

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception

25/07/2014

Dossier complet le

04/08/2014

N° d'enregistrement

F-072-14-C-0076

1. Intitulé du projet

Création de la halte ferroviaire Le Bouscat-Bruges sur la commune du Bouscat en Gironde (33).

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
5 b) Haltes ferroviaires ou points d'arrêt non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages	- Aménagement de quais pour la création d'une halte ferroviaire - Remplacement d'un pont-rail en fin de vie par un nouveau pont-rail aux dimensions identiques
7 a) Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres	

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en la création d'une halte ferroviaire sur la ligne existante Bordeaux - Lesparre - Le Verdon au niveau de la commune du Bouscat (33).

Cet aménagement s'accompagne de la création de quais de part et d'autre de la voie ferrée, d'une reprise de l'ouvrage ferroviaire existant de franchissement de la route du Médoc (pont-rail à poutre treillis), et du renforcement des talus pour la mise en place d'escaliers et de rampes d'accès (mise en accessibilité PMR de cette halte).

L'ouvrage d'art, qui arrive en fin de vie, sera remplacé par un nouvel ouvrage d'art aux caractéristiques dimensionnelles identiques.

Ce remplacement de l'ouvrage d'art nécessite le déplacement d'un poste de gaz sur une distance de quelques mètres.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de création de halte ferroviaire s'inscrit sur la voie ferrée de ceinture de l'agglomération bordelaise. Dans le cadre du futur passage de la ligne de tramway D (arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique datant de novembre 2011 pour une mise en service en 2016), un pôle d'échange multimodal est prévu au niveau de l'avenue de la Libération, du côté sud de la voie ferrée. Cet espace d'échange constituera un espace public sous la forme d'un parvis. La future halte ferroviaire Le Bouscat - Bruges s'inscrit donc dans une dynamique d'interconnexion des réseaux de transport (ferroviaire / tramway) portée par la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et le Conseil Régional Aquitaine.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet consiste en :

- la dépose de l'ouvrage de franchissement ferroviaire actuel à poutre treillis, en fin de vie, et à son remplacement par un nouvel ouvrage de type RaPum (tablier métallique en U), plus transparent.
- l'aménagement de quais de part et d'autre de la voie ferrée, à l'ouest de l'ouvrage de franchissement.
- le renforcement des talus pour la mise en place des accès piétons (rampes et escaliers).

Il comprend les interventions suivantes :

- Déviation provisoire des chemins de câbles
- Déplacement des caténaires à l'axe des voies
- Dépose de la voie ferroviaire et des tabliers existants
- Démolition de la tête des culées du pont actuel
- Mise en oeuvre du nouvel ouvrage (sommiers, tabliers et murs préfabriqués en tête de talus
- Réfection de la voie
- Mise en place des chemins de câbles définitifs et réglage des caténaires

Les opérations de pose et de dépose du tablier seront réalisées lors d'une opération dite "coup de poing" de 72 h avec neutralisation complète du trafic ferroviaire et routier au droit de l'ouvrage. Les travaux de quai seront réalisés lors des interceptions naturelles sur la voie et sous coupure de circulation pour certaines phases particulières.

Les tabliers seront assemblés sur place par soudure et le grutage sera utilisé pour la pose et la dépose.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet consiste en la création d'un point d'arrêt supplémentaire sur la voie de ceinture de l'agglomération bordelaise.

Il s'agira d'une halte ferroviaire et non d'une gare ferroviaire, il n'y aura donc aucun personnel sur place.

Le site du projet, situé à l'ouest du pont-rail actuel, présente de bonnes conditions d'insertion de l'aménagement au sein de l'emprise ferroviaire.

Dans le cadre de la création de la ligne D du tramway qui empruntera l'avenue de la Libération, un pôle d'échange multimodal sera créé par la CUB au pied du talus de la voie ferroviaire (côté sud, en lieu et place du collectif Gironde Habitat qui sera détruit).

Un parc-relais est prévu au nord de la voie ferrée, en bordure de l'Hippodrome du Bouscat (avenue de l'Hippodrome).

Ainsi, la halte ferroviaire constituera un point d'arrêt supplémentaire sur la voie de ceinture ferroviaire de l'agglomération, au droit du futur pôle d'échange créé par la CUB.

Afin de faciliter la compréhension du projet, un assemblage de plans et d'illustrations est présenté en annexe 1.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet, actuellement au stade d'études de conception, n'a fait à ce jour l'objet d'aucune procédure.

Les procédures auxquelles le projet est susceptible d'être soumis sont les suivantes :

- Procédure Loi sur l'Eau (à confirmer)
- Permis de construire
- Autorisation d'occupation temporaire du domaine public
- Autorisation établissement recevant du public (ERP)

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est rempli selon la rubrique 5 b) (halte ferroviaire) de la procédure d'examen au cas par cas

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur des quais :	144 mètres chacun
Dimensions du nouvel ouvrage de franchissement (Pont-rail) :	Dimensions nouvelles ouvrages identiques au pont rail actuel (portée de 19,18m biaise, largeur de l'ouvrage 11,80m)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques ¹
Commune du Bouscat Intersection voie ferrée Route du Médoc / Avenue de la Libération	Long. <u>0</u> ° <u>61</u> ' <u>36</u> " <u>74</u> Lat. <u>44</u> ° <u>87</u> ' <u>10</u> " <u>28</u> Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° : Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___ Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___ Communes traversées : Commune du Bouscat

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ? Néant.

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Néant.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

L'occupation des sols du secteur du projet est urbaine.

Le site du projet correspond à la voie ferrée traversant la zone en remblai au sein de talus pentés et enherbés.

Les talus de la voie ferrée sont longés au Nord par le parking et l'espace commercial de l'enseigne Jardiland.

Côté sud, les talus sont longés par une résidence d'habitat collectif destinée à être démolie pour le futur aménagement du pôle d'échanges multimodal de la CUB.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui

Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

La commune du Bouscat est dotée du Plan Local d'Urbanisme de la CUB approuvé le 21 juillet 2006.

Le site du projet est situé en zone UPc, soit en zone urbaine pavillonnaire.

Il est concerné par une servitude d'utilité publique I4 (canalisations électriques).

Aucun emplacement réservé n'est recensé.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est concerné par aucune zone d'inventaire et de protection. Le milieu naturel est décrit dans la note facilitant la compréhension du projet en annexe 1.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2013 - 2018 (PPBE) de la commune du Bouscat en cours d'élaboration. PPBE de la CUB en cours d'élaboration. PPBE Etat en Gironde approuvé.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site pollué n'est recensé par la base de données BASOL.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La voie ferrée constitue la limite de la zone de sensibilité patrimoniale de l'UNESCO. Le projet se situe à 600 m du monument inscrit "Castel d'Andorte"

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Environ 200 m3 de terre issue des déblais
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Environ 4 000 m3 de matériaux nécessaires pour l'engraissement des talus. Equilibre recherché au maximum sur le chantier avec les déblais.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La période de chantier sera génératrice de nuisances sonores. L'entreprise en charge des travaux réalisera un dossier bruit de chantier et organisera son chantier de manière à respecter la législation en vigueur et à réduire au maximum les nuisances.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La phase travaux pourra être génératrice de vibrations. L'entreprise en charge des travaux organisera son chantier de manière à respecter la législation en vigueur et à réduire au maximum les nuisances.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux pluviales s'abattant sur les quais et seront récupérées de part et d'autre des talus. Elles seront rejetées dans le réseau communautaire séparatif.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet, éloigné de 600 m du monument historique de Castel d'Andorte, n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine culturel. Un dossier d'archéologie préventive sera déposé en préfecture préalablement aux travaux.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Néant.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

On recense un projet connu au sens de la réglementation : la création de la ligne D du tramway et l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal portés par la Communauté Urbaine de Bordeaux (DUP préfectoral de novembre 2011).
Le projet de halte ferroviaire est envisagé justement dans le cadre de ces projets (mise en service de la ligne D prévue pour 2016).
Les effets sur l'environnement local seront positifs dans la mesure où ils permettent une requalification du secteur cohérente et tournée vers l'intermodalité.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

Néant.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La ligne D du tramway va être mise en service en 2016 sur l'avenue de la Libération au Bouscat et va s'accompagner de l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal au pied du talus de la voie ferrée.

Le projet de halte ferroviaire de Bruges - Le Bouscat de Réseau Ferré de France répond à la dynamique d'interconnexion des réseaux de transport en commun de l'agglomération bordelaise.

Le projet est un aménagement ponctuel d'une infrastructure ferroviaire déjà existante qui consiste :

- à remplacer le pont-rail existant,
- à aménager des quais en crête de talus,
- et à implanter des accès piétons au sein de l'emprise ferroviaire existante.

Situé en milieu urbain, ce projet de halte ferroviaire s'insère au mieux dans son environnement et ne présente pas d'incidences notables. Les incidences correspondent essentiellement à la phase chantier durant laquelle les préconisations environnementales des entreprises permettront de limiter les nuisances.

