



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

## Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale de la région Nouvelle-Aquitaine sur le projet d'aménagement urbain de Brazza à Bordeaux (33)

n°MRAe 2019APNA11

dossier P-2018-7444

**Localisation du projet :** Commune de Bordeaux (33)  
**Maître(s) d'ouvrage(s) :** Bordeaux Métropole  
**Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :** Préfet de la Gironde  
**en date du :** 21 novembre 2018  
**Dans le cadre de la procédure d'autorisation :** Autorisation environnementale  
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

### Préambule

*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 la réalisation.*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.*

*En application de l'article L.1221 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.*

*En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.*

*Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).*

*Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 09 janvier 2018 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.*

*Étaient présents : Hugues AYPHASSORHO, Jessica MAKOWIAK, Françoise BAZALGETTE, Frédéric DUPIN.*

*Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents/excusés : Freddie-Jeanne RICHARD, Thierry GALIBERT, Gilles PERRON.*

## I - Le projet et son contexte

Le projet objet de l'étude d'impact s'inscrit dans l'opération d'aménagement du secteur dit de Brazza, située en rive droite de la ville de Bordeaux, au débouché du pont Jacques Chaban-Delmas, sur un périmètre de 53 ha. L'objectif poursuivi par la collectivité dans le cadre de cette opération est d'offrir des services et des logements sur d'anciens secteurs industriels.

Ainsi, cette opération prévoit la construction de 468 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher, comprenant :

- 319 000 m<sup>2</sup> pour 4 950 logements,
- 50 000 m<sup>2</sup> dédiés à l'artisanat,
- 38 500 m<sup>2</sup> dédiés aux bureaux,
- 22 000 m<sup>2</sup> dédiés aux équipements (deux groupes scolaires, une médiathèque, un gymnase, une crèche et une structure d'animation jeunesse),
- 10 500 m<sup>2</sup> dédiés aux hôtels,
- 21 500 m<sup>2</sup> dédiés à la culture, aux sports et aux loisirs,
- 7 000 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces.

L'opération d'aménagement devrait ainsi permettre l'accueil à terme d'environ 9 000 habitants.

La localisation du projet est présentée ci-après.



Plan de localisation du projet – extrait du dossier

Le projet d'aménagement fait l'objet d'une étude d'impact en référence aux dispositions de la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R 122-2 du Code de l'environnement. Il fait l'objet d'une autorisation environnementale (du fait de son implantation en partie en zone inondable), incluant une demande de dérogation au titre des espèces protégées. Les différents îlots constitutifs de l'opération d'aménagement font l'objet de permis de construire et/ou de permis d'aménager, dont certains ont déjà fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale.

**La MRAe relève que le projet d'aménagement d'ensemble n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale avec une étude d'impact exhaustive. Seuls des projets d'aménagement distincts ont présenté des évaluations environnementales séparées.**

## II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact intègre un résumé non technique qui n'appelle pas d'observations particulières.

### II.1 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**, le projet s'implante au niveau de la plaine alluviale en rive droite de la

Garonne, à l'ouest des coteaux des plateaux de l'Entre-deux-Mers. Les sols au droit du projet sont composés de remblais divers liés au passé industriel du site. Il y a également lieu de noter la présence en profondeur (à environ 5 m) d'une couche d'argile imperméable (argile des Mattes d'une hauteur voisine de 10 m), séparant :

- d'une part, les eaux piégées dans les remblais superficiels (au-dessus de la couche d'argile),
- et d'autre part, les eaux liées à la nappe des terrasses alluviales de la Garonne se développant dans les sables, graviers et galets alluvionnaires, et constituant une nappe captive sous la couche d'argile.

Concernant les eaux superficielles, le réseau hydrographique de l'aire d'étude est lié à la présence de la Garonne. Aucun cours d'eau n'est recensé dans le périmètre de l'opération. Aucun captage pour alimentation en eau potable ou périmètre associé n'intersecte le site d'implantation du projet.

