

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Mission Connaissance et Évaluation

Bordeaux, le

11 DEC. 2015

**Projet de réaménagement
de l'aire d'autoroute de "Bordeaux-Cestas"
Commune de CESTAS
(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 2015-109

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 :

Procédure :

Date de saisine de l'autorité environnementale :

Date de l'avis de l'agence régionale de santé :

Date de la contribution départementale :

CCI de Bordeaux

Permis d'aménager

13 octobre 2015

27 novembre 2015

27 novembre 2015

Principales caractéristiques du projet

L'étude d'impact objet du présent avis porte sur le réaménagement de l'aire d'autoroute de "Bordeaux-Cestas", sur la commune de Cestas (33).

Cette aire d'autoroute est localisée en partie Nord du territoire communal, de part et d'autre de l'autoroute (A63) à 1,3 km du centre-ville. L'aire d'autoroute actuelle occupe 219 830 m². La partie Nord (sens Paris-Bayonne) appelée "aire océane" a une emprise de 126 910 m² et la partie Sud (sens Bayonne-Paris) appelée "aire des landes girondines" a une emprise de 92 920 m².

Cette aire, située sur un itinéraire international et à proximité de l'agglomération bordelaise n'est aujourd'hui plus adaptée tant du point de vue des circulations et stationnements des véhicules que du point de vue des services.

Les voiries présentent par ailleurs un état très dégradé en raison de l'utilisation par les poids-lourds des voies réservées à la circulation des véhicules légers. Le réseau actuel de gestion des eaux pluviales est partiel et insuffisant. Les ruissellements se rejettent majoritairement dans les fossés ou le cours d'eau qui traversent la partie Nord.

Ce réaménagement répond ainsi à la volonté de réorganiser le trafic avec un fonctionnement clair et lisible contribuant à une fluidité et une sécurité accrues et d'augmenter la capacité de stationnement, notamment pour les poids-lourds. Le projet prévoit également la reprise du traitement des eaux pluviales et le renouvellement des diverses infrastructures de service du site : stations-services, restaurants, hôtels, sanitaires, aires de jeux et de pique-nique...

Il est noté qu'aucune extension de l'emprise n'est prévue.

Présentation de la localisation du projet :



Figure 1 : Localisation de l'aire d'autoroute à l'échelle régionale

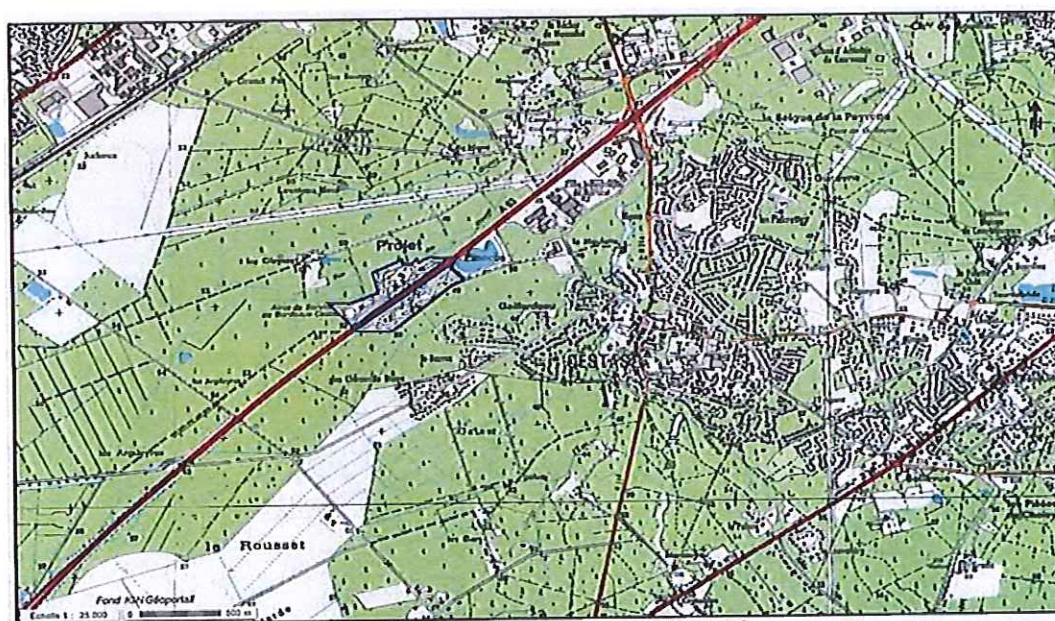


Figure 2 : Localisation de l'aire d'autoroute à l'échelle communale

Extraits 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 s'agissant d'un projet dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 ha.

Le présent avis est établi dans le cadre de la demande d'autorisation du 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. L'autorité environnementale précise que le présent avis se base sur l'étude d'impact de novembre 2014 et de son correctif d'août 2015.

