

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine
sur le projet le projet d'opération de renouvellement urbain du quartier
Carriet à Lormont (33)**

n°MRAe 2023APNA50

dossier P-2022-13033

Localisation du projet : Commune de Lormont (33)
Maître d'ouvrage : Bordeaux Métropole
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Bordeaux Métropole
En date du : 20 février 2023
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.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par 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 devra 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 19 avril 2023 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Freddie-Jeanne RICHARD, Jessica MAKOWIAK, Annick BONNEVILLE, Didier BUREAU.

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 : Hugues AYPHASSORHO, Elise VILLENEUVE, Cyril GOMEL, Raynald VALLEE, Pierre LEVAVASSEUR.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de renouvellement urbain du quartier Carriet sur la commune de Lormont, dans le département de la Gironde. Il est porté par Bordeaux métropole.

Le quartier, situé au nord de Lormont et du Pont d'Aquitaine, le long des coteaux de Garonne, est bordé au nord par l'axe routier Côte de la Garonne, à l'ouest par la voie ferrée Bordeaux-Paris, au sud et à l'est par l'autoroute A630. Ces infrastructures ont contribué à isoler le quartier du centre bourg de Lormont et lui confèrent une sorte d'insularité.



Situation du quartier Carriet aujourd'hui (extrait du plan guide page 8)

S'étendant sur une surface globale de près de 55 ha, le quartier Carriet est défini comme quartier prioritaire de la ville (QPV) par décret du 30 décembre 2014.

L'arrivée en 2008 de la ligne A du tramway franchissant la rocade pour desservir le quartier, accompagné d'une première phase de renouvellement urbain (2003-2011), a contribué à désenclaver la partie haute du quartier.

Le quartier de Carriet, labellisé par l'Agence Nationale de la rénovation urbaine (ANRU) comme projet d'intérêt régional fait l'objet d'un nouveau projet de renouvellement initié en 2017.

Cette deuxième phase de rénovation urbaine, objet du présent avis, vise les secteurs de Mireport et Carriet intermédiaire et devrait finaliser l'amélioration du cadre de vie des habitants et permettre encore davantage de modifier l'image de Carriet en faisant de ce quartier un lieu de vie organisé autour du parc des Coteaux.

Le quartier Carriet s'inscrit au carrefour de plusieurs projets de territoire d'échelles et d'envergures variables tels que l'Opération d'Intérêt Métropolitain¹ (OIM) Arc Rive droite, le Grand Projet des Villes (GPV)² Rive droite ou encore l'aménagement du Fil vert³ au sein du parc des coteaux.

L'OIM Arc Rive droite se présente comme une opération de développement territorial pour soutenir et accélérer l'économie de la transition et contribuer à rééquilibrer la démographie et l'emploi vis-à-vis notamment de la rive gauche. Elle porte l'ambition d'un développement économique singulier s'appuyant sur les atouts naturels, démographiques, artisanaux et industriels du territoire.



Cartographie des OIM de Bordeaux Métropole (extrait de l'étude d'impact page 10)

Le projet de renouvellement urbain, s'organise autour des orientations principales suivantes :

- Diversifier l'habitat et équilibrer l'habitat individuel et collectif ;
 - démolition de 216 logements, principalement au niveau du secteur Mireport, le long de la rocade ;
 - réhabilitation de 503 logements dont une partie en vente HLM (pour une surface de 36 816 m²) ;
 - construction de 261 logements aux typologies diverses (50 % d'individuels) ;
- Poursuivre le développement économique (réservation de 9 000 à 12 000 m² pour les services et commerces) ;
- Préserver et valoriser la nature existante (le parc des Coteaux devient l'équipement majeur du quartier) ;
- Réhabiliter et aménager les espaces publics en garantissant les circulations douces ;
- Favoriser les mobilités en visant une nouvelle manière de se déplacer et d'accéder aux services et équipements (plateformes de services mobiles⁴).