Le site d'implantation est concerné par le **risque inondation** consécutif au débordement de la Garonne ou faisant suite à une submersion marine, selon le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) de l'agglomération bordelaise approuvé en 2005. Une grande partie de l'opération intersecte ainsi la zone rouge hachurée de bleu du PPRi, qui identifie une zone permettant l'urbanisation mais soumise à des mesures de réduction de la vulnérabilité. Il y a également lieu de noter que le PPRi actuel est en cours de révision et sera remplacé par un Plan de Prévention des Risques Littoraux. Les cartographies des aléas réalisées dans le cadre de la révision du PPRi ont fait l'objet d'un Porter à Connaissance (PAC) en juillet 2016. L'ensemble de ces éléments ont permis de définir les cotes d'inondation et les cotes de seuil à respecter au niveau du secteur Brazza. Ces éléments sont présentés en page 91 du dossier.

Le périmètre du projet comprend les parcelles de deux anciennes industries : l'usine Soferti (usine d'engrais chimiques) et l'usine La Cornubia (usine de fabrication de bouillie bordelaise). Plusieurs investigations sur le site ont permis de mettre en évidence la présence de **sols pollués**, principalement par des métaux toxiques et des hydrocarbures, ainsi que des pollutions spécifiques localisées liées aux activités passées exercées. Seul le site de l'usine Soferti a d'ores et déjà fait l'objet de travaux de réhabilitation, le plan de gestion ayant été réalisé pour un usage industriel correspondant à l'usage antérieur du site. Des servitudes d'usage dans ce sens ont été instituées par arrêté préfectoral du 26 juin 2017.

La nécessaire prise en compte de la présence de ces sols pollués, ayant en partie fait l'objet d'un plan de gestion pour un usage industriel au niveau de l'usine Soferti, constitue un enjeu fort pour le projet. Il conviendra dès lors de définir un plan de gestion des terres polluées pour chacun des deux sites afin de permettre la réalisation de projets compatibles avec la construction de logements, de bâtiments sensibles, de services et de commerces.

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante à proximité immédiate de la Garonne qui constitue un axe majeur de migration et de reproduction d'espèces piscicoles amphialines, désigné en site Natura 2000. Le projet s'implante également à proximité de plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique liées aux coteaux<sup>1</sup>.

L'étude intègre un diagnostic écologique réalisé de mars 2013 à juin 2017 à l'échelle du secteur Brazza. Ce diagnostic a permis d'identifier les habitats naturels, cartographiés en page 100 de l'étude d'impact. Le projet s'implante principalement sur des terrains artificialisés et des friches. Ces terrains, abandonnés pour partie, sont en cours de recolonisation naturelle.

Les investigations ont ainsi permis de mettre en évidence la présence d'**espèces protégées** d'oiseaux (Cisticole des joncs, Bouscarle de Cetti, Bergeronnette grise, Fauvette à tête noire, etc.), d'amphibiens (Alyte accoucheur, Crapaud calamite, Rainette méridionale), de chauves-souris (Pipistrelle commune, Noctule commune, Noctule de Leisler) et de mammifères (Hérisson d'Europe, Lézard des murailles)<sup>2</sup>.

Concernant la flore, les investigations ont mis en évidence la présence du Lotier grêle et du Lotier velu qui sont des espèces protégées.

En synthèse des différentes investigations et analyses, l'étude d'impact présente une cartographie (p. 109) s'attachant à hiérarchiser les enjeux du site d'implantation de l'opération. Cette cartographie est reprise ci-après.

1 ZNIEFF « Coteau de Floirac », « Coteau de Cenon » et « Coteaux de Lormont, Cenon et Floirac »

2 Pour en savoir plus sur les espèces citées : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>



Cartographie des enjeux hiérarchisés du site sur la thématique du milieu naturel

Concernant **le milieu humain et le paysage**, le projet, situé sur le territoire de la rive droite de Bordeaux, est délimité à l'ouest par les quais de la Garonne, à l'est par une voie ferrée et le boulevard André Ricard, et au sud par la zone d'activités économiques Bastide Niel. Le pont Chaban-Delmas, mis en service en mars 2013, débouche sur ce secteur. Le site, en mutation, présente un paysage fortement lié à son passé industriel. Ainsi, à ce jour, les friches et usines abandonnées s'entremêlent avec des espaces d'activités diverses (espace Lajaunie, parc d'activités quai de Brazza) et quelques entreprises de transport, d'entrepôts de stockage et de distribution de matériaux de construction.

