



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
de la région Nouvelle-Aquitaine
sur l'opération d'aménagement de Mérignac Soleil
Commune de Mérignac (33)**

n°MRAe 2018APNA148

dossier P-2018-6697

Localisation du projet :	Commune de Mérignac (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) :	Bordeaux Métropole
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :	Bordeaux Métropole
En date du :	5 juin 2018
Dans le cadre de la procédure d'autorisation :	Déclaration de projet

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. 122-1 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 3 août 2018 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Hugues AYPHASSORHO .

Le délégué cité 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.

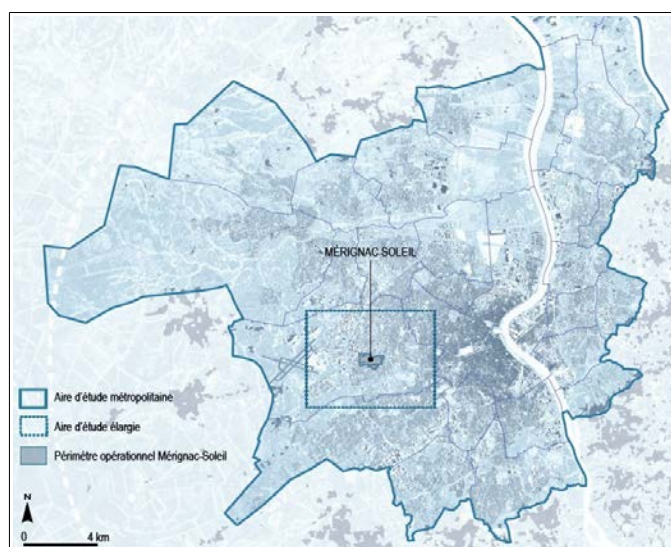
I - Le projet et son contexte

L'opération objet de l'étude d'impact porte sur l'aménagement du secteur de Mérignac Soleil situé sur la commune de Mérignac en Gironde. Cette opération de restructuration d'une zone d'activité existante s'étend sur une surface de 69 ha, et prévoit la création de 2 800 logements pour une surface de plancher voisine de 210 000 m², ainsi que de commerces, activités et équipements pour une surface de plancher de 93 000 m².

S'appuyant sur l'extension de la ligne A du tramway vers l'aéroport, cette opération constitue l'un des sites prioritaires pour la mise en oeuvre, à l'échelle communale, du programme métropolitain des "50 000 logements autour des axes de transports collectifs", dont l'un des objectifs est de réduire fortement les déplacements en voiture.

Le réaménagement de ce secteur, orienté jusqu'ici essentiellement vers des activités commerciales, répond au projet de la collectivité de création d'une zone mixte comprenant logements, commerces et services, tout en procédant à la requalification des espaces publics.

Le plan de localisation du périmètre de l'opération figure ci-après.



Périmètre de l'opération – extrait du dossier

L'opération a fait l'objet d'une concertation en 2015 puis d'un plan guide mis à jour en 2016 ayant permis de définir les grands principes d'aménagement. L'opération s'articule ainsi autour de l'aménagement de neuf « voisinées », présentant des ambiances urbaines différentes de par la programmation, les typologies bâties et le traitement des espaces extérieurs. Ces « voisinées » se déclinent de la manière suivante :

- Voisinée 1 : Le pôle d'activités, avec un renforcement de l'offre existante en tertiaire et un complément de logements, artisanat et commerces de proximité,
- Voisinée 2 : Une polarité mixte proposant une programmation de grands commerces, activités tertiaires et logements,
- Voisinée 3 : Le pôle de proximité, opérant une transition graduelle entre les échelles du pavillonnaire et du grand commerce, et développant une offre importante de services et de commerces de proximité,
- Voisinée 4 : Le parc, au coeur de l'opération, au niveau duquel est prévu un groupe scolaire dans un cadre paysager « apaisé »,
- Voisinée 5 : Le grand commerce et la lisière, prévoyant le maintien des grandes enseignes présentes et qui devront faire l'objet d'une mise au point qualitative de leurs bâtiments et espaces extérieurs,
- Voisinée 6 : La polarité urbaine, prévoyant une capacité d'accueil importante en lien avec le tramway,
- Voisinée 7 : Les Folies, ayant pour vocation d'accueillir divers équipements collectifs, des programmes de loisirs et des services ouverts au public
- Voisinée 8 : enseigne Carrefour existante
- Voisinée 9 : Le quartier résidentiel, proposant une diversité de typologies bâties de différentes échelles en lien avec le tissu pavillonnaire, et opérant une transition graduelle vers les grands boulevards et le cœur de quartier.