Enfin, le projet n'affecte pas les zones naturelles sensibles ni les ressources naturelles.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Diagnostic environnemental
Plan de principe d'aménagement du pôle multimodal (à valeur schématique)
Plan de principe d'aménagement du parvis de la halte (à valeur schématique)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Bordeaux

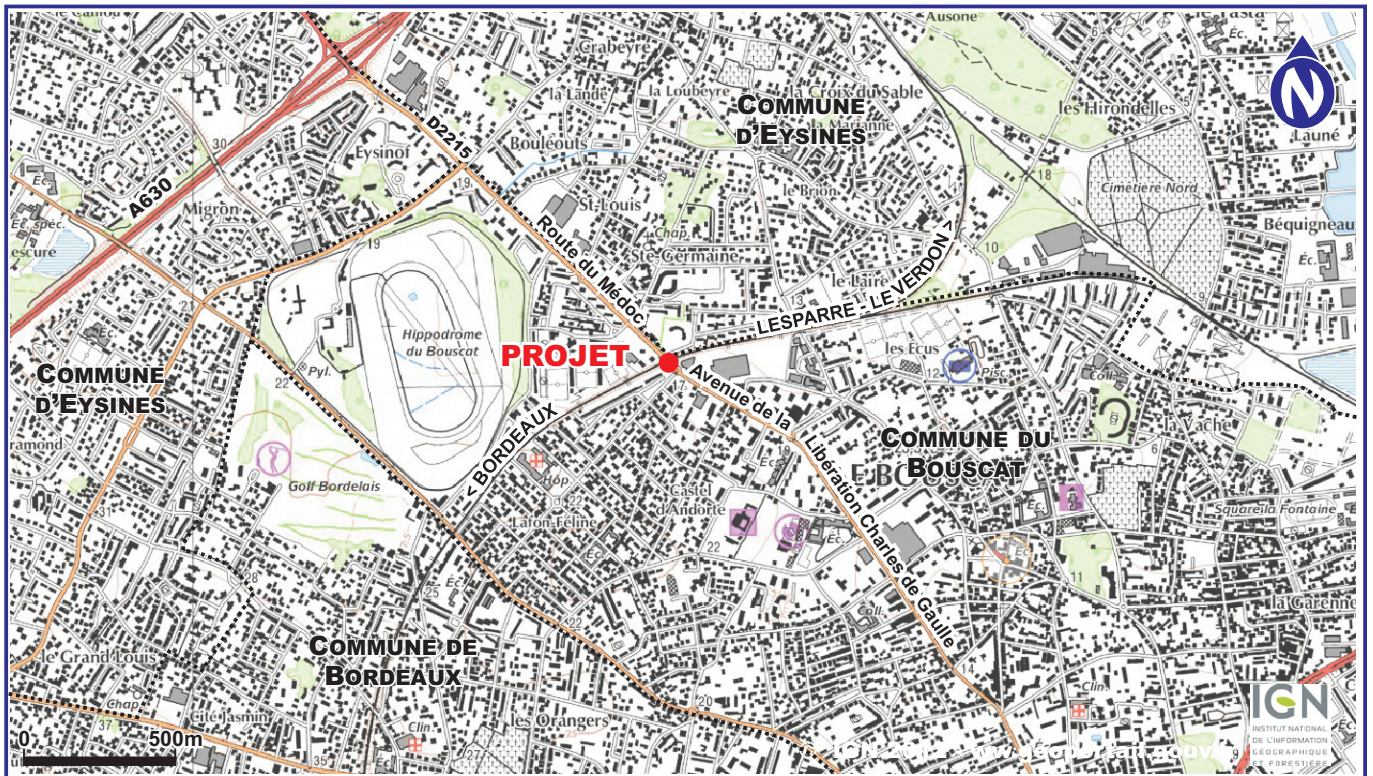
le,

25/07/2014

Signature

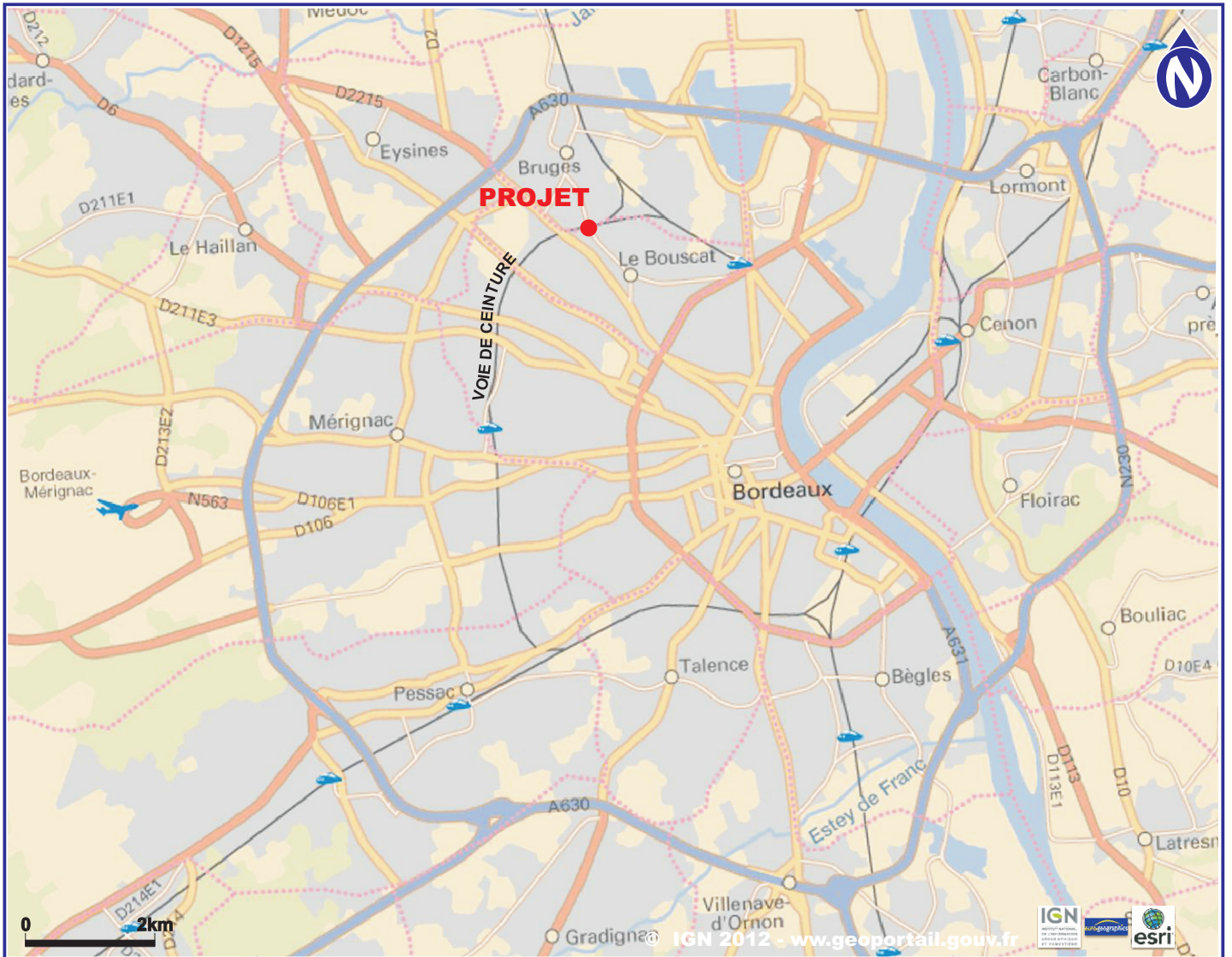
HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