Le site est concerné par le bruit de plusieurs infrastructures de transport terrestre (voies routières, voie ferrée), et notamment le quai de Brazza, la rue Charles Chaigneau et le boulevard André Ricard. Les études de trafic donnent en 2016 des niveaux de l'ordre 10 000 véhicules/jour rue Charles Chaigneau au nord et 7 000 véhicules/jour sur le quai de Brazza, avec de forts niveaux de saturation à l'heure de pointe du soir. Ces voiries présentent un classement sonore qui impose des normes d'isolement acoustique en façade. Le dossier présente également des cartographies de bruit de 2015, permettant de quantifier les niveaux sonores du secteur Brazza. Les analyses de la qualité de l'air montrent également que les niveaux mesurés respectent les normes de pollution de l'air, à l'exception de deux points à proximité du trafic, situés le long de l'avenue Charles Chaigneau et du boulevard André Ricard.

Le site est d'ores et déjà desservi par plusieurs lignes de bus. Il n'est en revanche pas directement desservi par le tramway. L'étude précise également qu'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) irrigant le secteur Brazza est prévu à terme par Bordeaux Métropole. La MRAe note que ni le type de transport ni le calendrier ne sont fournis dans le dossier.

Le site d'implantation du projet n'est concerné par aucun monument historique ou périmètre associé. Il est toutefois localisé à proximité du site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco lié à Bordeaux – port de la Lune. Trois édifices particuliers, présentant un intérêt architectural, culturel et historique, sont toutefois recensés dans le périmètre du projet : la halle de l'ancienne usine Soferti, la cheminée de l'usine de la Cornubia et le hangar Descas situé rue Lajaunie en partie médiane du site. Ces bâtiments sont inscrits comme « bâti d'intérêt patrimonial » dans le PLUi de Bordeaux Métropole.

## **II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

L'analyse des impacts et la présentation des mesures abordent l'ensemble des thématiques de l'environnement. Concernant le milieu physique, les principaux enjeux sont la présence de la Garonne et du risque inondation associé, ainsi que la présence de sols pollués liés au passé industriel du secteur de l'opération. Concernant le milieu humain, les principaux enjeux concernent la prise en compte des nuisances

sonores, du trafic et de la qualité de l'air afin d'offrir un cadre de vie agréable aux futurs habitants. La question du phasage des équipements publics et du développement de l'offre de transport en commun est également un enjeu majeur pour les qualités environnementale et sociale du projet.

II.2.1 Concernant la prise en compte du **risque inondation**, les dispositions du PPRi en vigueur imposent notamment de réaliser une étude hydraulique générale permettant une réduction de la vulnérabilité et une instruction homogène des actes d'urbanisme dans le secteur Brazza.

L'étude d'impact comprend en annexe cette étude hydraulique (mars 2018) s'appuyant sur le « plan guide » de 2017 de l'opération. Cette étude intègre un état de référence hydraulique et une modélisation du projet, durant ses phases de réalisation et d'exploitation.

Cette étude prend également en compte les dispositions du Porter à Connaissance (PAC) de juillet 2016 transmis par le Préfet de la Gironde aux communes de l'agglomération bordelaise, et présentant les cartographies des nouveaux aléas pris en compte dans le cadre de la révision du PPRi en cours, suite notamment aux inondations consécutives à la tempête Xynthia de février 2010.

La MRAe relève que les cotes d'inondation pour les seuils de porte qui ont été retenues sont celles de la tempête Martin de 1999, majorées de 60 cm au Verdon pour tenir compte des prescriptions de la circulaire du 27/07/17 visant à intégrer la surcote des océans liée au changement climatique à l'horizon 2100. A cette échéance, la MRAe considère qu'il n'y aura donc pas de marge de sécurité pour les constructions de ce projet.

Sur le secteur Brazza, la cartographie des aléas, reprise en page 18 de l'étude hydraulique, montrent des aléas majoritairement faibles à modérés sur le site, avec quelques secteurs localisés à aléas fort à très fort. Ce PAC impose que les nouvelles constructions devront se situer en dehors des zones d'aléas forts ou très forts, déterminées selon les nouvelles méthodologies de définition des Plans de Prévention des Risques Littoraux. Les zones urbanisées soumises à un aléa faible ou modéré restent constructibles avec des prescriptions à appliquer, qui sont celles issues du règlement actuel du PPRi concernant la zone rouge hachurée bleue (rappelées en page 21 de l'étude hydraulique).

La prise en compte du PAC a conduit le porteur de projet à prévoir un remodelage localisé du terrain pour supprimer les zones d'aléas localisées de fort à très fort au niveau des futures constructions. La modélisation réalisée dans le cadre de l'étude hydraulique permet ensuite d'apprécier les impacts de l'opération, notamment sur les tiers, pour lesquels il convient de respecter le principe de non aggravation du risque.