Décomposition de l'opération en voisinées – extrait de l'étude d'impact

Les différentes voisinées sont découpées en plusieurs îlots opérationnels portés par des opérateurs privés. Le programme des équipements publics de l'opération (voiries, espaces publics, groupe scolaire) sera en revanche réalisée sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole.

La mise en œuvre de l'opération dont la coordination est confiée à la société publique locale « Fabrique de Bordeaux Métropole » (Fab) associant Bordeaux Métropole et les communes du programme « 50 000 logements », s'étend sur plusieurs années, l'étude prévoyant quatre phases de réalisation (jusqu'à 2030).

L'opération est soumise à étude d'impact en application du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement (rubrique n°39 relative aux opérations d'aménagement). Elle fait également l'objet d'une déclaration de projet au titre de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, portée par Bordeaux Métropole.

Dans ce cadre, la réalisation d'une étude d'impact permet de porter à la connaissance du public une analyse globale des incidences de l'opération sur l'environnement. Dans un second temps, et s'il y a lieu, des précisions (sous forme de compléments à l'étude d'impact, ou actualisation) pourront être apportées au niveau des différents permis de construire ou permis d'aménager des projets constitutifs de l'opération.

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

II.1 Analyse du résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

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

Concernant le **milieu physique**, le projet s'implante dans le bassin versant de la Garonne entre deux cours d'eau en partie canalisés (cours d'eau des Ontines et de la Devèze), sur des terrasses alluviales du quaternaire formées de sables argileux et graviers du système de la Garonne.

Au droit de ces terrains, les eaux souterraines sont relativement vulnérables et proches de la surface (profondeur de la première nappe du Plio Quaternaire située entre 1 et 4 m).

Le site d'implantation du projet est également concerné de manière localisée par des terrains potentiellement pollués du fait des activités (passées ou actuelles, notamment station service) sur le site.

L'étude présente en page 74 une carte de localisation récapitulant l'ensemble des sources potentielles de pollution, pouvant également affecter les eaux souterraines de faible profondeur.

Le site d'implantation intersecte le périmètre de protection éloignée du captage du Parc (forage d'une profondeur de 112 m) alimentant en eau potable la ville de Mérignac. Les prescriptions associées au périmètre imposent que toute installation soumise à déclaration ou autorisation prenne en compte la sensibilité particulière de l'aquifère des calcaires oligocènes (nappe profonde captée par le forage).

Il est également à noter que sur le secteur d'implantation du projet, l'emprise au sol extrêmement importante des bâtiments et des parkings (79 % des 69 ha sont imperméabilisés) induit un phénomène d'îlot de chaleur urbain conséquent.

Le diagnostic réalisé au droit du projet permet de montrer une qualité de l'air globalement bonne à l'échelle du périmètre opérationnel, mais fortement dégradée voire mauvaise le long des principaux axes (avenue Kennedy, avenue de la Somme et avenue Henri Vigneau). L'étude présente par ailleurs une analyse des potentialités du site en termes d'utilisation d'énergies renouvelables.

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante dans un secteur fortement urbanisé et artificialisé, en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire portant sur cette thématique. Le site Natura 2000 le plus proche, lié au réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines, est situé à 5,9 km au nord.

Il y a lieu cependant de noter la présence du parc du Château au Nord de l'opération, constituant un « noyau urbain de biodiversité », avec deux allées forestières joignant le secteur de Mérignac soleil au cœur du parc. Au Sud, le ruisseau des Ontines, qui s'écoule dans des quartiers résidentiels, constitue quant à lui un corridor privilégié de déplacement pour la faune sauvage.

Plusieurs investigations faune et flore ont été réalisées au niveau du site d'implantation, au cours des années 2016 et 2017. Ces investigations ont permis d'identifier la présence très localisée d'habitats moins artificialisés, constitués de reliquats de boisements et de prairies (deux secteurs arborés au Nord, une friche au niveau de la voisinée 4, des prairies et des haies au niveau de la voisinée 8, et un espace vert au niveau de la voisinée 9).