Le projet de renouvellement urbain du secteur Lormont-Carriet a fait l'objet d'un plan guide en avril 2022⁵ (équipe Tekhne architectes), prenant appui sur un plan guide édité en 2018 (équipe Grau urbanistes).

- 1 Bordeaux métropole comprend une OIN (Opération d'Intérêt National) et trois OIM (Opération d'Intérêt Métropolitain), dont l'OIM Arc Rive droite créée en 2021.
- 2 Projet qui vise à relever 3 défis : rechercher l'équilibre (ancien/nouveau, pavillonnaire/collectif, urbain/paysage), défendre la qualité et accélérer la transition écologique et responsable).
- 3 Projet visant à rétablir les liaisons piétonnes perdues suite à la réalisation d'infrastructures de transport entre les parcs et favoriser l'accessibilité à certains parcs.
- 4 Aires multifonctionnelles permettant d'accueillir des véhicules, allant jusqu'aux bus et installations temporaires.
- 5 Outil de gestion de projet urbain s'inscrivant sur un temps relativement long et ayant vocation à évoluer.

Le plan masse du projet issu du plan guide figure ci-après :

PLAN PROGRAMME DE L'ENSEMBLE DU PROJET



Plan d'ensemble du projet (extrait du plan guide page 14)

Le programme global du projet de renouvellement urbain, financé par l'État (ANRU), Bordeaux Métropole, Domofrance et la Ville de Lormont, représente un budget estimé à environ 100 millions d'euros⁶ et 8 années de travaux sur les espaces publics et sur les logements.

L'ANRU ne finance pas l'aménagement du parc des Coteaux, entité paysagère majeure du quartier, en majorité situé en domaine privé (foncier de Domofrance). Après cession du foncier par l'opérateur HLM, l'aménagement du parc sera sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Lormont.

Le plan guide du projet de renouvellement urbain comprend toutefois des orientations permettant de proposer un aménagement cohérent du quartier en lien avec le parc et son fil vert.

Procédures relatives au projet

Le projet de renouvellement urbain est soumis à étude d'impact systématique en application de la catégorie n°39 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement relatif aux opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha. De ce fait, il est également soumis à l'avis de la MRAe, objet du présent document.

L'avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet identifiés par la MRAe, compte tenu de ses caractéristiques et de son contexte :

- les incidences du projet sur le milieu récepteur (sols et eaux),
- la prise en compte du changement climatique et des risques naturels,
- la préservation de la biodiversité,
- la prise en compte de l'enjeu mobilité (impacts du trafic induit par le projet) et des impacts sanitaires associés (qualité de l'air, bruit),
- le paysage et la qualité du cadre de vie.

6 Tous maîtres d'ouvrage confondus et y compris les opérations hors ANRU (page 20 de l'étude d'impact).

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

Le contenu de l'étude d'impact intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le résumé non technique est clair, permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

La MRAe recommande toutefois de produire une étude d'impact consolidée avant enquête publique, en vue de faciliter l'appréhension du projet par le public, intégrant les précisions attendues indiquées dans le présent avis.

II.1 Milieu physique et risques naturels

Le projet se situe en rive droite de la Garonne sur les coteaux. La zone d'études présente un fort dénivelé aussi bien dans l'axe nord-sud que dans l'axe ouest-est avec une altitude comprise entre 54 m NGF pour le point le plus haut et 10 m NGF pour le point le plus bas, avec des pentes ponctuellement de 50 %.

Les sites de Mireport et de Carriet intermédiaire sont sur les coteaux tandis que le site du Bas Carriet se trouve dans la vallée. La zone d'étude est constituée de terrains argilo-graveleux correspondant à des formations colluvionnaires sous lesquelles sont retrouvés des calcaires.

Aucun captage d'eau n'est présent dans la zone d'étude.