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 comprend un résumé non technique **clair et synthétique** qui reprend l'ensemble des thèmes de l'étude d'impact, à l'exception du coût des mesures en faveur de l'environnement.

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

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques de l'environnement.

Concernant le **milieu physique**, la zone du projet est localisée dans la partie Nord de la commune de Cestas, sur des terrains relativement plats. Il est indiqué que les nombreux remblais, réalisés par le passé sur le site, ont modifié la topographie locale.

L'étude d'impact présente de manière satisfaisante le contexte pédologique, sur la base d'études réalisées en 2013 et 2014 (étude Fondasol 2013 et Géodépol 2014). Il en ressort que les terrains sont essentiellement constitués de sols sableux, à perméabilité élevée.

Le contexte hydrogéologique est abordé de manière claire et exhaustive. Les nappes profondes et semi-profondes présentes dans la zone d'étude sont correctement identifiées en pages 32 et suivantes. Le site présente un risque "faible" à "très faible" de remontée de nappe. Toutefois, l'étude d'impact indique que la formation des Sables des Landes et la formation Dépée forment un complexe sablo-argileux, très perméable, pouvant atteindre 15 mètres d'épaisseur et renfermant une nappe dont le niveau piézométrique, très dépendant de la topographie uniforme du secteur, est proche de la surface en période de hautes eaux.

L'étude d'impact relève que la masse d'eau identifiée sur le site du projet est celle des "Sables plio-quadernaires des bassins côtiers région hydro et terrasses anciennes de la Gironde". Cette masse d'eau présente un bon état quantitatif et un bon état chimique (selon l'état des lieux validé en 2013 dans le cadre de l'élaboration du SDAGE¹ 2016-2021).

Les terrains du projet ne sont pas concernés par un périmètre de protection de captage d'eau potable.

En matière d'eaux superficielles, les terrains du projet se trouvent dans le bassin versant rive gauche de l'Eau Bourde, affluent de la Garonne, qui rejoint le fleuve au niveau de la Gare de Brienne. Deux cours d'eaux, cartographiés en page 41, encadrent l'aire d'autoroute :

- au Nord, le ruisseau des Gleyses, affluent du ruisseau des Sources, rejoint l'Eau Bourde à environ 1,8 km au Nord-est du site,
- au Sud, le ruisseau du Pas du Gros, long de 3 km, affluent rive gauche de l'Eau Bourde.

L'étude d'impact indique par ailleurs la présence d'un bassin tampon dans la partie Nord.

L'axe de l'autoroute A63 constitue, à hauteur du projet, la limite entre ces deux sous-bassins versants. L'étude d'impact précise que l'Etang de Pinoche en limite Nord-est est uniquement utilisé dans le cadre du modélisme naval et que la baignade et la pêche y sont interdites.

1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

L'aire d'autoroute est traversée par un ruisseau sans nom qui présente un écoulement pérenne. Il s'apparente à un fossé de 1,5 à 2 mètres de largeur avec des talus homogènes et entretenus. Sa profondeur, au niveau de l'aire d'autoroute, est de deux mètres. Au droit de cette dernière, il est dépourvu de ripisylve et il est busé à plusieurs reprises. L'étude d'impact indique qu'une attention particulière devra être portée à ce ruisseau et que ses écoulements devront être maintenus et la qualité de l'eau non altérée. Le projet initial prévoyait la mise en place d'une déviation de ce cours d'eau. Cette déviation a été abandonnée dans le correctif à l'étude d'impact d'août 2015.

L'étude d'impact signale la présence de quelques fossés sur l'emprise du projet, le plus souvent situés le long des voies de circulation. Peu profonds, ils ne sont pas connectés au réseau hydrographique local et servent à l'infiltration des eaux pluviales.

Concernant la caractérisation des zones humides, l'étude d'impact identifie comme zones humides la plantation de pins à l'extrémité Ouest de la partie Nord de l'aire, ainsi que la ripisylve associée sur une partie du cours d'eau qui traverse l'aire d'autoroute. Ces zones sont correctement cartographiées page 92.

Concernant le milieu naturel, le projet s'implante en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire portant sur cette thématique. Toutefois les périmètres réglementés les plus proches sont :

- site Natura 2000 « La Garonne » (FR7200700) à environ 15 km,
- ZNIEFF² de type 1 « Landes humides des Arguileys » (720014151) à 100 mètres,
- ZNIEFF de type 1 « Station botanique des Arguileys » (720014151) à 540 mètres. Cette station abrite notamment la Gentiane pneumonanthe,
- ZNIEFF de type 1 « Station botanique des Pierrettes » (720014191) à plus de 2 km. Cette station abrite notamment l'Hélianthème en ombelle.