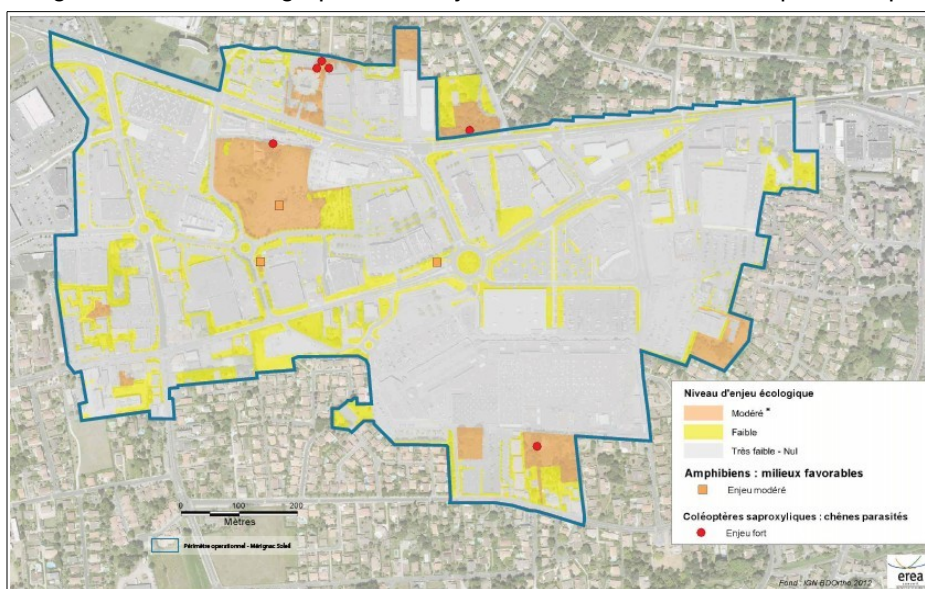
D'une manière générale, l'intérêt écologique du secteur d'implantation reste relativement faible. Les quelques habitats encore « naturels » abritent cependant 2 espèces végétales protégées (Lotiers) et plusieurs espèces animales protégées (Hérisson d'Europe, Écureuil, Chauve-souris, Lézard des Murailles, Rainette méridionale, oiseaux). Une synthèse des enjeux figure ci-après.

L'étude présente par ailleurs une expertise faisant apparaître que les chênes situés au niveau de la voisinée 1 présentent un enjeu fort de conservation.



Enjeux écologiques-extrait de l'étude d'impact page 148

L'étude présente également une cartographie des enjeux hiérarchisés du site, reprise ci-après :



Hiérarchisation des enjeux écologiques-extrait de l'étude d'impact page 148

Concernant **le milieu humain et le paysage**, le projet s'implante dans un vaste secteur, dont une large partie est constituée d'une succession d'enseignes commerciales répondant à une logique d'implantation le long des axes routiers. Le reste du périmètre (bordures Nord, Sud et Sud-ouest) est constitué par un tissu urbain discontinu.

Le diagnostic fait apparaître un décalage progressif par rapport aux standards de commerce contemporain. La zone commerciale reste aujourd'hui encore attractive au regard des enseignes qu'elle concentre, mais présente plusieurs dysfonctionnements : accessibilité contrainte par la saturation fréquente du trafic routier, parcours marchands mal définis et n'accordant pas de place au piéton, offre de restauration restreinte, vieillissement de l'aménagement général de la zone. Dans ce contexte, la mutation du site s'illustre d'ores et déjà, notamment avec la requalification de grandes enseignes (Castorama et Alinéa).

En termes de cadre de vie, le secteur d'implantation est fortement impacté par les nuisances liées au trafic routier des principaux axes, ainsi que par les nuisances aéroportuaires de Bordeaux Mérignac (un des couloirs de piste de l'aéroport est orienté vers le périmètre). Le site est également soumis à des nuisances visuelles liées aux enseignes publicitaires omniprésentes et à une pollution lumineuse nocturne.

Un des enjeux pour le projet est d'engager une mutation paysagère forte pour transformer cet espace en espace urbain habitable, en s'appuyant notamment sur les espaces végétalisés au nord (parc du Château) et au sud (Vallée des Ontines) du périmètre. Cette mutation sera également être accompagnée par la création d'une offre en équipements (notamment scolaires).

Concernant plus particulièrement le patrimoine, le périmètre opérationnel ne compte aucun monument historique ou site inscrit ou classé. Il intersecte toutefois le périmètre de protection de 500 m du monument historique inscrit « Maison Laffitte » localisé à environ 270 m à l'Est.