S'agissant de la pollution des sols, de nombreuses activités industrielles potentiellement polluantes ont été identifiées dans le bas de Lormont en bordure de la Garonne. Au sein du périmètre d'étude, dans la partie nord, une ancienne station service a été recensée dans la base de données BASOL (base de données recensant les sols pollués)⁷. Ce site, qui a fait l'objet de dépollutions, est identifié comme traité avec des restrictions d'usage. Ce point est bien mentionné dans le dossier qui rappelle l'historique du site.

Il est ainsi indiqué dans l'étude d'impact (p. 34) que malgré les travaux d'excavation de terres souillées en 2005 et 2011, des pollutions ont encore été constatées. L'arrêté préfectoral du 05/12/2016 qui institue des servitudes d'utilité publique sur les parcelles 365 et 366 prescrit des restrictions d'usage pour les terrains, qui ne peuvent accueillir qu'un usage de type non sensible. Y est interdite la culture de légumes et fruits destinés à l'alimentation humaine.

Risques naturels

Le dossier indique qu'une large part du quartier Carriet est concernée par un aléa retrait-gonflement des argiles moyen et par des risques de glissement de terrain et d'effondrement de cavités souterraines.

S'agissant du risque inondation, l'étude d'impact précise page 43 (cartographie du projet de zonage du PPRI révisé datant d'avril 2021) que le projet Carriet, objet du plan Guide, est situé en hauteur et n'est pas concerné par ce risque. Seule une emprise faible du Bas Carriet à l'ouest de la voie ferrée est concernée par le risque inondation par remontée de nappes.

La MRAE note que les risques liés aux mouvements de terrain ont été identifiés dans le dossier en se limitant toutefois à des phénomènes historiques et sans présenter des cartes d'aléas.

Ces zones d'aléas ont été délimitées dans le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) par le biais de secteurs Csa/eb (zones de risques d'affaissement ou d'éboulement, constructibles sous condition) et IC af/eb (zone de risque d'affaissement ou d'éboulement, où il est interdit de construire).

Le périmètre d'étude est concerné par plusieurs de ces secteurs. La plupart des projets de constructions ne paraissent pas être concernés par ces aléas ou le sont à la marge. **Toutefois, l'analyse mériterait d'être approfondie s'agissant des aménagements prévus au sein du parc, des projets d'extension de la tour Carriet et de la reconstruction de la piscine municipale.**

Concernant le volet inondation, la MRAe relève que le PPRI actuel (datant de 2005) fait l'objet d'une révision et qu'il convient de tenir compte des derniers éléments de connaissance issus des études de révision des risques. La MRAe recommande d'actualiser et de préciser le diagnostic sur les risques naturels.

7 <https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/infosols/instruction/SSP001186001>

Milieu naturel⁸

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection ou de gestion de la biodiversité, dans un secteur fortement anthropisé.

Les inventaires relatifs aux habitats naturels, à la faune et à la flore, qui se sont déroulés en 2017 et 2021 couvrant l'ensemble d'un cycle biologique ont permis d'identifier plusieurs enjeux parmi lesquels :

- un habitat d'intérêt communautaire (pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'« embuissonnement » sur calcaires) en limite nord-ouest du secteur Carriet intermédiaire,
- une vingtaine de pieds de Lotier velu, espèce végétale protégée, sur les pelouses du secteur de Mireport,
- plusieurs arbres remarquables sur les secteurs du haut Carriet (Chênes pédonculés, Cèdres.),
- la nidification avérée du Martinet noir, espèce protégée en façade de bâtiment sur les secteurs du Haut Carriet.

Le terrain est par ailleurs colonisé par plusieurs espèces végétales envahissantes dont le Robinier faux acacia ou les lauriers pouvant perturber localement les écosystèmes.

S'agissant des zones humides, le dossier conclut à leur absence sur les secteurs concernés par le projet, soit les secteurs Mireport et Carriet intermédiaire, sur la base des critères pédologiques et floristiques. Ces secteurs présentent en effet des sols secs de coteaux (p. 51 de l'étude d'impact). Sur le secteur bas Carriet, on note la présence de 1152 m² de zones humides (p. 140 de l'étude d'impact).