Plan de situation



HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

Plan de situation à l'échelle de l'agglomération



HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

Plan de localisation des photographies



HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

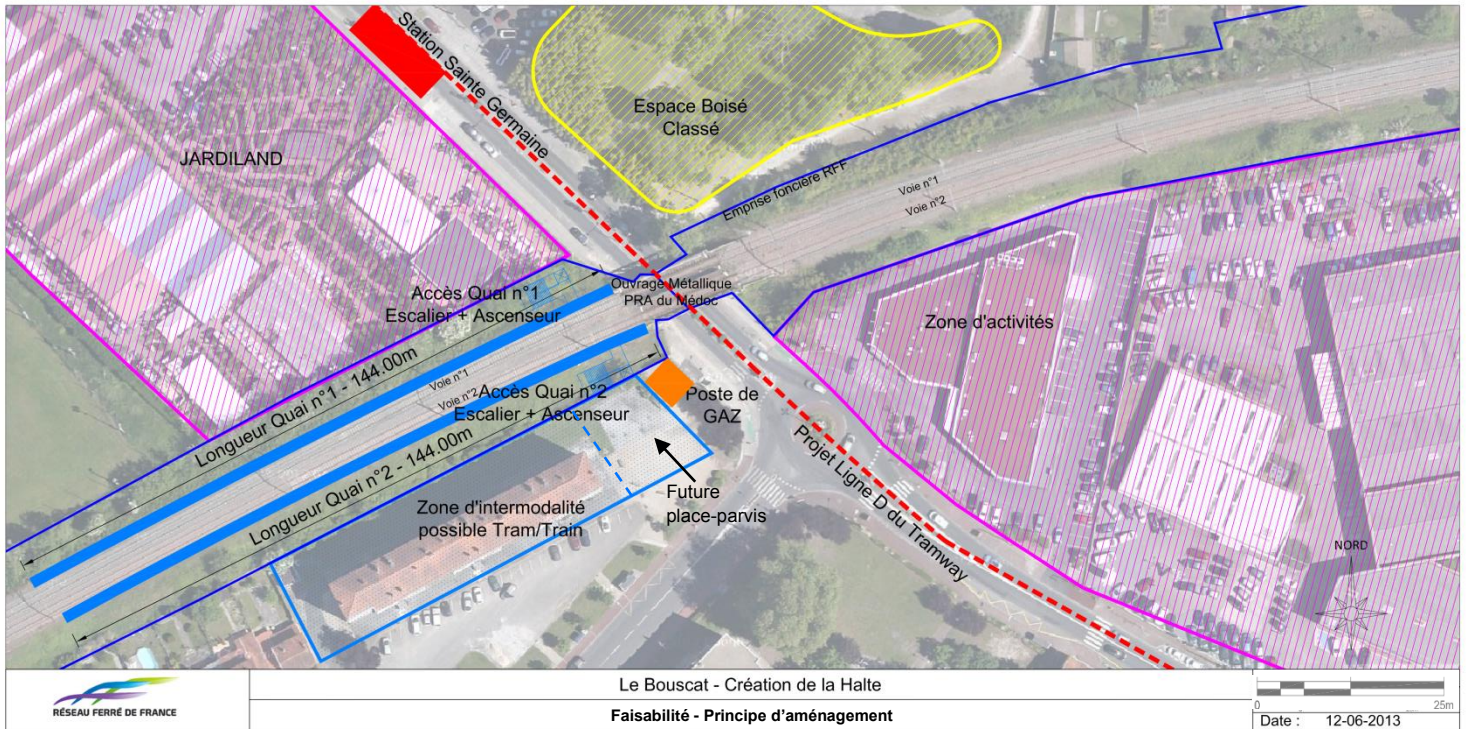
Planche des photographies



Photographies réalisées en avril 2014

HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

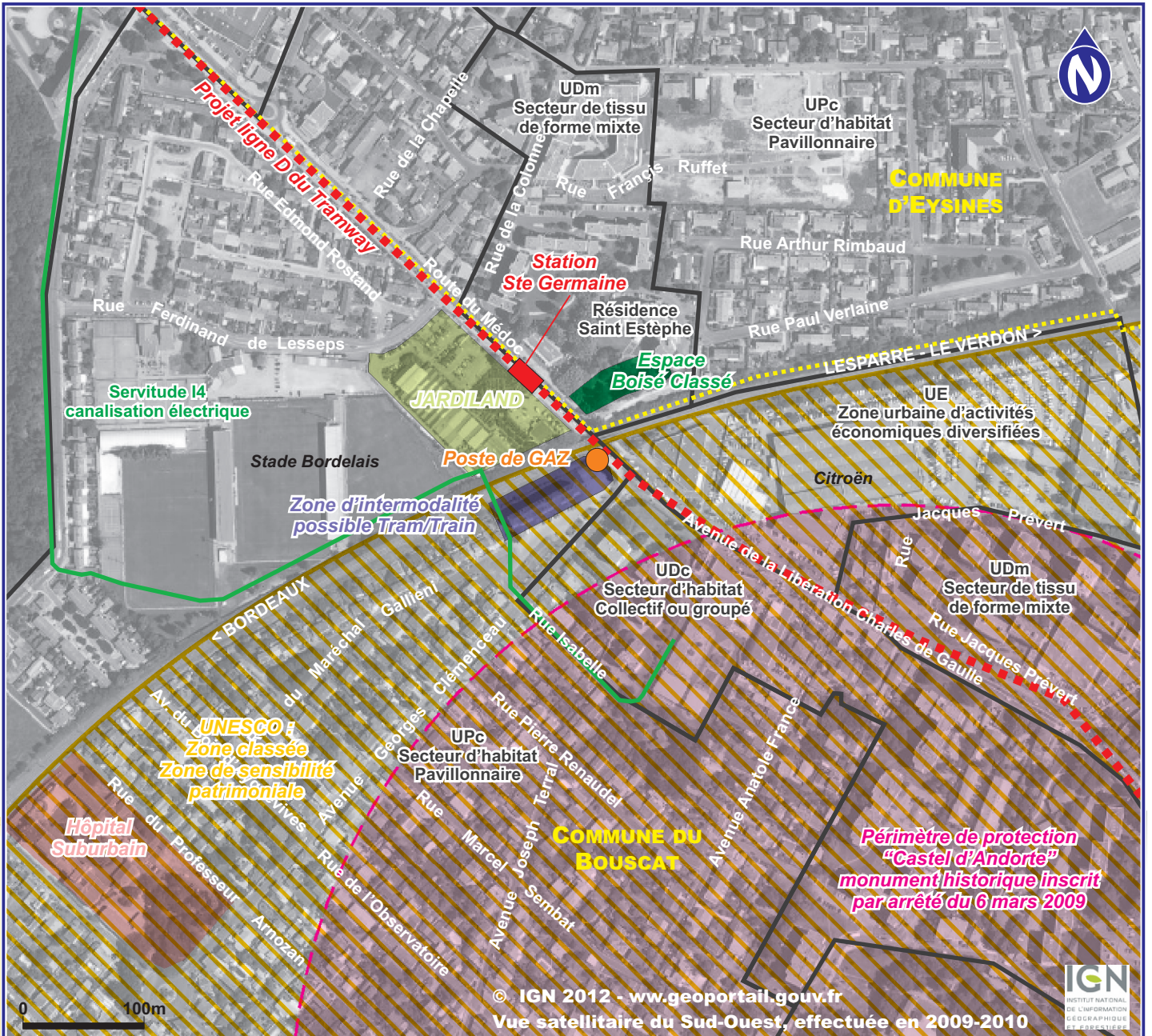
Plan de principe de la halte



Plan de principe d'aménagement de la halte (à valeur schématique)

HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

Plan des abords



AMENAGEMENT DE LA HALTE FERROVIAIRE LE BOUSCAT - BRUGES



DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS SELON L'ARTICLE
L.122-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Sommaire

1.	Diagnostic environnemental	4
1.1.	Situation géographique	4
1.2.	Environnement physique	5
1.3.	Environnement naturel	6
1.4.	Environnement humain.....	8
1.4.1.	Habitat	8
1.4.2.	Equipements sportifs.....	9
1.4.3.	Etablissements scolaires.....	10
1.4.4.	Etablissements recevant du public.....	10
1.4.5.	Activités	10
1.4.6.	Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).....	11
1.4.7.	Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).....	11
1.4.8.	Statut foncier des parcelles	12
1.5.	Environnement culturel.....	13
1.5.1.	Monuments historiques	13
1.5.2.	Secteur inscrit UNESCO	14
1.5.3.	Secteur inscrit UNESCO	14
1.5.4.	Vestiges archéologiques.....	15
1.6.	Urbanisme	15
1.6.1.	Plan Local d'Urbanisme (PLU)	15
1.6.2.	Projets urbains.....	17
1.7.	Analyse des Déplacements.....	18
1.7.1.	Réseau routier	18
1.7.2.	Réseau TBC.....	18
1.7.3.	Modes doux.....	19
1.7.4.	Réseau ferroviaire	20
1.8.	Synthèse cartographique des enjeux environnementaux	20

Liste des figures

Figure 1 : Plan de situation – Echelle 200m (source : Geoportail.fr).....	4
Figure 2 : Ruisseau le Limancet (source Agence de l'eau Adour-Garonne)	5
Figure 3 : Photographies de l'alignement d'arbres (conifères, bambous, frênes) en bordure sud de la voie ferrée photographiés depuis le pont-rail (source : Ingerop).....	6
Figure 4 : Localisation des photographies (source : Geoportail.fr)	6
Figure 5 : Photographie du parc boisé de Saint-Estèphe partiellement classé EBC au PLU (source : Ingerop)	7
Figure 6 : Photographie du chemin communal séparant la résidence Saint-Estèphe (à gauche sur la photo) du remblai de la voie ferrée (source : Ingerop).....	7
Figure 7 : Photographies de l'habitat pavillonnaire rue Paul Verlaine au nord de la voie ferrée (source : Ingerop)	8
Figure 8 : Photographie de l'entrée de la résidence privée Saint-Estèphe depuis la route du Médoc (source : Ingerop)	8
Figure 9 : Photographies de l'habitat collectif rue du Maréchal Galliéni bordant la voie ferrée (source : Ingerop)	9
Figure 10 : Photographies de la résidence Isabelle en bordure du carrefour giratoire et square au pied de l'ouvrage ferroviaire (source : Ingerop)	9
Figure 11 : Photographies des parcelles de l'enseigne Jardiland au nord de la voie ferrée (source : Ingerop)	10
Figure 12 : Photographie de l'avenue de la libération au sud de la voie ferrée (source : Ingerop).....	10
Figure 13 : Photographies de la terrasse du restaurant en pied de remblai ombragée de hauts conifères (source : Ingerop)	11
Figure 14 : Photographie du site Citroën en bordure sud de la voie ferrée (source : Ingerop).....	11
Figure 15 : Parcelles cadastrales et emprise ferroviaire (source : Geoportail.fr)	12
Figure 16 : Carte du patrimoine culturel (source : Ingerop)	13
Figure 17 : Secteurs associés au site UNESCO (source : www.bordeaux.fr)	14
Figure 18 : Extrait du plan de zonage du PLU de la CUB au droit de la zone d'étude (source : CUB)...	15
Figure 19 : Extrait du plan des servitudes inscrites au PLU de la CUB (source : CUB)	16
Figure 20 : Parcelle destinée à l'intermodalité (source : dossier d'enquête préalable à la DUP pour la création de la ligne D)	17
Figure 21 : Comptages routiers (source : CUB)	18
Figure 22 : Lignes de bus (source : infotbc.com).....	19
Figure 23 : Pistes cyclables (source : lacub.fr).....	19
Figure 24 : Carte de synthèse des enjeux (source : Ingerop)	21

1. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Le présent diagnostic a été réalisé sur la base d'une analyse des données bibliographiques disponibles auprès des organismes compétents suivants :

- DREAL Aquitaine
- Agence de l'Eau Adour-Garonne
- GIP ATGeRi (données culturelles)
- CUB (PLU, comptages routiers...)
- Réseau de transports en commun TBC

Le dossier d'enquête préalable à la DUP de la création de la ligne D du tramway a également été consulté.