En matière d'urbanisme, le secteur de Mérignac Soleil constitue l'un des principaux secteurs pouvant accueillir de nouveaux logements en nombre important. Les objectifs s'inscrivent dans le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) en matière d'habitat du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole¹ : 30 % de logements sociaux, 35 % de logements en accession sociale ou abordables et 35 % de logements libres.

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

En préambule, il convient de préciser que l'aménagement des différentes composantes du projet s'étale sur plusieurs années. Trois projets sont à un stade d'avancement permettant de disposer d'études suffisamment précises pour en décrire les incidences sur l'environnement, et détailler les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation. Il s'agit des trois projets suivants :

- le projet « Fiat » accueillant environ 290 logements à l'horizon 2021
- le projet « Castorama », accueillant environ 350 logements à l'horizon 2021
- le projet « Sogara », accueillant environ 152 logements d'ici à fin juin 2019

Pour mémoire, l'opération prévoit à terme l'accueil de 2 800 logements. De manière générale, ainsi que précisé ci-après par thématique, l'étude d'impact reste peu précise sur les caractéristiques et les incidences des autres îlots.

Concernant le **milieu physique**, l'étude d'impact prévoit plusieurs mesures de réduction d'impact en phase travaux (charte de chantier propre portant sur les déchets, les pollutions et rejets, les nuisances, les déplacements et le stationnement) visant à réduire les risques de pollution du milieu récepteur.

Concernant la thématique des eaux superficielles et souterraines, l'étude d'impact distingue les espaces publics (pour lesquels il est précisé que les incidences seront décrites ultérieurement dans un dossier « loi sur l'eau »), et les îlots opérationnels (pour lesquels seules sont décrites les dispositions des îlots les plus avancés, à savoir les trois projets cités plus haut projets Fiat, Castorama, et Sogara). Ces éléments, partiels, ne permettent pas de disposer d'une vision globale de l'aménagement et de ces incidences environnementales sur la thématique de l'eau. **La Mission régionale d'Autorité environnementale ne peut en conséquence pas se prononcer sur le degré de prise en compte de l'environnement par le projet de ce point de vue et la pertinence des mesures envisagées, qui restent pour la plupart à définir.**

Concernant plus particulièrement la thématique de la pollution des sols, l'étude d'impact précise les rôles de Bordeaux métropole (représenté par la Fab), en charge du diagnostic, du plan de gestion et des travaux de dépollution pour les espaces publics, et celui des opérateurs des îlots privés, en charge des mêmes opérations sur leurs îlots. Elle ne donne en revanche pas d'éléments précis (hormis pour l'îlot Fiat pour lequel les études sont plus avancées) sur les mesures de dépollution qui seront mises en œuvre.

De même, il apparaît que les volumes de déblais remblais ou de déchets de démolition engendrés sur les îlots opérationnels ne sont pas connus à ce jour sur l'ensemble des îlots (seuls quelques éléments quantitatifs sont donnés sur les trois projets les plus avancés). **La Mission régionale d'Autorité environnementale ne peut en conséquence pas se prononcer sur l'appréciation des impacts et la pertinence des mesures à l'échelle de l'opération.**

Concernant le **milieu naturel**, le plan guide de l'opération privilégie l'évitement des secteurs les plus sensibles. En particulier les boisements relictuels, par ailleurs classés en Espaces Boisés Classés (EBC) au PLU, ont été évités (voisinées 1, 3, 4 et 8). Le projet prévoit également la valorisation des prairies mésophiles à l'est par l'aménagement d'un espace vert (voisinée 8), la préservation des prairies mésophiles et des haies arborées au sud de l'enseigne Carrefour (voisinée 6), le renforcement et la création de lisières aux limites du périmètre opérationnel, le positionnement du bâti hors des zones à enjeux écologiques à proximité du parc Carpentier et la préservation de la partie nord-ouest de la voisinée 4. Le projet prévoit l'abattage de 46 arbres (présentant des enjeux limités) mais contribue à renforcer la trame végétale du secteur, en prévoyant notamment 28 % d'espaces publics traités en espaces verts, comprenant environ 2 200 arbres, et la création *a minima* de 20 à 30 % de pleine terre sur les espaces extérieurs des îlots privés, ces derniers accueillant à terme environ 7 500 arbres.

L'opération prévoit une mesure spécifique portant sur la période d'abattage des arbres hors période de nidification et d'hibernation pour les oiseaux. Il prévoit également la mise en place d'aménagements en faveur de la faune (nichoirs, gîtes à chiroptères, clôtures adaptées au passage de la faune).