Réalisées sur un cycle biologique complet, les investigations de terrains permettent de caractériser les principaux enjeux environnementaux.

Les habitats naturels sont correctement décrits en pages 69 et 70. Ils correspondent à la zone du projet ainsi que ses abords immédiats. Il est noté la présence de boisements mixtes, de pins maritimes, d'une chênaie, de zones de végétation entretenue, de fossés, d'un bassin tampon et d'un étang (étang de Pinoche) et de cours d'eau. Ces milieux sont utilement illustrés par un reportage photographique.

L'étude d'impact indique qu'aucune espèce floristique d'intérêt communautaire ou protégée n'a été observée sur l'emprise du projet. L'étude d'impact précise que les Droséras et la Gentiane pneumonanthe ont fait l'objet de recherches spécifiques et n'ont pas été observées sur le site du projet.

Sur l'aire d'étude, 13 espèces d'oiseaux ont été identifiées. Bien que 9 d'entre elles bénéficient d'un statut de protection au niveau national, aucune n'est inscrite en annexe I de la Directive "Oiseaux" et aucune des espèces présentes n'est actuellement menacée de disparition sur le territoire national et européen, d'après les listes de l'UICN³.

Aucun amphibien n'a été contacté, malgré la présence du ruisseau des Gleyses et du bassin tampon situé au Nord-Ouest qui constituent des milieux favorables. Le seul reptile observé est le Lézard des murailles. Parmi les mammifères contactés (Sanglier, Chevreuil, Écureuil roux), seul l'Écureuil roux est une espèce protégée. Cette espèce est toutefois très commune dans les forêts de la région et le site autoroutier n'est pas favorable à l'accueil de cette espèce qui préfère les vastes espaces boisés alentours. L'étude d'impact indique qu'aucun gîte à chiroptère n'a été recensé au sein du secteur d'étude.

Concernant les insectes, l'étude indique que les prospections ont été orientées vers les espèces à valeur patrimoniale, protégées ou inscrites aux annexes II et IV de la Directive "Habitats". Le Lucane cerf-volant, le Grand capricorne, le Fadet des laîches et l'Azurée des mouillères ont fait l'objet de prospections spécifiques. Seules des traces du Grand capricorne ont été observées sur 5 chênes.

L'étude d'impact présente utilement la localisation des espèces patrimoniales en page 85 et une analyse détaillée des déplacements de la faune sauvage sur le secteur d'étude en pages 86 et 87.

2 Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

3 Union Internationale pour la Conservation de la Nature

L'étude d'impact présente un tableau de synthèse qui regroupe et hiérarchise les enjeux environnementaux de la zone d'étude en pages 98 et 99 ainsi qu'une cartographie de ces enjeux en page 101.



Les terrains concernés par le projet de réaménagement de l'aire d'autoroute se trouvent en zone NDd du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Cestas approuvé en 2001. Le zonage NDd correspond à un "secteur dans lequel il est possible de réaliser les constructions nécessaires à l'équipement de l'aire de service de l'autoroute A63". Le projet, sans extension d'emprise est donc compatible avec le document d'urbanisme communal.

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

Concernant le milieu physique, l'étude d'impact indique que les terrassements seront peu importants. Afin de limiter les risques de pollutions des sols et sous-sols, le pétitionnaire présente une liste classique des mesures envisagées. Parmi elles, il est noté l'absence de stockage d'hydrocarbure sur le site et la mise en place de bassin de décantation pour intercepter les flux polluants.

Concernant la thématique de l'eau et des zones humides, le projet, sans extension d'emprise, évite, après modification du projet initial, l'ensemble des zones humides identifiées à l'intérieur et en bordure de l'emprise du projet.

Le projet évite, après modification du projet initial (voir correctif d'août 2015) une déviation et un busage sur 137 mètres du cours d'eau traversant l'aire d'autoroute. Il est maintenu un franchissement de 10,5 mètres de large de ce cours d'eau pour la création d'une nouvelle voirie, présentant un faible impact hydraulique vis-à-vis de ce cours d'eau. Sur ce point, l'autorité environnementale relève qu'une étude hydraulique de qualité (intégrant les crues décennale et centennale) a dimensionné ce nouvel ouvrage hydraulique et a vérifié le dimensionnement suffisant des ouvrages hydrauliques existants sur les deux parties (Nord et Sud) de l'aire d'autoroute.

Concernant la gestion des eaux pluviales, l'autorité environnementale relève que ce projet de réaménagement permet de passer d'une situation d'infiltration anarchique des eaux pluviales, sans collecte ni régulation ou traitement, à un réseau de collecte (par noues enherbées et étanches) et de rétention (par la création de 5 bassins). Les noues et bassins prévus sont correctement dimensionnés vis-à-vis des contraintes réglementaires (pluie décennale et régulation à 3 l/s/ha). De plus, l'étanchéité des noues permet d'éviter tout transfert de pollution vers le milieu naturel (nappe et ruisseau) et tout risque de remontée de nappe en maintenant en permanence leur capacité de rétention.