1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

Le projet se situe à la limite communale entre les communes du Bouscat et de Bruges en Gironde. La zone d'étude correspond à une bande de 100 mètres de part et d'autre de la voie ferrée sur une longueur de 400 mètres de part et d'autre de l'ouvrage ferroviaire.



Figure 1 : Plan de situation – Echelle \blacktriangleleft \longleftrightarrow 200m (source : Geoportail.fr)

Pour certains thèmes tels que le milieu physique ou le patrimoine culturel, la zone d'étude a été élargie de manière à visualiser les enjeux les plus proches.

1.2. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

La zone d'étude est relativement plane avec des terrains s'élevant à une altitude comprise entre 15 et 20 m NGF. La voie ferrée traverse cette zone suivant un remblai de plusieurs mètres.

Le sous-sol correspond à des terrains alluvionnaires d'origine fluviale. La formation géologique rencontrée, Fxb2G (Ere quaternaire – Pléistocène moyen), est composée de sables argileux, galets et graviers. Le détail des sols en place sera défini lors des études géotechniques de phase 2.

On ne recense pas d'écoulement naturel dans la zone d'étude dans la bibliographie analysée. L'intégralité des eaux de surface est collectée dans le réseau communautaire. L'écoulement naturel le plus proche est le ruisseau du Limancet qui s'écoule à 1 km au nord de la voie ferrée en bordure de l'hippodrome du Bouscat. Il est visible sur la carte suivante.

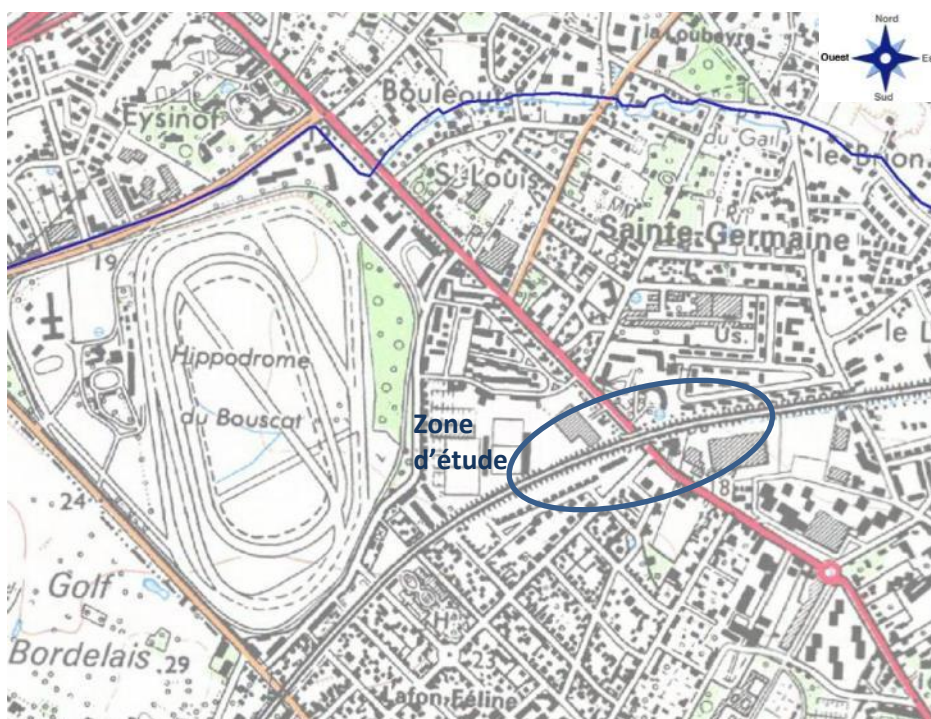


Figure 2 : Ruisseau le Limancet (source Agence de l'eau Adour-Garonne)

La zone d'étude n'est pas soumise à un aléa d'inondation (pas de PPRI).

On ne recense aucun captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP) dans la zone d'étude ni aucun périmètre de protection rapproché ou éloigné. La présence d'une éventuelle nappe de surface sera mise en exergue lors des études géotechniques de phase 2.

1.3. ENVIRONNEMENT NATUREL

On ne recense aucune zone d'inventaire (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, Zone d'intérêt pour la Conservation des Oiseaux) ni zone de protection (Espace Naturel Sensible, réseau Natura 2000, Arrêté de Protection de Biotope...) dans la zone d'étude.

Globalement, le territoire est majoritairement urbain. Les espaces verts et boisements rencontrés correspondent à des jardins privés et à des espaces verts communaux tels que l'hippodrome du Bouscat, son parc boisé et les terrains du stade bordelais dont l'ensemble constitue le « poumon vert » du secteur.

Un alignement d'arbres de haute tige borde la voie ferrée. On recense des frênes, robiniers faux-acacias ou encore une bamboueraie et de hauts conifères en bordure sud-est du pont ferroviaire. Il s'agit d'un alignement d'arbres d'essences diverses mais ne constituant pas un espace boisé ou protégé à proprement parlé.



Figure 3 : Photographies de l'alignement d'arbres (conifères, bambous, frênes) en bordure sud de la voie ferrée photographiés depuis le pont-rail (source : Ingerop)

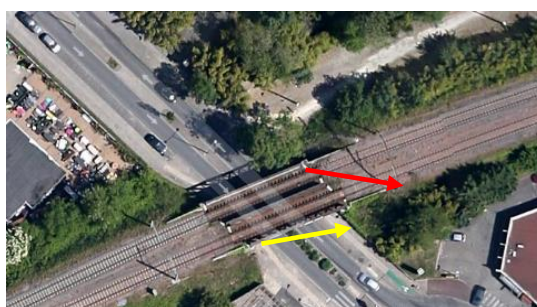


Figure 4 : Localisation des photographies (source : Geoportail.fr)

La résidence d'habitat collectif privé Saint-Estèphe, implantée au nord de la voie ferrée, dispose d'un parc boisé dont les vieux chênes sont classés Espaces Boisés Classés au PLU de la CUB.



Figure 5 : Photographie du parc boisé de Saint-Estèphe partiellement classé EBC au PLU (source : Ingerop)

La résidence et son parc sont déconnectés du pied du remblai ferroviaire par un chemin communal.



Figure 6 : Photographie du chemin communal séparant la résidence Saint-Estèphe (à gauche sur la photo) du remblai de la voie ferrée (source : Ingerop)

1.4. ENVIRONNEMENT HUMAIN

1.4.1. Habitat

La zone d'étude est une zone urbaine dont le territoire est essentiellement occupé par de l'habitat. Cet habitat se retrouve sous la forme de secteurs pavillonnaires entrecroisés d'habitat collectif. Globalement, l'habitat est assez aéré et accompagné de jardins et d'espaces verts.



Figure 7 : Photographies de l'habitat pavillonnaire rue Paul Verlaine au nord de la voie ferrée (source : Ingerop)

La résidence privée Saint-Estèphe est composée d'un bâti d'habitat collectif à 5 étages implanté au sein d'un parc boisé.



Figure 8 : Photographie de l'entrée de la résidence privée Saint-Estèphe depuis la route du Médoc (source : Ingerop)

Au sud, la voie ferrée est bordée par un bâtiment d'habitat collectif à 4 étages puis par un alignement de petites maisons à 1 étage rue du Maréchal Galliéni.



Figure 9 : Photographies de l'habitat collectif rue du Maréchal Galliéni bordant la voie ferrée (source : Ingerop)

On retrouve de l'habitat collectif en bordure du carrefour giratoire avenue de la libération.



Figure 10 : Photographies de la résidence Isabelle en bordure du carrefour giratoire et square au pied de l'ouvrage ferroviaire (source : Ingerop)

1.4.2. Equipements sportifs

La voie ferrée borde le stade bordelais dont l'entrée se situe rue Ferdinand de Lesseps.

On recense également au nord de la voie ferrée l'hippodrome du Bouscat et son parc boisé ainsi que le Golf du Bordelais à l'ouest de l'avenue d'Eysines. Ces trois ensembles sportifs accueillent du public tout au long de l'année.