En remarque, cette étude intègre un phasage des aménagements en trois étapes (page 24 de l'étude hydraulique) pour tenir compte du phasage (en 3 phases) de l'opération, donnant lieu pour chaque phase à une analyse spécifique et la mise en œuvre de mesures de réduction d'impact associées.

L'étude hydraulique montre que la réalisation du projet contribue, de manière limitée mais non nulle, à aggraver le niveau d'inondation sur les tiers (augmentation de quelques centimètres). Sur ces secteurs particuliers, l'étude hydraulique quantifie l'impact en terme de niveau d'inondation et en mesure l'aggravation du risque associé. Elle présente également une analyse de la praticabilité des voiries notamment pour les services de secours durant les inondations. Sur la base de cette argumentation, elle conclut ainsi que le projet est en cohérence avec le principe de non aggravation du risque de la Loi sur l'eau.

L'étude hydraulique présente également en pages 102 et suivantes les cotes à respecter par les différents bâtiments, respectant à la fois les prescriptions du PPRi et celles du PAC de 2016.

Il apparaît également que les incidences du projet global sont fortement liées à la configuration de l'opération (conditions de transparence hydraulique, nivellement topographique des voiries et des terrains, cotes seuils de plancher) qui sera finalement retenue par les différents projets d'aménagements constitutifs de l'opération Brazza.

Sur cette base, Bordeaux Métropole a sollicité une autorisation environnementale couvrant l'opération d'aménagement dans son ensemble. L'ensemble du dossier, intégrant l'étude hydraulique, fera l'objet d'une instruction par les services de l'Etat. L'autorisation environnementale prise à l'issue de cette instruction permettra d'acter les prescriptions finales à l'échelle de l'opération, et leurs déclinaisons pour les espaces publics, ainsi que pour chaque lot constitutif de l'opération générale. Il appartiendra en particulier à chaque porteur de projet d'appliquer ces dispositions lors de la conception des différents îlots.

**La MRAe considère toutefois que les modalités de contrôle par la collectivité de la bonne application de ces dispositions par les porteurs de projet mériteraient d'être explicitées.**

II.2.2 Concernant la thématique **des sols pollués**, l'étude d'impact rappelle à juste titre l'enjeu fort lié à la bonne gestion de cette problématique. Elle précise également que la stratégie de Bordeaux Métropole consiste en la réalisation de diagnostics, suivie de l'établissement de plans de gestion propres à chaque opération sur les îlots opérationnels (par les opérateurs privés) et les espaces publics (par Bordeaux Métropole). Chaque opérateur est ainsi tenu de définir et de mettre en œuvre un plan de gestion spécifique, qui consiste soit à recouvrir (ou à confiner) les terres polluées en place, soit à les traiter, soit à les évacuer.

**La MRAe estime que cette approche de la gestion de la pollution à l'îlot, et non à l'échelle de l'opération, ne permet pas d'apprécier la cohérence des différentes solutions retenues d'un îlot à l'autre. Elle ne permet pas non plus d'apprécier si des solutions mutualisées n'auraient pas été mieux adaptées et pertinentes pour l'environnement.**

Par ailleurs, il y a lieu de noter que certains choix de recouvrement, au lieu d'évacuation des terres polluées, rendent nécessaires d'après le dossier la mise en œuvre de servitudes d'usage (interdiction de jardins potagers ou de plantation d'arbres fruitiers) au niveau des îlots privatifs, pour lesquelles le maintien de leur application dans le temps pose question.

**En ce qui concerne le traitement des sols pollués au niveau des espaces les plus sensibles (espaces verts, espaces publics, îlots privatifs), la MRAe estime qu'il est nécessaire pour la collectivité de s'interroger sur l'opportunité de définir des prescriptions particulières garantissant des solutions pérennes et adaptées aux usages futurs. À l'instar de la prise en compte du risque inondation, les modalités de contrôle et de suivi (en phase travaux et en phase exploitation) de la bonne application et de l'efficacité des dispositions retenues (notamment sur ces espaces sensibles) mériteraient d'être explicitées.**

II.2.3. Concernant les **masses d'eau souterraines**, l'étude précise que le projet ne comprend aucun aménagement ni ouvrage souterrain en raison des enjeux de pollution des sols et du risque inondation. Elle conclut ainsi (page 258 de l'étude d'impact) à l'absence d'incidence sur les eaux souterraines. Cependant, comme indiqué en page 247, le projet prévoit potentiellement la réalisation de fondations profondes. Or, le projet s'implante au droit d'une couche imperméable d'argile permettant de séparer les eaux potentiellement polluées des remblais, des eaux de la nappe captive des terrasses alluviales de la Garonne.