S'agissant de la faune, les inventaires ont mis en évidence la présence d'espèces protégées parmi l'avifaune (Chardonneret élégant, Verdier d'Europe au niveau des parcs arborés du secteur), les reptiles (Lézard des Murailles) et les chiroptères (six espèces dont la Pipistrelle commune).

Milieu humain

Le quartier de Carriet se situe en zone urbanisée à proximité de l'autoroute A 630 au sud et à l'est et de la voie ferrée Bordeaux-Paris à l'ouest. Carriet fut l'un des premiers quartiers construits dans la région pour répondre aux besoins de logements de l'après-guerre. Il comprend de l'habitat collectif, des commerces et des équipements (pôle emploi, centre de formation des apprentis aux métiers de la pharmacie, piscine municipale...).

Le secteur concentre une population présentant des difficultés sociales et économiques (taux de chômage élevé, revenus médians inférieurs au seuil de pauvreté).

Il a été défini comme quartier prioritaire de la politique de la ville en 2014. Il est inscrit au Programme national de renouvellement urbain 1 (2003-2013) et 2 (2014-2024) mis en œuvre par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

La 1^{re} phase de rénovation urbaine a permis d'améliorer le cadre de vie avec l'arrivée du tramway en 2008, l'aménagement d'un espace public sur le Haut-Carriet et le programme de démolition construction de 450 logements permettant de diversifier les typologies d'habitats.

Urbanisme

Le projet se situe en zone « UP30 0 IP » du PLUi de Bordeaux Métropole, zone de projet spécifique « Lormont-Carriet » mais intercepte également d'autres zonages du PLUi.

Une partie du périmètre du projet est située à l'intérieur de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Lormont Carriet Nord - Îlot du lavoir ». L'OAP prévoit notamment l'intégration en amont de la gestion de l'eau pour favoriser une infiltration sur site par la création d'un réseau de noues ou bassins secs participant à la composition des espaces extérieurs.

Paysage et cadre de vie

Situé sur les coteaux de la Garonne, le quartier se trouve à proximité du fleuve La Garonne et du Pont d'Aquitaine. Il se caractérise par un nombre important de logements collectifs anciens, de petits ensembles de logements individuels et un ensemble de logements collectifs modernes. Il comprend un bâti remarquable identifié par le PLU de Bordeaux métropole, le château de Mireport, qui abrite aujourd'hui les services périscolaires de la ville de Lormont. Le parc des Coteaux, qui traverse le quartier du sud au nord, constitue une continuité écologique et paysagère dans le quartier.

8 Pour en savoir plus, site internet du Muséum d'histoire Naturelle : <https://inpn.mnhn.fr>



Parc des Coteaux (extrait de l'étude d'impact page 155)

Nuisances sonores

La zone d'études est bordée par diverses infrastructures de transport bruyantes dont l'autoroute A 630 (avec 105 300 véhicules/jour) et la voie ferrée Bordeaux-Paris. L'étude présente page 94 et suivantes des cartographies s'attachant à quantifier les niveaux de bruit du quartier.

D'après la campagne de mesures acoustiques menées au sein du quartier Carriet du 18 au 20 novembre 2017, les habitations se situent dans une zone d'ambiance sonore préexistante modérée avec des niveaux sonores inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit, à l'exception du point d'écoute PF6, au droit de la voie ferrée.

Qualité de l'air

La qualité de l'air est décrite à partir de la synthèse annuelle de 2019, élaborée par ATMO Nouvelle-Aquitaine sur les différentes stations de Bordeaux Métropole (les plus proches de Lormont-Carriet se trouvent à Bassens et Bordeaux-Bastide). Des points de vigilance autour de certains polluants sont relevés, tels que les dioxydes d'azote émis majoritairement par le trafic urbain et les particules fines (étude d'impact, p. 110).

Déplacements

Le quartier Carriet est encadré par des voies structurantes : l'autoroute A 630, la côte de la Garonne (route sur laquelle circulent 25 % de poids lourds) et le quai de Carriet.