1 PLU ayant fait l'objet d'un avis d'Autorité environnementale du 26 novembre 2015

Il ressort toutefois que la réalisation du projet entraîne la destruction potentielle d'espèces protégées ou d'habitats associés, conduisant ainsi à la nécessité annoncée dans le dossier, de mener une procédure de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées en référence aux articles L411-1 et suivants du Code de l'environnement, notamment pour le Lotier grêle, le Grand capricorne, la rainette méridionale, le Léopard des murailles, le Verdier d'Europe, le Rossignol philomèle, le Chardonneret élégant, l'Hérisson et l'Écureuil roux². Le dossier devrait préciser qui, de Bordeaux Métropole ou des différents opérateurs, prendra en charge cette procédure. En tout état de cause, **la Mission régionale d'Autorité environnementale considère qu'il conviendrait de privilégier une approche globale pour la définition des compensations.**

Concernant la thématique du **milieu humain**, en phase chantier, la réalisation de l'opération entraîne potentiellement des nuisances pour les riverains du fait des travaux et des engins de chantier et de gêne à la circulation. La coordination des différents chantiers constitue à ce titre un enjeu important, pour lequel peu d'éléments sont disponibles dans le dossier.

Concernant le **paysage et le cadre de vie**, le projet vise à reverdir un secteur à ce jour majoritairement artificialisé. L'étude d'impact présente les caractéristiques paysagères et quelques photomontages des îlots opérationnels les plus avancés (projet Castorama et Sogara). **La Mission régionale d'Autorité environnementale considère que ces éléments partiels, concernant tant la problématique du paysage que celle du bruit, ne permettent toutefois pas au lecteur de disposer d'une vision globale de l'aménagement.**

Concernant la **qualité de l'air**, qui constitue un enjeu particulièrement important pour cette opération, les modélisations de trafic à l'horizon 2030 montrent des augmentations importantes (jusqu'à +35 %) sur les axes routiers. Le dossier précise qu'une étude des émissions de polluants à l'état actuel et futur sera lancée en 2018 par la Fab. Cette étude permettra notamment de conforter la connaissance de l'état initial de la qualité de l'air, de réaliser des modélisations, d'affiner (voire requestionner) l'implantation des bâtiments sensibles, d'alimenter les prescriptions fournies opérateurs dans le cadre des « fiches de lot » pour limiter l'exposition des usagers à une qualité d'air dégradée (adaptation des formes urbaines à l'échelle de l'îlot, orientation des bâtiments, usage des façades exposées, etc). Ces mesures pourraient permettre également d'agir pour réduire les nuisances sonores associées au considérable trafic routier.

Concernant la thématique de l'**énergie**, le projet prévoit des mesures de limitation des consommations énergétiques de l'éclairage public, en améliorant sa performance énergétique. Des mesures de sobriété énergétique sont également prévues sur les lots à construire en privilégiant la conception bioclimatique (orientation des bâtiments, implantation sur la parcelle, valorisation des apports solaires, isolation, inertie du bâti). L'étude précise que les dispositions prises pour l'opération devront conduire les opérateurs à respecter le label BBC Effinergie 2017, dont les exigences mériteraient cependant d'être explicitées dans le dossier pour une bonne information du public. Les modalités techniques précises au niveau de chaque îlot opérationnel permettant de respecter ce label restent par ailleurs à définir.

Concernant les **déplacements**, le projet est situé à proximité immédiate du projet d'extension de la ligne A du tramway. Le projet prévoit un maillage de cheminements piétons (création d'une surface de 40 000 m²) et cyclables s'appuyant sur le réseau existant en périphérie. Il prévoit également de limiter le stationnement à 1,2 places par logement en moyenne. L'étude intègre une étude de trafic dont les résultats sont présentés en page 301 de l'étude, ayant conduit à définir les caractéristiques des principaux carrefours. L'étude propose en mesure d'accompagnement la réalisation d'une étude de mobilité sur les secteurs Mérignac Marne et Soleil, qui peut s'avérer intéressante, mais dont les modalités et les objectifs mériteraient d'être précisées.

II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact intègre en pages 218 et suivantes une partie relative à la justification et à la présentation du plan guide retenu pour l'aménagement.