**Il y aurait lieu pour le porteur de projet de préciser les modalités techniques permettant de garantir l'intégrité de la couche imperméable d'argile lors de la réalisation des fondations profondes, afin d'éviter toute intrusion d'eau polluée dans la nappe captive.**

II.2.4. Concernant les différents **réseaux et équipements** (assainissement, eau potable, réseau de chaleur, gestion des déchets, fibre optique, etc.), la réalisation de l'opération d'aménagement du secteur Brazza implique un renforcement conséquent des réseaux pour tenir compte des nouveaux besoins. Ainsi, par exemple, en matière d'eau potable, l'urbanisation du secteur Brazza nécessite un renforcement du maillage entre la rive droite et la rive gauche par la mise en place d'un réseau d'eau potable structurant au débouché du pont Chaban-Delmas (fin des travaux prévue pour fin 2018).

Le projet prévoit également la mise en œuvre d'un nouveau réseau d'eaux pluviales au niveau des futures voiries publiques et d'un nouveau réseau de gestion des eaux usées nécessitant un nouveau raccordement vers la station Louis Fargue (prévu pour 2019). Le projet prévoit enfin le déploiement du réseau de chaleur (prévu pour fin 2019).

**Concernant les équipements publics, il y aurait lieu de confirmer que le phasage de réalisation de construction des logements est cohérent avec celui de développement des groupes scolaires au sein de l'opération.**

II.2.5. Concernant les **déplacements**, l'accueil de 9 000 habitants supplémentaires aura une incidence très significative sur les besoins en termes de transports en commun, et sur la capacité du réseau actuel à les absorber. Les études de trafic réalisées dans le cadre de la présente étude, dont les résultats sont présentés en pages 349 et suivantes de l'étude d'impact, prévoient à l'horizon 2020 une augmentation des niveaux de trafic notamment au niveau du quai de Brazza. A l'horizon 2030, les modélisations, qui prennent pour hypothèse un large report modal vers les transports en commun et les modes de déplacements doux, montrent toutefois une décroissance des trafics routiers. A ce sujet, l'étude évoque la création à terme de plusieurs voies de transport en commun en site propre, dans le prolongement du pont Jacques Chaban-Delmas, sur les quais, et à l'aplomb de la voie ferrée, mais sans en préciser l'échéance (projets au stade d'études préliminaires).

***Au regard de l'importante augmentation prévisionnelle des besoins en mobilité dans cette zone à courte échéance, il y aurait lieu pour la collectivité de présenter les analyses de la capacité des offres du réseau actuel de transports en commun et d'évaluer la capacité des réseaux des transports routiers à absorber les flux correspondants. A moyen et long termes, le dossier ne donne aucune information sur la nature et la programmation des aménagements de transports collectifs lourds nécessaires pour crédibiliser les hypothèses du large report modal indiqué dans le dossier comme devant résorber l'inévitable engorgement des réseaux routiers entourant ce quartier.***

***Concernant plus particulièrement les nuisances sonores et la qualité de l'air, le dossier n'apporte aucun élément qui permettrait de prendre en compte ces deux problématiques au sein de chaque îlot.***

II.2.6. Concernant le **milieu naturel**, le projet intègre plusieurs mesures en phase travaux (respect d'un cahier des charges environnemental, choix de la période de travaux, suivi écologique du chantier, gestion des espèces végétales envahissantes), ainsi que des mesures en phase exploitation en faveur du développement de la biodiversité (nichoirs, abris pour la faune). L'ensemble des mesures est présenté dans un tableau de synthèse figurant en page 396 du dossier d'autorisation environnementale, avec indication du responsable de chaque mesure. Des impacts résiduels persistent toutefois sur les habitats des espèces protégées citées dans l'analyse de l'état initial de l'environnement, conduisant à la nécessité de mettre en oeuvre une procédure de dérogation au titre des espèces protégées pour plusieurs espèces de flore (Lotiers velu et grêle), d'oiseaux (Cisticole des joncs, Bouscarle de Cetti, Bergeronnette grise ...), d'amphibiens (Crapaud calamite, Alyte accoucheur, Rainette méridionale) et de chauves-souris (Pipistrelle commune, Noctule commune, Noctule de Leisler). Le dossier de demande de dérogation correspondant est joint à l'étude d'impact. À terme, le projet prévoit des espaces verts sur une surface de 22 ha, répartis sur l'ensemble de l'opération, au niveau des espaces publics et des îlots.