Il est desservi par la ligne A du tramway (arrêt Carriet rue Louis Beydts) et par plusieurs lignes de bus (la ligne 7 a une fréquence de passage en journée de 15 mn). La station de tramway « Carriet » permet de rejoindre directement la gare de Cenon-pont-rouge qui constitue un pôle d'échange multimodal, à moins de 15 mn selon le dossier. Aucune piste cyclable n'est à ce jour aménagée.

Un problème de stationnement a été soulevé dans l'étude d'impact. Le diagnostic réalisé en 2020 par le bureau d'études CPEV a mis en évidence dans le quartier une offre de stationnement à la limite de la saturation (95%), la présence de nombreuses voitures « ventouses » (voitures qui ne changent pas de place de 6h à 20h) et de stationnements anarchiques autour des résidences privées.

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

Milieu physique

L'étude d'impact présente une analyse des incidences du projet sur le milieu physique.

Les principaux effets négatifs du projet sont liés à la phase travaux (nuisances sonores, envol de poussières, nuisances olfactives...). Les chantiers généreront également des déchets issus des démolitions et des constructions.

Le projet intègre diverses mesures comme l'adoption d'une charte de chantier à faible impact environnemental (entretien régulier des engins, kits anti pollutions à disposition des employés, bacs de récupération des eaux de lavage des outils et engins...), la mise en place d'un plan de circulation pour les camions de transport, ainsi que l'élaboration d'un schéma d'organisation, de gestion et de suivi des déchets prescrite aux opérateurs et l'évacuation des déchets de construction vers des filières adaptées. L'estimation du volume des déchets du chantier reste à préciser.

S'agissant de la gestion des sols pollués, le dossier indique que l'analyse de la qualité des sols sur chaque îlot permettra d'identifier toute pollution et de prévoir les mesures adaptées. **La MRAe souligne l'importance du suivi dans le temps de telles mesures.**

S'agissant de la gestion des eaux pluviales, l'étude précise qu'une analyse devra être menée à un niveau d'études plus avancé pour permettre de déterminer le schéma de gestion le plus adapté, sachant que la carte réalisée par Bordeaux Métropole montrait page 50 que les sols du secteur étaient défavorables à l'infiltration des eaux de pluie.

Au sein de chaque îlot, les opérateurs devront mettre en place des solutions compensatoires permettant une régulation de débit. L'infiltration sur place sera préconisée chaque fois que la qualité du sol le permettra.

Compte tenu des enjeux actuellement connus de gestion des eaux pluviales urbaines (recherche d'atténuation de l'aggravation des phénomènes d'inondation et des pollutions des milieux, adaptation au changement climatique, etc), **la MRAe recommande de d'envisager d'avantage de solutions alternatives adaptées au projet et intégrées à l'aménagement urbain** : en limitant notamment l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux poreux, en favorisant la multi fonctionnalité des espaces extérieurs (multiplier les espaces d'infiltration en les dotant d'une vocation d'agrément voire d'amélioration du cadre de vie), en dépolluant les eaux pluviales, etc.

Changement climatique

Le projet intègre un certain nombre de mesures participant à la réduction des impacts sur le climat : gestion et réemploi des matériaux de démolition, utilisation de matériaux biosourcés et de la filière du réemploi, création d'espaces verts limitant les îlots de chaleur, rénovation thermique de 503 logements collectifs, construction bioclimatique des bâtiments (orientation, isolation, ventilations optimisées)...

En termes de développement ou d'utilisation d'énergies renouvelables, les logements et équipements seront raccordés au réseau de chaleur urbain privé existant et respecteront a minima la réglementation thermique en vigueur (pour mémoire RE 2020).

L'étude d'impact mentionne page 240 une étude en cours sur l'extension du réseau de chaleur métropolitain au niveau du boulevard Odilon-Redon pour venir desservir, a minima, la future nouvelle piscine municipale ainsi que le pôle éducatif Romain-Rolland.