1.4.3. Etablissements scolaires

On ne recense pas d'établissements scolaires dans la zone d'étude.

1.4.4. Etablissements recevant du public

L'hôpital Suburbain du Bouscat longe le bord sud de la voie ferrée.

1.4.5. Activités

L'enseigne Jardiland est installée en bordure nord de la voie ferrée, entre la route du Médoc et le stade bordelais. Son espace de vente s'étend directement en pied de remblai. L'enseigne est ouverte tous les jours, dimanche compris.



Figure 11 : Photographies des parcelles de l'enseigne Jardiland au nord de la voie ferrée (source : Ingerop)

Plusieurs enseignes commerciales sont installées route du Médoc face à Jardiland.

Au sud de la voie ferrée, l'avenue de la Libération au Bouscat est bordée d'une alternance de bâti d'habitation et de commerces.



Figure 12 : Photographie de l'avenue de la libération au sud de la voie ferrée (source : Ingerop)

Le carrefour giratoire implanté au pied de l'ouvrage ferroviaire est également bordé de plusieurs enseignes commerciales (coiffeur, restauration rapide, pressing, enseigne alimentaire).

L'enseigne de restauration rapide « L'instant gourmand » dispose d'une terrasse située en pied du remblai ferroviaire.

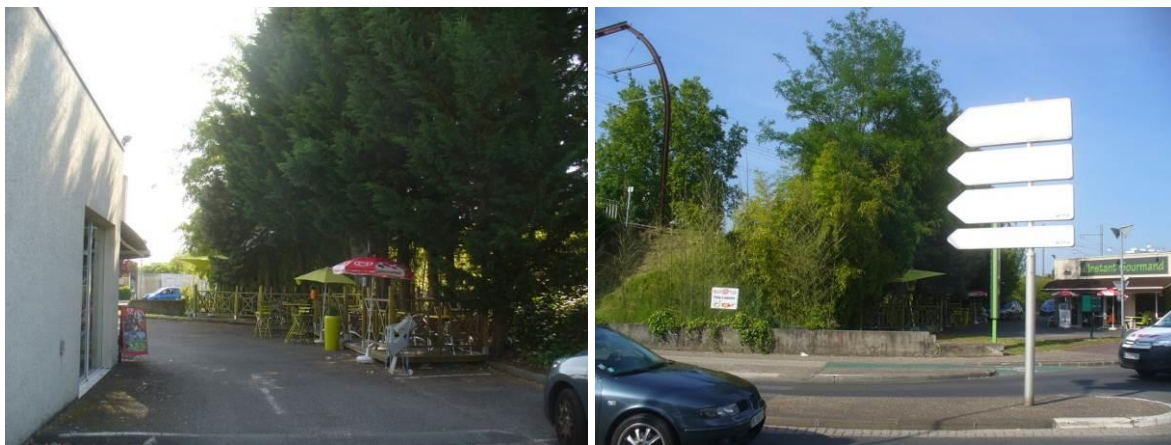


Figure 13 : Photographies de la terrasse du restaurant en pied de remblai ombragée de hauts conifères (source : Ingerop)

Un site Citroën de dépannage et de remorquage est implanté en bordure sud du remblai de la voie ferrée.



Figure 14 : Photographie du site Citroën en bordure sud de la voie ferrée (source : Ingerop)

1.4.6. Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

On ne recense que deux activités classées ICPE à Bruges et une activité ICPE au Bouscat. Ces activités ICPE sont toutes éloignées de la zone d'étude.

1.4.7. Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)

Les communes du Bouscat et de Bruges ne figurent pas dans la liste des communes faisant l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques.

Les communes les plus proches concernées sont Saint-Médard-en-jalles et Bassens-Ambares qui sont à une quinzaine de kilomètres du site objet de l'étude.

1.4.8. Statut foncier des parcelles

L'intégralité des parcelles jouxtant l'emprise ferroviaire sont des parcelles privées à usage d'habitation ou d'activité. Le cheminement longeant la voie ferrée en prolongement de la rue Paul Verlaine est quant à lui public.

L'illustration ci-dessous met en exergue la configuration des parcelles cadastrales. L'emprise des parcelles ferroviaires est représentée en bleu.



Figure 15 : Parcelles cadastrales et emprise ferroviaire (source : Geoportail.fr)

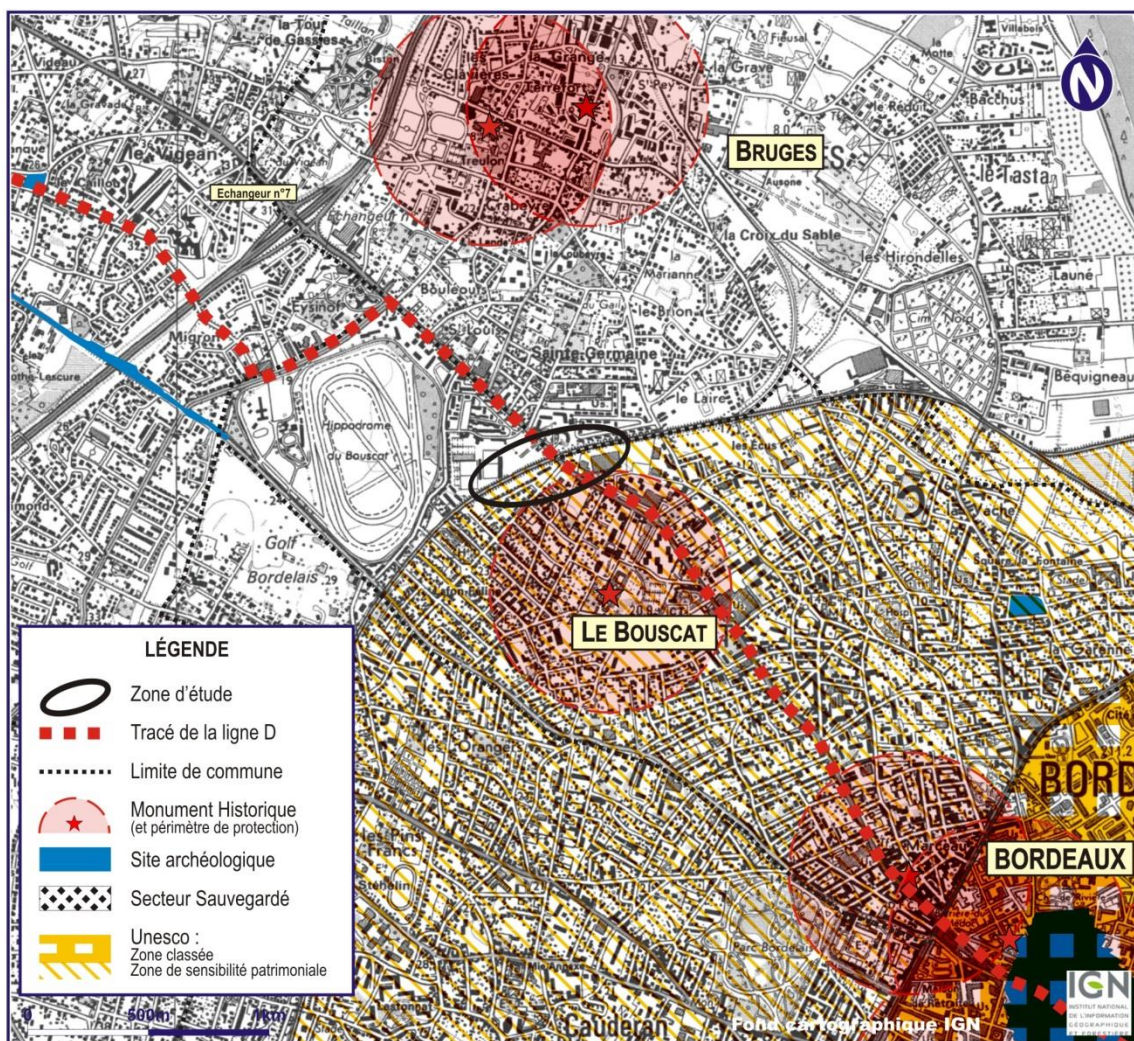
1.5. ENVIRONNEMENT CULTUREL

1.5.1. Monuments historiques

On recense un monument historique sur la commune du Bouscat : le Castel d'Andorte. Situé au 368, avenue de la Libération au Bouscat, le Castel, sa charpente et le pavillon qui y fait face sont en totalité monument historique inscrit par arrêté du 6 mars 2009.

Ce monument est doté d'un périmètre de protection de 500 m qui n'atteint pas la voie ferrée comme le montre l'illustration ci-dessous (distance à la voie ferrée de 590 m).

Il n'y a donc pas de procédure à suivre en tant que telle mais le monument sera pris en considération et identifié lors des phases d'études ultérieures.



PATRIMOINE CULTUREL

Figure 16 : Carte du patrimoine culturel (source : Ingerop)

1.5.2. Secteur inscrit UNESCO

1.5.3. Secteur inscrit UNESCO

Le territoire situé à l'intérieur de la voie ferrée est inclus dans la zone d'attention patrimoniale du site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il existe deux secteurs associés au site de l'UNESCO :

- Le secteur inscrit situé à l'intérieur des boulevards bordelais
- La zone d'attention patrimoniale située entre les boulevards et la voie ferrée.

