. **La gestion des déplacements dans ce secteur voué à se développer revêt dès lors un enjeu capital**.

L'étude rappelle à ce sujet le projet d'aménagement de la voie nouvelle Marcel Dassault, qui intègre à terme une voie de bus en site propre et des voies réservées aux modes de déplacements doux. L'Autorité environnementale rappelle toute l'importance qu'il convient d'accorder au développement d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle dans un secteur déjà à ce jour fortement encombré et voué à un fort développement. **Un engagement fort de Bordeaux Métropole en la matière est vivement souhaitable, avec des échéances ambitieuses de développement d'offres performantes (fréquence, site propre) de transports en commun dans ce secteur particulièrement sensible**. Le dossier rappelle à ce sujet les dessertes actuelles du site ainsi que le projet d'extension du réseau de tramway. Par ailleurs, des études sont prévues sur la desserte de ce secteur dans le cadre du futur contrat de plan Etat-Région 2015-2020.

Concernant la thématique des **nuisances sonores**, les principales sources de bruit sur le site sont le trafic routier et aérien. Le site d'implantation du projet est soumis à des prescriptions d'isolement acoustique, qui relèvent notamment du respect du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.

II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

Cette partie aborde également les principales thématiques de l'environnement.

Concernant **le milieu physique**, le projet comprend plusieurs **mesures en phase chantier** (dispositifs d'assainissement provisoire, plan de circulation, collecte des déchets, évitements des zones sensibles, gestion environnementale ...) permettant de limiter les risques de pollution. En cas de nécessité de procéder à des rabattements de nappe en phase travaux, le rejet des eaux pompées s'effectuera dans le réseau d'assainissement des eaux pluviales (avec mise en place d'un dessableur pour débordage des eaux).

En phase d'exploitation, le projet prévoit la mise en place d'un système **d'assainissement des eaux pluviales** composé de noues latérales aux voiries et de deux bassins à traitement paysager. Les eaux pluviales seront ainsi collectées puis rejetées, après régulation (3 l/s/ha) dans le ruisseau de la Morandière. La convention d'aménagement des différents lots imposera par ailleurs le traitement des eaux pluviales à la parcelle de chaque lot avant rejet dans le réseau de noues avec débit régulé. **Les eaux usées seront collectées via un réseau d'assainissement collectif puis dirigées vers la station d'épuration de Mérignac, dont la capacité résiduelle mérirerait toutefois d'être explicitée au regard également des perspectives de développement des secteurs raccordés à cette station**.

Concernant **les captages en eau potable**, les prescriptions liées aux périmètres de protection éloignée ont bien été pris en compte dans le dossier. En particulier, des mesures de réduction de risque de pollution sont exposées aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.

En remarque, le projet est soumis à **autorisation au titre de la loi sur l'eau**. A cet égard, le projet a fait l'objet d'une **étude d'incidences**, dont l'objectif est d'évaluer finement les incidences du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y

compris de ruissellement. Le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est en cours d'instruction par les services en charge de la police de l'eau.

Concernant le milieu naturel, le projet prévoit plusieurs **mesures d'évitement et de réduction des incidences**. Il est en particulier noté le balisage en phase chantier et l'évitement des zones les plus sensibles (ruisseau de la Morandièrre, arbres remarquables). En particulier, le ruisseau de la Morandièrre ne fera l'objet d'aucun busage, ni d'aucune déviation. Une bande tampon boisée de 40 m de large sera également mise en place au niveau du ruisseau.

Les principales **zones humides** recensées dans le secteur (notamment dans la partie Nord-Ouest et Sud-Est) ont fait l'objet de mesures d'évitement. Le projet impacte néanmoins une surface voisine de 1 200 m² de zones humides. Le projet intègre en compensation la mise en place d'une zone humide d'une surface voisine de 1 800 m² en limite Est du projet. Le projet s'accompagne également de la mise en place de noues végétalisées sur une surface voisine de 6 000 m². Ces éléments sont en cours d'analyse par les services en charge de la police de l'eau.

L'étude comprend une analyse des **effets du projet sur les habitats naturels et les habitats d'espèces** interceptés par le projet. Cette analyse conduit à la mise en œuvre de plusieurs mesures pertinentes (défrichement permettant le repli de la faune sauvage, réalisé hors période de nidification des oiseaux et de reproduction des amphibiens, suivi du chantier par un expert écologue, etc). Des échanges ont eu lieu entre le pétitionnaire et les services de la DREAL en charge de la réglementation sur les espèces protégées, il en ressort que les impacts résiduels du projet après mise en place des mesures d'évitement et de réduction ne remettent pas en cause le bon état de conservation des espèces présentes. Cependant, le pétitionnaire envisage de déposer un dossier de dérogation pour capture, déplacement et relâcher d'amphibiens qui pourraient être nécessaires le cas échéant lors des travaux, en dépit des précautions prises (modalités de défrichement, clôture et comblement des dépressions).