Tout en relevant la pertinence des mesures prises pour l'adaptation au changement climatique, la MRAe note que l'analyse des incidences du projet sur le climat reste incomplète, alors qu'elle est requise en application des dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'environnement). **La MRAe recommande au porteur de projet de quantifier les émissions de gaz à effet de serre du projet sur l'ensemble de sa durée de vie (phase de construction et phase de fonctionnement)**. Le porteur de projet pourra à cet égard utilement se référer au guide méthodologique de février 2022 (Ministère de la Transition Écologique) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact⁹.

La MRAe recommande par ailleurs d'analyser plus précisément le potentiel de développement en énergies renouvelables dans la zone de projet.

Risques naturels

S'agissant du risque retrait gonflement d'argiles, le dossier indique que les fondations des constructions seront adaptées à ce risque.

9 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20de%20E2%80%99impact_0.pdf

La MRAe recommande de se référer à la carte actualisée relative à ce phénomène et d'approfondir la prise en compte des risques de mouvements de terrains pour la conception du projet.

La reconstruction de la piscine municipale (cf page 161) est permise par le zonage Ne. Comme indiqué plus haut (état initial), étant donné la proximité de secteurs identifiés comme à risque d'affaissement et d'éboulement, **la MRAe recommande la réalisation d'une étude complémentaire pour s'assurer de la sécurité de la reconstruction. Cette recommandation s'applique également à tous les projets prévus mais non encore précisés au sein du parc. Les modalités d'aménagement et de gestion du site seront également à examiner en s'appuyant sur des expertises plus précises.**

Milieu naturel

Le projet intègre plusieurs mesures comme l'évitement des stations de la flore patrimoniale et de l'habitat d'intérêt communautaire, l'évitement des arbres à gîtes pour les chiroptères, l'adaptation du planning des travaux, la gestion des espèces floristiques envahissantes ainsi que la réalisation d'aménagements paysagers en faveur de la biodiversité.

Le projet va toutefois entraîner la destruction ou l'altération de l'habitat de nidification de deux espèces protégées parmi l'avifaune (le Chardonneret élégant et le Verdier d'Europe sur environ 0,79 ha) - cf page 218. Il va également avoir des impacts sur la nidification du Martinet noir lors de la réhabilitation de 21 bâtiments.

Le dossier conclut à des impacts résiduels malgré les mesures envisagées (adaptation du calendrier notamment) et indique qu'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées sera déposée.

La MRAe recommande que la démarche d'évitement-réduction d'impact ainsi que l'étude de solutions alternatives soient approfondies en amont de la phase de démolition.

Milieu humain

Le projet qui vise à démolir et à réhabiliter un certain nombre de logements prévoit une procédure de relogement par l'opérateur HLM Domofrance. Ce dernier assurera le suivi des familles.

Avec le projet, le quartier accueillera 45 logements supplémentaires.

S'agissant du paysage, du cadre de vie et des problématiques de santé humaine, le projet intègre un important volet de requalification du paysage urbain.

Le dossier prévoit plusieurs mesures visant à améliorer la qualité paysagère du site.

Il indique que chaque opération s'inscrit dans un plan paysage qui définit au préalable la structure paysagère : interventions extérieures sur des bâtiments existants, constructions nouvelles et réaménagement des espaces publics, traitement des transitions entre l'espace privé et collectif, valorisation et création d'espaces verts.

Le projet prévoit de valoriser le parc des Coteaux en l'étendant notamment au cœur des îlots habités ou occupés pour créer un grand parc habité.

L'étude d'impact reste peu précise sur le programme de plantations accompagnant le projet de renouvellement urbain, notamment au niveau des espaces publics. Il faut se reporter au plan guide « Carriet cœur vert ».

La MRAe confirme la nécessité de privilégier des espèces locales, peu exigeantes en eau, pouvant aussi servir de ressources pour la biodiversité (habitat et alimentation). Elle rappelle également l'importance de bien s'assurer de la gestion des espèces invasives, notamment l'ambrosie, plante de plus fortement allergène. Enfin, il appartiendra au porteur de projet de prévoir des aménagements limitant la prolifération des moustiques, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, au regard de l'implantation du moustique tigre en Gironde.