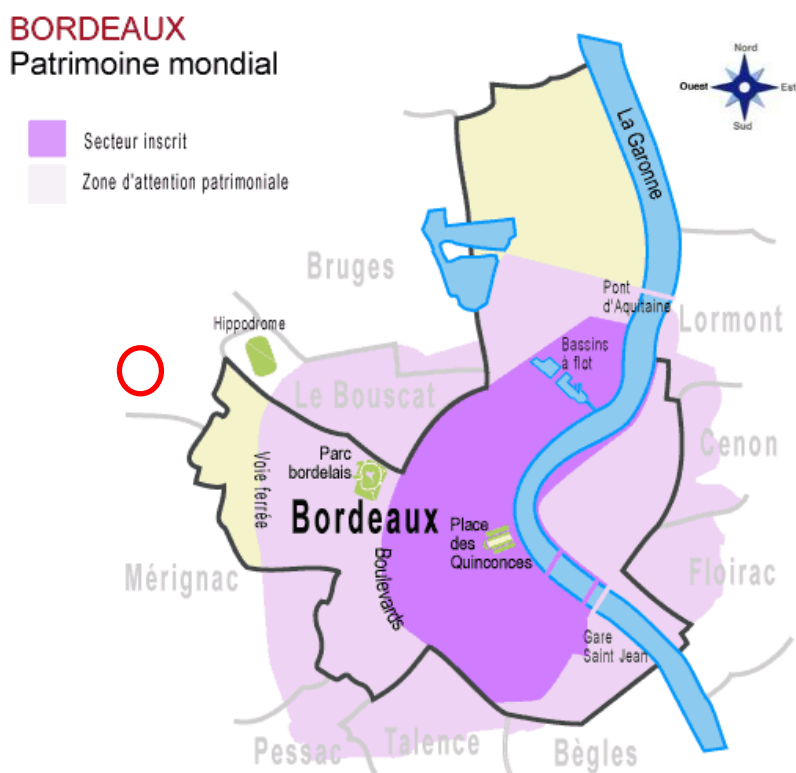


Figure 17 : Secteurs associés au site UNESCO (source : www.bordeaux.fr)

Il existe un Plan de gestion du patrimoine mondial dont la Commission, créée par la Ville en avril 2007, est garante. La gestion du patrimoine suppose de concilier plusieurs exigences complémentaires : la conservation du patrimoine, le développement économique et social, la mise en valeur du patrimoine historique et de la culture vivante, comme la qualité de vie des bordelais. Le plan de gestion est évolutif et comprend des éléments réglementaires, tels que le plan local d'urbanisme, le règlement du secteur sauvegardé, la protection au titre des monuments historiques. La gestion du secteur inscrit se retrouve donc dans le Plan Local d'Urbanisme qui tient compte des sensibilités patrimoniales et régit les opérations d'aménagement.

La zone d'étude se situe à la limite de la zone d'attention patrimoniale qui ne dispose pas d'un plan de gestion spécifique mais est retranscrite dans le PLU. Cette zone n'engendre pas de contrainte particulière.

1.5.4. Vestiges archéologiques

On ne recense pas de site archéologique connu ou identifié dans la zone d'étude.

L'agglomération bordelaise présente un patrimoine archéologique riche et une potentialité archéologique concentrée surtout au niveau de Bordeaux. Néanmoins, une découverte fortuite lors de travaux au Bouscat et à Eysines ne peut être exclue.

1.6. URBANISME

1.6.1. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

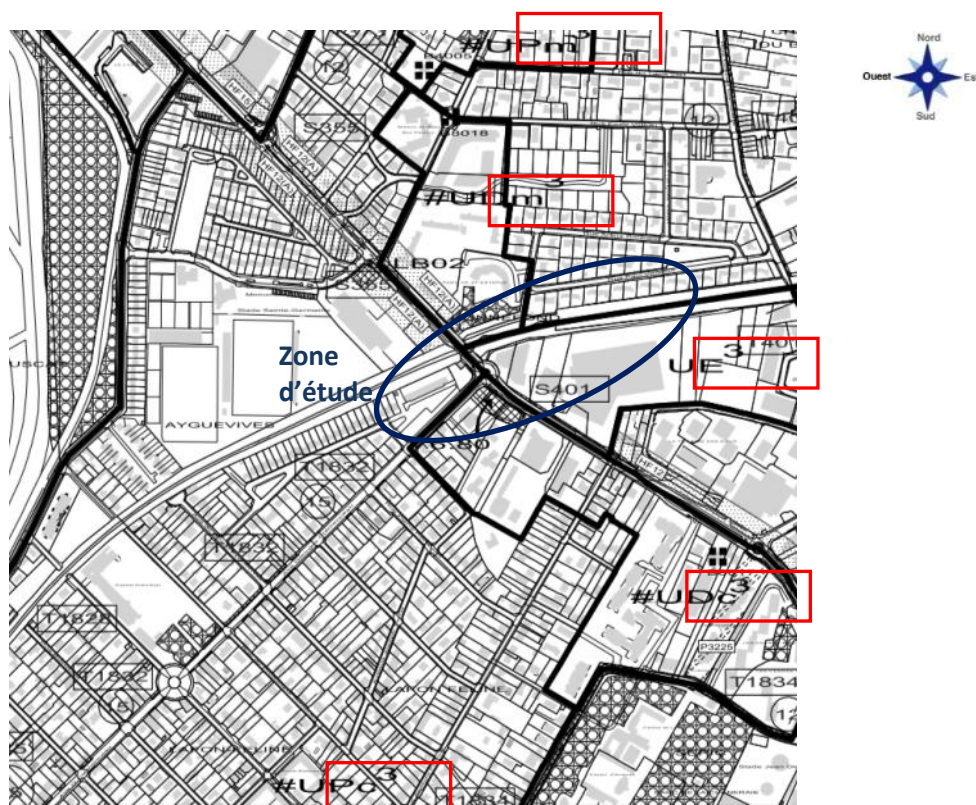


Figure 18 : Extrait du plan de zonage du PLU de la CUB au droit de la zone d'étude (source : CUB)

Les zonages du PLU de la CUB concernés par la zone d'étude sont :

- Zone UE : Zone urbaine d'activités économiques diversifiées
- Zones UPc et UPm: Zone urbaine pavillonnaire
- Zones UDC et UDM : Zone urbaine de tissu diversifié

Les règlements de ces zones sont compatibles avec l'aménagement envisagé.

Les boisements du parc Saint-Estèphe sont protégés au titre des Espaces Boisés Classés au PLU.

Les servitudes réglementaires inscrites au PLU de la CUB sont :

- I4 : Canalisations électriques qui passent sous la voie ferrée
- AC1 Protection des monuments historiques inscrits et classés qui est associée au monument historique Castel d'Andorte et qui concerne le territoire intérieur à la voie ferrée