Sur le plan de la qualité de l'eau, l'étude d'impact démontre, de manière satisfaisante, la capacité suffisante de traitement de ce réseau de collecte des eaux pluviales ainsi que l'absence d'atteinte à l'état global de la masse d'eau concernée. Ce dispositif de collecte permet, en outre, en cas de pollution accidentelle, d'offrir une large capacité de confinement entièrement isolé et étanche sur les deux parties de l'aire (1 083 m³ au Nord et 548 m³ au Sud).

Les mesures de suivi proposées (suivi pluriannuel du réseau d'assainissement des eaux usées et des ouvrages de régulation des eaux pluviales, suivi de la qualité des eaux du milieu récepteur et suivi de la qualité et du niveau d'eau de la nappe au niveau des deux piézomètres existants) paraissent suffisantes.

Concernant le milieu naturel, l'étude d'impact indique que les arbres remarquables et les boisements mixtes identifiés sont évités par le projet de réaménagement. 298 arbres ne pouvant être évités seront abattus. Le pétitionnaire s'engage à replanter 300 arbres (d'essences locales) en compensation sur le site.

Le porteur du projet s'engage à adapter le calendrier des travaux aux cycles biologiques des espèces présentes, notamment en évitant la période de nidification entre mars à juillet. De plus, un suivi du chantier par un écologue sera mis en place. Enfin, le pétitionnaire s'engage à réaliser un suivi des espèces invasives sur la durée du chantier.

Concernant le milieu humain et la santé humaine, les enjeux sanitaires du projet en phase chantier et en phase exploitation ont été identifiés et leur analyse est proportionnée à la nature du projet. Les mesures réductrices des impacts sont clairement présentées. La thématique "bruit" est correctement abordée dans l'étude d'impact. Toutefois, les futurs bâtiments devront présenter un isolement acoustique minimum en fonction de leur destination. Enfin, compte-tenu de la présence de réserves d'eau, des dispositions devront être prises pour lutter contre une éventuelle prolifération des moustiques (dont l'Aedes albopictus, vecteur de la dengue et du chikungunya).

II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact intègre une partie relative à la présentation du projet. Elle présente également une analyse des variantes ainsi que la justification du scénario retenu.

II.5 Estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement, analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

L'étude d'impact présente, en page 227, un tableau récapitulatif du coût des mesures en faveur de l'environnement. Cette partie n'appelle pas de remarques particulières.

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 le réaménagement de l'aire d'autoroute de "Bordeaux-Cestas", sur la commune de Cestas (33).

Cette aire d'autoroute est localisée en partie Nord du territoire communal, le long de l'A63. Cette aire, située sur un itinéraire international (A63) et à proximité de l'agglomération bordelaise, n'est aujourd'hui plus adaptée tant du point de vue des circulations et stationnements des véhicules que du point de vue des services.

Il est noté qu'aucune extension de l'emprise n'est prévue. Le projet vise principalement à optimiser le site par la modification des voies de circulation, le renouvellement des diverses infrastructures et le reprise du traitement des eaux pluviales.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et fait ressortir les principaux enjeux de la zone d'étude. L'autorité environnementale relève la présence de synthèses intermédiaires dans l'étude d'impact qui permettent une bonne compréhension du projet et de ses enjeux.

Les impacts environnementaux liés au projet sont dans l'ensemble correctement identifiés.

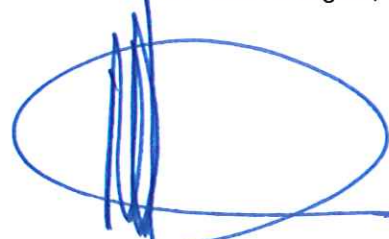
Le projet, sans extension d'emprise, évite les zones sensibles identifiées lors des investigations de terrains réalisées sur un cycle biologique complet, notamment les zones humides existantes à l'intérieur et en bordure de l'emprise du projet.

Le projet évite, après modification du projet initial, une déviation et un busage sur 137 mètres du cours d'eau traversant l'aire d'autoroute. Il est maintenu un franchissement de 10,5 mètres de ce cours d'eau pour la création d'une nouvelle voie présentant un faible impact hydraulique vis-à-vis de celui-ci.

Les arbres remarquables et les boisements mixtes identifiés sont par ailleurs conservés.

Les mesures proposées par le pétitionnaire apparaissent proportionnées aux enjeux. Notamment en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'autorité environnementale relève que le projet permettra une réelle amélioration par rapport à la situation existante.

Le Préfet de région,



Pierre DARTOUT