Le dossier inclut une **évaluation des incidences Natura 2000** qui conclut à juste titre à l'absence d'incidences notables sur les espèces et habitats d'espèces ayant contribué à la désignation du site concerné.

Dans le cadre de la demande d'autorisation au titre du défrichement, le projet intègre également la **mise en œuvre d'un boisement compensateur** d'une surface de 20,9 ha sur la commune de Listrac Médoc, dont 18,44 ha de pins maritimes et 2,5 ha de feuillus.

Concernant le milieu humain, le projet intègre des mesures en phase chantier permettant de limiter les incidences négatives du projet sur les riverains. A cet égard, l'**Autorité environnementale recommande fortement au porteur de projet de prévoir une réunion d'information avec les riverains préalablement au démarrage du chantier** (mesure exprimée sous forme d'éventualité en page 283). Le projet intègre également la mise en place d'espaces verts, d'un parc public, de bassins aménagés, ainsi que des liaisons douces (voie verte, cheminements piétons). Concernant les aménagements paysagers prévus, il **conviendrait de tenir compte du caractère allergisant des pollens de certaines espèces végétales** afin de limiter le risque d'allergies (pour plus d'informations : www.vegetation-en-ville.org).

En remarque, concernant l'ensemble **des mesures d'évitement et de réduction d'ores et déjà intégrées** dans le projet, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article R122-14 du Code de l'environnement, les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis pour information par les autorités décisionnaires à l'autorité environnementale.

A cet égard, et afin de faciliter l'**application de ces dispositions par le service instructeur**, il est recommandé, sur la base du tableau figurant en pages 349 et suivantes du dossier, de compléter la présente étude par un document indépendant :

- récapitulant les différentes mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet,
- rappelant les modalités de suivi des effets du projet sur l'environnement ou de la santé humaine, du suivi de la réalisation des mesures et du suivi de leurs effets,
- proposant un échéancier pour la réalisation d'un ou de plusieurs bilans.

II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact comporte une partie relative à la présentation et à la justification du projet.

Le projet s'inscrit dans le projet plus large d'aménagement du parc technologique de l'Aéroparc de Bordeaux, qui s'étend sur une surface voisine de 870 ha, à proximité immédiate de l'aéroport, et constituant un outil de développement économique de l'agglomération bordelaise dédié aux technologies issues de l'aéronautique. Le projet a fait l'objet d'un plan guide, validé le 18 juillet 2008 par Bordeaux Métropole.

Sur cette base, Bordeaux Métropole a établi un schéma directeur des voies et espaces publics de l'Aéroparc. Il est à noter que parmi les principes fondamentaux figure le développement d'un véritable réseau de transports en commun pour la desserte des activités économiques et des zones d'habitat (sites propres). Ce point est particulièrement important au regard de l'enjeu du secteur en terme de déplacements.

Enfin, le projet de parc d'activités « Vert Castel 2 » a fait l'objet de plusieurs variantes d'aménagements présentées en pages 218 et suivantes du dossier. Cette partie est traitée de manière satisfaisante.

II.5 Estimation des coûts, analyse des effets cumulés, compatibilité du projet avec les documents de planification, analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Globalement ces parties n'appellent pas d'observations particulières.

L'étude mériterait toutefois d'expliquer la compatibilité du projet avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Estuaire de la Gironde et milieux associés », et notamment avec son règlement associé.

III – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact objet du présent avis porte sur l'aménagement du parc d'activités "Vert Castel 2", situé sur le territoire de la commune de Mérignac, en partie Est du projet d'Aéroparc de Bordeaux.

L'analyse de l'état initial de l'environnement permet de faire ressortir plusieurs enjeux forts du site d'implantation rappelés en partie II.2 du présent avis. En particulier, plusieurs **zones humides** ont été observées sur le site, qui présentent un fort potentiel pour la faune et la flore.

Le projet s'insère par ailleurs dans un secteur en fort développement pour lequel **la gestion des déplacements revêt un enjeu capital**. L'Autorité environnementale rappelle toute l'importance qu'il convient d'accorder au développement d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle dans un secteur déjà à ce jour fortement encombré. Un engagement fort de Bordeaux Métropole est vivement souhaitable, avec **des échéances ambitieuses** de développement d'offres performantes (fréquence, site propre) de transports en commun dans ce secteur particulièrement sensible.

Enfin, le projet s'accompagne de la création d'une **zone humide** à l'Est du site, en compensation des zones humides détruites par le projet, après application du coefficient majorateur de 150 %. Les modalités pratiques de réalisation sont en cours de discussion en lien avec les services en charge de la police de l'eau.

Quelques compléments sont également sollicités pour faciliter l'application de l'article R122-14 du Code de l'environnement concernant la mention des mesures et du suivi dans les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet.