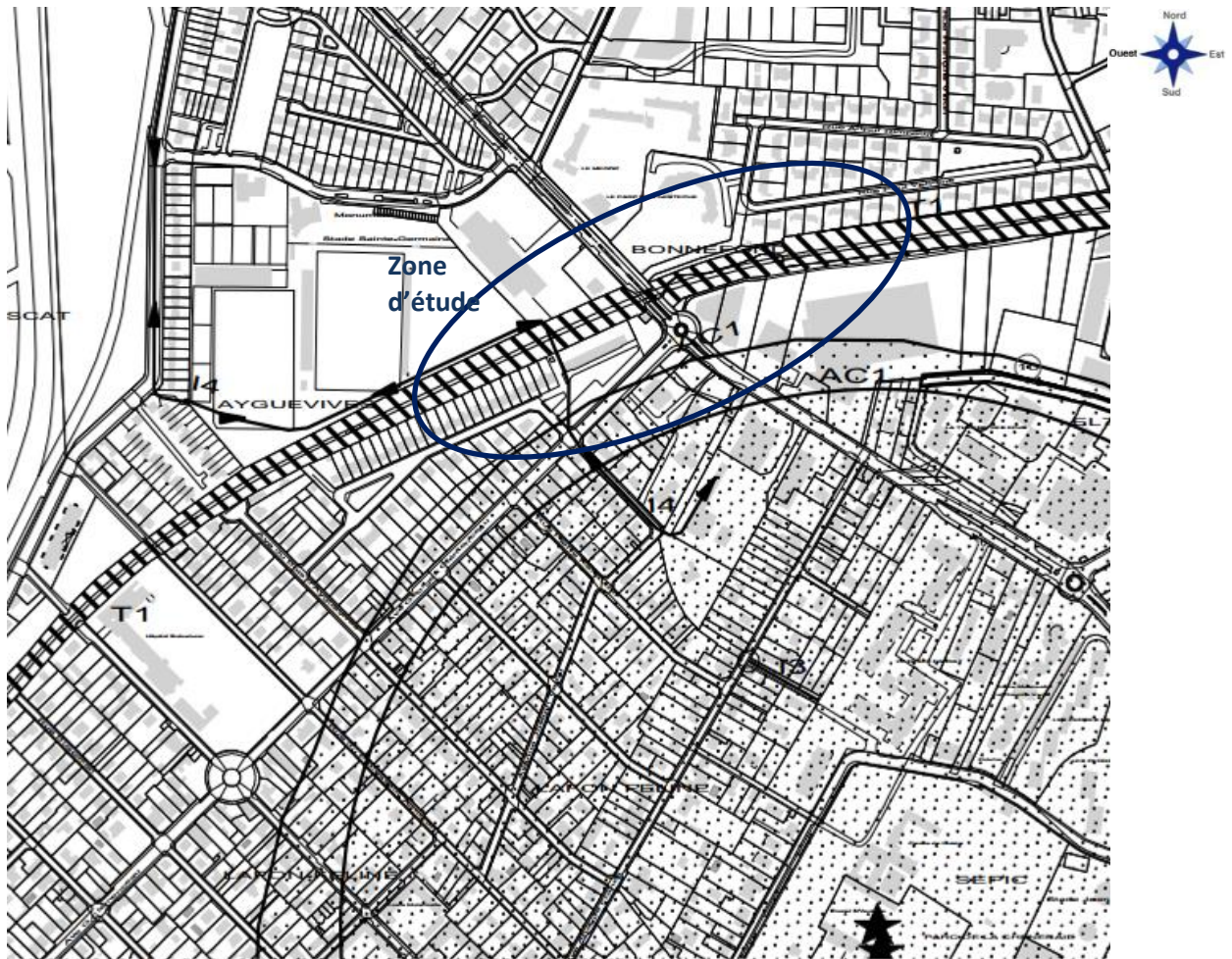


Figure 19 : Extrait du plan des servitudes inscrites au PLU de la CUB (source : CUB)

Il existe également un poste de gaz au pied du pont ferroviaire. Celui-ci ne figure pas en servitude au PLU.

1.6.2. Projets urbains

La zone d'étude est concernée par la création de la ligne D du tramway de Bordeaux qui a été déclarée d'utilité publique en novembre 2011.

La ligne passera dans l'emprise de la route du Médoc et de l'avenue de la Libération. La station Sainte Germain est prévue route du Médoc face à l'entrée de Jardiland.

La parcelle d'habitat collectif (et le square associé) implantée au pied de la voie ferrée côté sud est un secteur identifié comme zone d'intermodalité possible Tram-Train.



Figure 20 : Parcelle destinée à l'intermodalité (source : dossier d'enquête préalable à la DUP pour la création de la ligne D)

1.7. ANALYSE DES DEPLACEMENTS

1.7.1. Réseau routier

La route du Médoc / cours de la Libération est un axe structurant à l'échelle de l'agglomération bordelaise supportant un trafic moyen journalier de plus de 20 000 véhicules/jour deux sens confondus comme le montre l'illustration ci-dessous issue des cartes de comptage de la CUB.

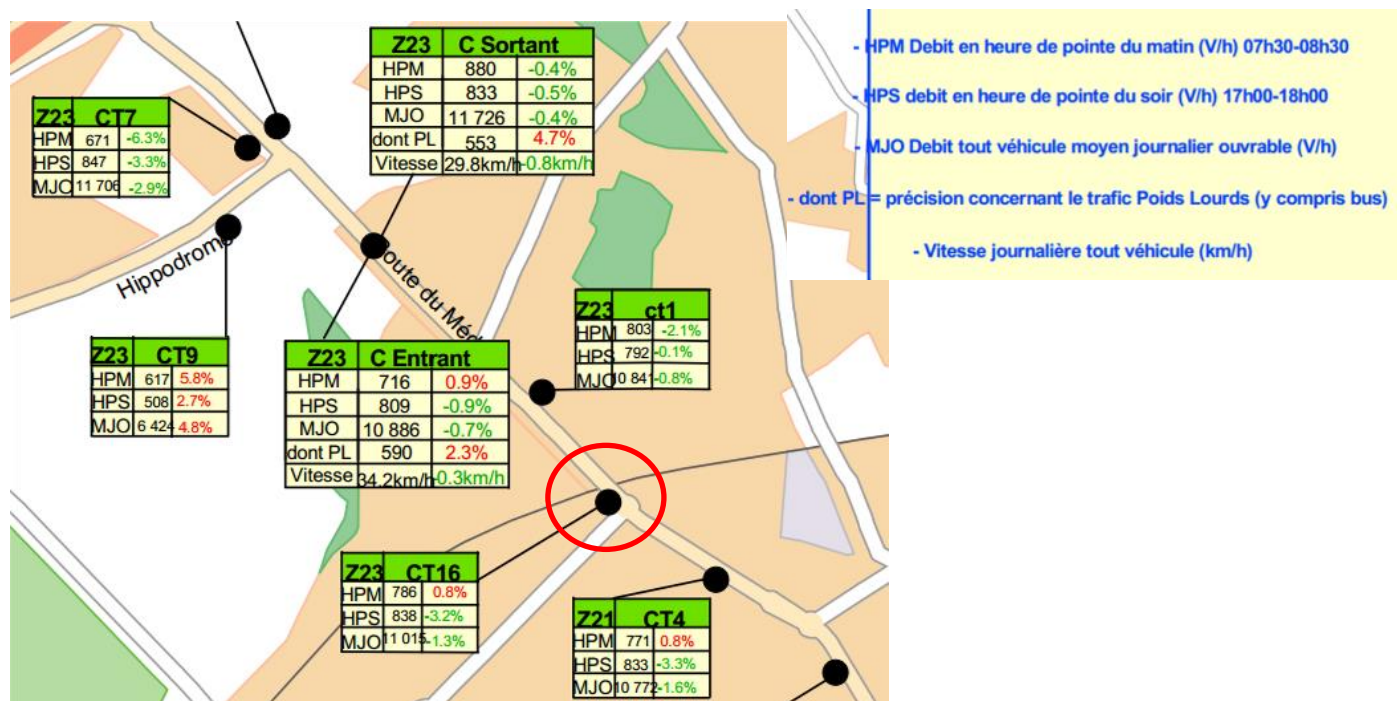


Figure 21 : Comptages routiers (source : CUB)

1.7.2. Réseau TBC

Trois lignes de bus empruntent le cours de la libération et la route du Médoc et passent sous la ligne ferroviaire :

- Liane 6 qui relie Blanquefort Caychac à Bordeaux Palais de Justice (ligne bleue)
- 56 Express qui relie Parempuyre à Bordeaux Palais de Justice (ligne jaune)
- Ligne 72 qui relie Eysines centre à Bordeaux Martinique (ligne mauve)



Figure 22 : Lignes de bus (source : infotbc.com)

1.7.3. Modes doux

Seule la route du Médoc à l'extérieur de la voie ferrée dispose de pistes cyclables.

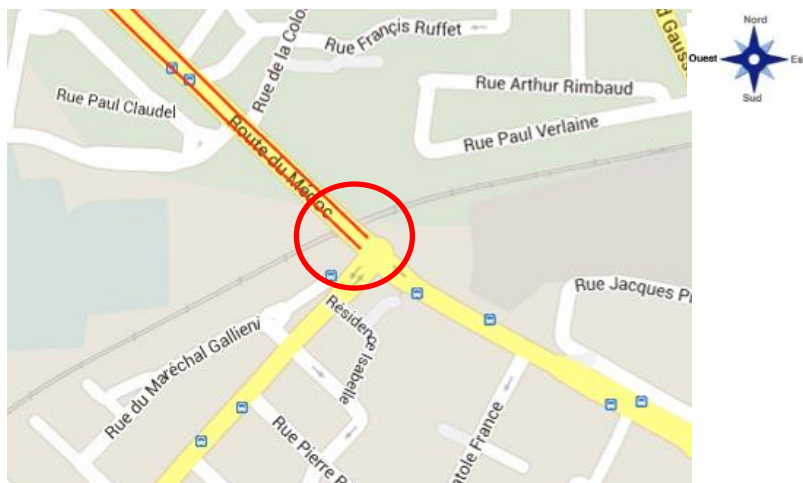


Figure 23 : Pistes cyclables (source : lacub.fr)

1.7.4. Réseau ferroviaire

La voie ferrée traversant la zone d'étude est utilisée par la ligne Bordeaux – Lesparre – le Verdon du réseau TER Aquitaine. Elle propose quotidiennement un train avec une fréquence de passage d'une demi-heure.

RFF étudie en partenariat avec la région aquitaine des perspectives de développement sur la ligne Bordeaux- Le Verdon.

L'analyse des déplacements est réalisée sur la base de documents publics en vigueur lors de la réalisation du diagnostic. Des évolutions sont prévues, mais ne sont pas disponibles publiquement à ce jour (Réorganisation pour le tramway).

1.8. SYNTHÈSE CARTOGRAPHIQUE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux environnementaux sont représentés sur la cartographie suivante.

On ne recense pas d'enjeu fort notable. En effet, le pont-rail est implanté au sein d'une zone urbaine dense et la contrainte principale correspond au tissu urbain et au bâti implanté de part et d'autre de la voie ferrée :

- Au nord de la voie ferrée
 - Enseigne Jardiland et son parking de stationnement.
 - Habitations riveraines en pied de talus rue Paul Verlaine
- Au sud de la voie ferrée
 - habitat collectif (Gironde Habitat) très proche de la voie ferrée
 - habitations riveraines en pied de talus rue Galliéni
 - zone d'activités

L'Espace Boisé Classé de la résidence privée Saint-Estèphe est éloigné du talus de la voie ferrée et ne représente pas une contrainte pour le projet.