Celui-ci a fait l'objet de plusieurs scénarios. Le scénario finalement retenu privilégie l'évitement de la majeure partie des secteurs les plus sensibles sur le milieu naturel, et donne une large place à la reconquête du paysage et à la renaturation (taux de pleine terre, nombre d'arbres par logement ou par m² d'espace public, proportion de toitures végétalisées ...), en lien avec les espaces verts situés au Nord et au Sud du périmètre. Une synthèse des préconisations paysagères et écologiques figure en page 241 du dossier.

L'implantation des deux groupes scolaires (maternelle et élémentaire) au sein du parc (parc G. Carpentier) et potentiellement le long de la voisine 9 permet de bénéficier d'une accessibilité facilitée et une situation à l'écart des axes routiers principaux.

Les études réalisées ont permis d'identifier les secteurs impactés par les nuisances sonores, et ont permis

2 Pour en savoir plus sur les espèces et habitats naturels cités dans cet avis <https://inpn.mnhn.fr>

d'identifier des préconisations et prescriptions constructives (notamment respect de distances de reculs) favorisant une limitation de l'exposition des futurs habitants. Il appartiendra ensuite à chaque porteur de projet d'apporter une traduction concrète à ces préconisations et prescriptions, et de préciser les dispositions constructives adoptées à l'échelle des différents îlots.

L'étude d'impact s'accompagne d'un cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales, commun puis décliné par voisinée, qui réunit les préconisations et les prescriptions issues de l'étude d'impact. Le projet prévoit également l'établissement de fiches de lot, constituant des documents prescriptifs au lot ou à l'îlot.

III – Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'aménagement du secteur de Mérignac Soleil, en vue de créer à terme 2 800 logements dans un secteur urbain dont il est prévu une prochaine desserte par l'extension du tramway vers l'aéroport de Mérignac. La saisine de l'Autorité environnementale a été faite dans le cadre de la procédure de déclaration du projet, procédure se situant très en amont de la réalisation et qui sera suivie par d'autres procédures (potentiellement déclaration d'utilité publique, décisions d'urbanisme, voire déclaration loi sur l'eau ou autorisation environnementale).

Cette étude d'impact, réalisée à l'échelle de l'ensemble de l'opération, présente les grands principes environnementaux de l'aménagement projeté par la collectivité. Elle permet notamment de mettre en évidence la volonté de cette dernière de végétaliser ce secteur fortement artificialisé, de favoriser le développement des liaisons douces et l'usage des transports en commun, de contribuer à améliorer sensiblement le cadre de vie des futurs résidents, tout en favorisant le développement de la biodiversité, en lien avec les secteurs naturels situés au Sud et au Nord.

Il apparaît toutefois que seuls 3 îlots constitutifs de cette opération (projet "Fiat", "Castorama", et "Sogara") disposent d'un niveau de détail suffisamment précis pour en décrire les caractéristiques, en présenter les incidences pressenties sur l'environnement ainsi que les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation.

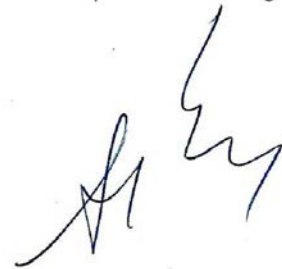
Pour le reste de l'aménagement (y compris les espaces publics), de manière générale, les études restent à mener pour déterminer plus précisément les incidences, ces études pouvant, d'après le dossier, conduire à ajuster les caractéristiques des différentes constructions, puis à définir les différentes mesures associées en faveur de l'environnement. Or ces incidences semblent potentiellement fortes, que ce soit en termes d'exposition à la pollution atmosphérique et au bruit, avec un trafic automobile existant très élevé et faisant l'objet de prévision d'un fort développement supplémentaire.

L'absence de ces éléments ne permet pas d'apprécier de manière fine les effets sur l'environnement et le degré de prise en compte de l'environnement de l'ensemble projet, notamment en ce qui concerne les enjeux liés à la qualité de l'air, aux nuisances sonores ou à la gestion de la pollution des sols.

Il reste à argumenter que les ajustements apportés au projet suffiront à maîtriser les incidences, qui seront précisées après études, liées à la cohabitation entre une zone commerciale génératrice d'un fort trafic automobile, et un pôle de logement, soumis *de facto* aux nuisances générées.

Il apparaît donc que les incidences sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées, ni appréciées dans le cadre de cette étude d'impact, à ce stade de définition du projet global. Il y aura donc lieu de l'actualiser dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation, ainsi que prévu par les dispositions de l'article L.122-1-1 du Code de l'Environnement.

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre permanent délégué



Hugues AYPHASSORHO