II.2.6. Concernant le **milieu humain**, le projet rappelle les objectifs d'aménagement du secteur Brazza en matière de développement des transports en commun et des modes de déplacements doux, d'une large place aux plantations et de recherche d'un cadre de vie de qualité pour les habitants. Le projet s'implante toutefois dans un secteur à proximité immédiate d'infrastructures routières déjà fortement génératrices de nuisances.

***Ainsi, la MRAe considère qu'il y aurait lieu de présenter une quantification de ces nuisances au niveau des futures constructions et d'explicitier les mesures d'évitement (notamment dans les choix de conception) et de réduction visant à limiter l'exposition des futurs habitants à celles-ci.***

### **II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement**

Le projet d'aménagement du secteur de Brazza s'inscrit dans le projet urbain 2009-2030 porté par la Ville de Bordeaux, qui regroupe plusieurs projets d'aménagement répartis sur la rive droite de la Garonne, ainsi qu'au sud et au nord du territoire, dans l'objectif affiché de rééquilibrer la ville de part et d'autre de la Garonne. La politique d'habitat de la ville prévoit ainsi la création de 10 000 nouveaux logements au niveau des secteurs Brazza et Bastide Niel. Il est pris en compte dans le plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole, au travers d'un zonage spécifique (zone UP 66).

L'étude d'impact intègre une présentation des objectifs de l'opération d'aménagement du secteur Brazza qui sont de créer une offre d'hébergements supplémentaires, de réaménager un terrain au passé industriel, d'offrir un lieu de vie de qualité et de répondre aux besoins d'activités économiques. La mise en oeuvre d'un projet favorisant un cadre de vie agréable aux futurs habitants constitue un enjeu particulièrement important de cette opération.

Comme évoqué précédemment, il y aurait lieu de quantifier les nuisances liés aux infrastructures (bruit, qualité de l'air), et de justifier le parti d'aménagement retenu au regard de l'analyse de l'exposition des futurs habitants à ces nuisances. Au-delà de cette observation, la justification de l'opération et de ses caractéristiques aurait utilement pu être enrichie de retours d'expérience d'opérations d'envergure similaires et récentes (exemple Ginko, Bassins à flot), notamment en terme de qualité de vie offerte pour ses habitants, ainsi que de qualité paysagère.

### III - Synthèse des points principaux de l'avis de l'Autorité environnementale

L'étude d'impact réalisée sur l'opération d'aménagement du secteur Brazza en rive droite de la Ville de Bordeaux présente un état initial permettant de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux de l'aire d'étude, portant notamment sur le risque inondation, la pollution des sols et le cadre de vie des futurs habitants.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation appelle plusieurs observations développées dans le présent avis, notamment vis-à-vis de la prise en compte du risque inondation, des sites et sols pollués, de la saturation des réseaux routiers et de la réponse du développement des transports en commun.

La mise en oeuvre d'un projet favorisant un cadre de vie de qualité aux futurs habitants constitue un enjeu particulièrement important sur cette opération. L'étude d'impact devrait comporter une analyse précise des conditions de déplacement dans cette zone, une quantification des nuisances liées aux infrastructures (bruit, qualité de l'air) et une justification du parti d'aménagement retenu au regard de l'analyse de l'exposition des futurs habitants. Des retours d'expérience d'opérations récentes et similaires auraient également utilement pu enrichir l'étude d'impact.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

Le présent avis, rendu sur une étude d'impact réalisée à l'échelle de l'opération globale de cet aménagement dans le cadre d'une autorisation environnementale sollicitée par Bordeaux Métropole, est à prendre en compte par les différentes opérations qui ont déjà donné lieu à un avis de l'autorité environnementale au stade des autorisations d'urbanisme individuelles.

Le président de la MRAe  
Nouvelle-Aquitaine

**signé**

Frédéric DUPIN