On peut citer également le poste de gaz au pied du pont-rail qui ne constitue qu'une contrainte secondaire dans la mesure où il peut être aisément déplacé. De même, le monument historique de Castel d'Andorte est éloigné de plus de 500 mètres du pont-rail et ne constitue pas une contrainte forte.

Enfin, la circulation de plus de 20 000 véhicules/jour sur l'avenue de la Libération représente une contrainte forte à prendre en compte durant les travaux.



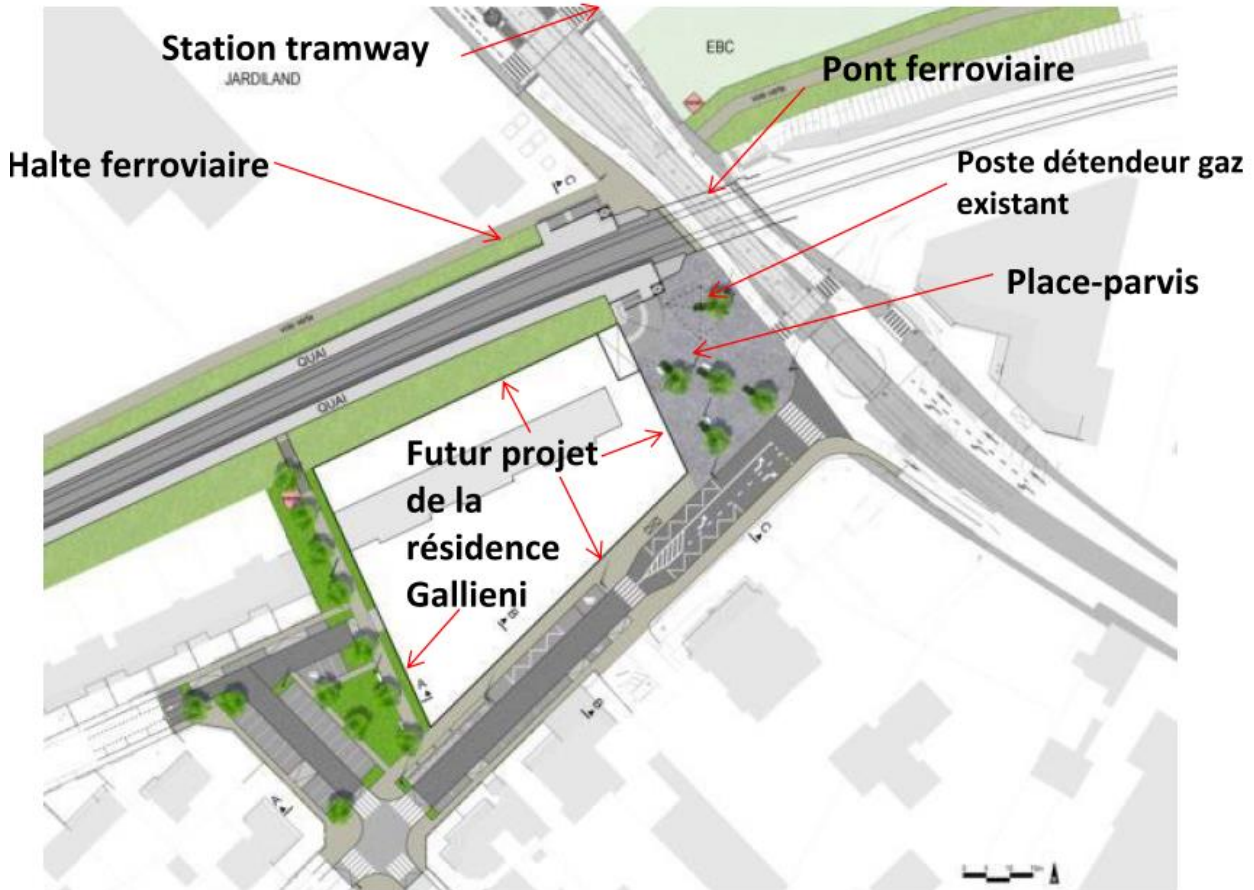
SYNTHESE DES ENJEUX

Figure 24 : Carte de synthèse des enjeux (source : Ingerop)

HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

Plan de principe d'aménagement du pôle multimodal

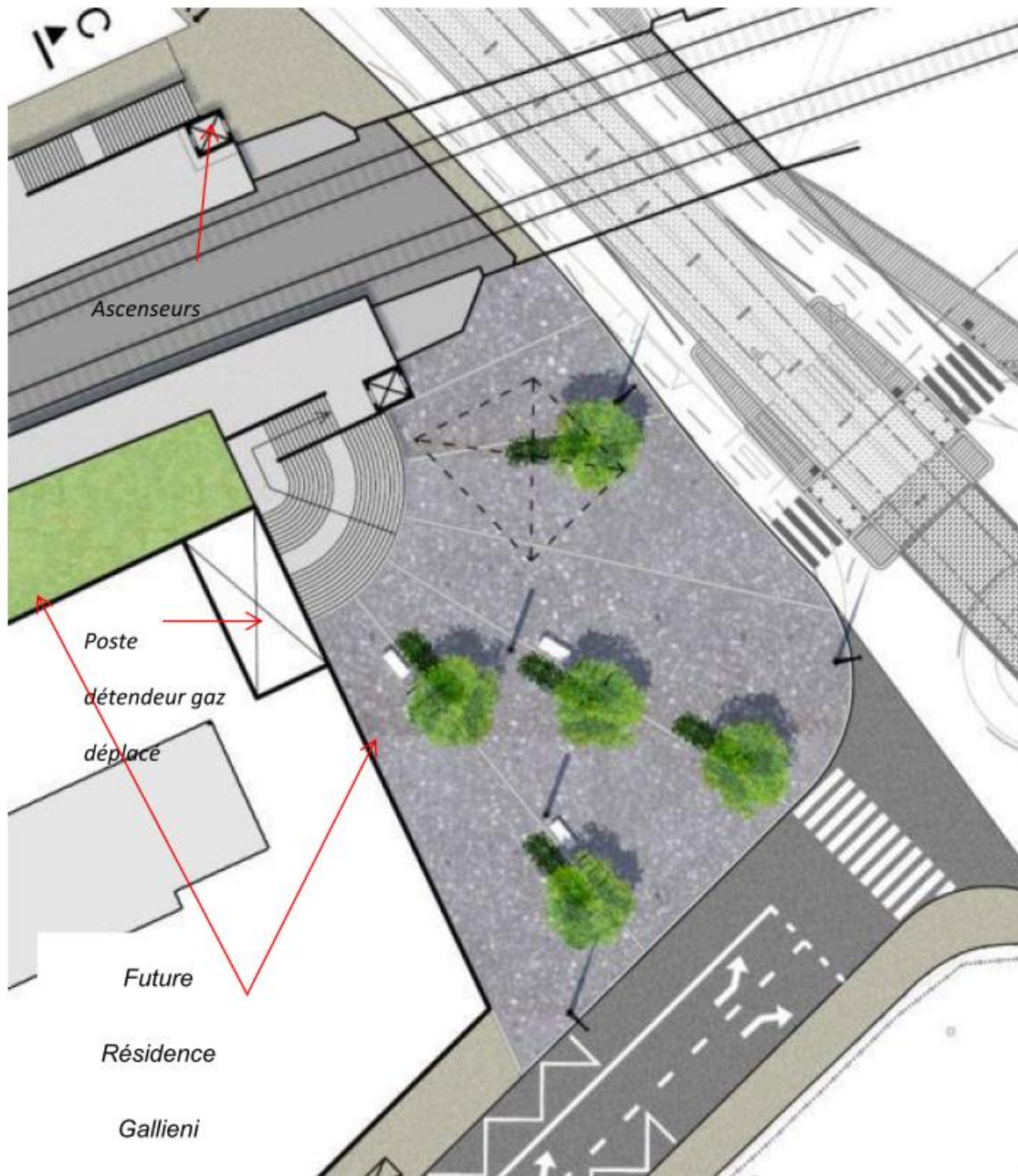
Plan d'aménagement du pôle multimodal
(avec option déplacement du **poste détenteur gaz**
en lisière nord de la future résidence Gallieni)



Plan à valeur schématique

HALTE FERROVIAIRE DE BRUGES-LE BOUSCAT

Plan de principe d'aménagement du parvis de la halte



Option de déplacement du **poste gaz** en lisière nord de la future résidence Gallieni
Création d'un **grand escalier** en quart de cercle, signifiant l'insertion urbaine de la future halte ferroviaire du Bouscat en l'absence de bâtiment de gare
Aménagement d'une **place-parvis** à l'angle des deux avenues avec plantation d'arbres mobilier de confort et dessin de sol rayonnant à partir de l'escalier d'accès à la halte
Effet signal des **deux ascenseurs** pour la lisibilité de la halte

Plan à valeur schématique