Concernant le bruit et la qualité de l'air

L'étude note que le projet se situe à proximité d'infrastructures routières bruyantes.

Elle indique que les immeubles subissant actuellement les nuisances importantes de la rocade (bruit et particules fines) vont être démolis et remplacés par des constructions liées à de l'activité économique et non des habitations. Les bâtiments réhabilités et neufs bénéficieront d'une isolation acoustique.

Le projet précise également que l'aménagement des espaces publics (voiries, sens de circulation, insertion des modes doux) visant à réduire les vitesses de circulation et la promotion des modes doux permettront de limiter les nuisances sonores.

Si la MRAe souligne la pertinence d'équiper les bâtiments d'une isolation acoustique suffisante au regard de la situation géographique du site, elle recommande de réaliser un suivi du niveau sonore après la mise en fonctionnement des activités pour s'assurer de l'efficacité des mesures. Des propositions de mesures de réduction envisagées en cas de dépassement des valeurs

réglementaires méritent par ailleurs d'être exposées.

Dans ce cadre, elle recommande de se référer au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par le conseil métropolitain du 20 décembre 2019, pour reprendre les recommandations et les adapter le cas échéant afin de ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit.

La MRAe recommande également d'envisager des solutions visant à isoler le site de manière plus globale (protection le long des axes).

S'agissant de la qualité de l'air, la MRAe confirme l'importance de proposer des mesures¹⁰ visant à réduire les vitesses de circulation dans le quartier.

Concernant les déplacements, le projet vise le développement des modes doux actifs en offrant notamment une continuité sécurisée aux deux roues et piétons (mise en place d'ouvrages de traversées sécurisées).

L'implantation de quatre-plateformes de mobilité à proximité des espaces publics (parc, place Magendie, boulevard Odilon Redon), point d'arrêt pour les services mobiles¹¹, devraient offrir de nouvelles micro-centralités au quartier.

Enfin, pour faire face aux problèmes de stationnement, le projet envisage la création de 67 places de stationnement gratuites pour les résidences et la création d'un parking silo de 347 places de stationnement payantes ouvertes au public. **La MRAe recommande de préciser davantage le besoin de places de parking et de s'engager sur un mode de réalisation économe en foncier.**

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 le renouvellement urbain du quartier de Carriet à Lormont. Il s'inscrit en continuité de la première phase de renouvellement urbain dans le cadre de l'ANRU 1. Cette deuxième phase vise à favoriser un meilleur cadre de vie pour ses habitants, développer les activités économiques, promouvoir les mobilités douces et valoriser le parc des coteaux, en faisant de ce dernier un équipement majeur du quartier.

L'analyse de l'état initial permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site du projet.

La MRAe relève que chaque aménageur devra réaliser des études de sols pour gérer notamment la question des sols pollués et celle des eaux pluviales.

Le dossier prévoit plusieurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour le milieu physique, naturel et le milieu humain notamment en termes de déplacement, de bruit et de cadre de vie.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures appelle toutefois plusieurs observations, portant en particulier sur la prise en compte des risques naturels (risques inondation et risques liés aux mouvements de terrain), et la démonstration de la prise en compte du changement climatique. Un protocole de suivi est attendu pour mesurer l'efficacité des mesures mises en oeuvre.

Le porteur de projet devra être particulièrement vigilant sur la question des nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air. Des précisions mériteraient enfin d'être apportées concernant le stationnement.

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

À Bordeaux, le 20 avril 2023

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la présidente de la MRAe

Signé

Annick Bonneville

10 Rapport ADEME février 2014. Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit <http://www.ademe.fr/impacts-limitations-vitesse-qualite-lair-climat-lenergie-bruit>

11 Création de services et de commerces mobiles qui devraient permettre de mieux répondre à la demande des habitants.