

Commission d'enquête publique

Jean-Paul BETI, président

Michel DAUBIGEON, membre

Charly PAULIN, membre

Commissaires Enquêteurs adhérents de la

Compagnie des Commissaires Enquêteurs de Bordeaux Aquitaine

PREFECTURE DE LA GIRONDE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD OUEST (GPSO)

***REALISATION PAR RESEAU FERRE DE FRANCE DES
AMENAGEMENTS FERROVIAIRES
AU SUD DE BORDEAUX (AFSB)***

ENQUETE PUBLIQUE

PREALABLE A

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

LA SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU 9 A 14

LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'enquête a été effectuée du 14 octobre au 8 décembre 2014

SOMMAIRE

| | Pages |
|--|-------|
| I. PREAMBULE | 3 |
| II. OBJET DE L'ENQUETE | 3 |
| 2.1 Les textes législatifs et réglementaires | 4 |
| 2.2 Le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux | 4 |
| A - Les objectifs | 4 |
| B - La description sommaire des aménagements | 5 |
| C - Les caractéristiques fonctionnelles et techniques | 6 |
| D - La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme | 7 |
| 2.3 Les avis des personnes publiques et organismes associés | 8 |
| A - Décisions de la Commission Nationale du Débat Public | 8 |
| B - Avis de l'Autorité environnementale | 8 |
| C - Avis de France Domaine | 9 |
| D - Avis du Syndicat mixte du Parc naturel régional des Landes de Gascogne | 9 |
| E - Avis du Commissaire Général à l'Investissement | 9 |
| F - Avis de la Commission départementale de la Consommation des espaces agricoles de la Gironde | 10 |
| G - Avis du Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt | 10 |
| III. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE | 11 |
| 3.1 L'organisation de l'enquête | 11 |
| 3.2 La publicité préalable | 11 |
| A - La publicité légale | 11 |
| B - Les publicités diverses et facultatives | 11 |
| 3.3 Les permanences des Commissaires Enquêteurs | 12 |
| 3.4 Le dossier d'enquête publique | 12 |
| IV. SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES | 15 |
| V. ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES | 26 |
| A - Observations reçues par courrier | 26 |
| B - Observations reçues par Internet | 30 |
| C - Observations portées sur les registres | 36 |
| D - Analyse de la commission d'enquête | 52 |
| VI. CLOTURE DE L'ENQUETE | 59 |

I. - PREAMBULE

Par arrêté de Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, en date du 25 août 2014, une enquête publique a été prescrite pendant 56 jours consécutifs du 14 octobre au 8 décembre 2014 inclus, afin d'informer le public et de recueillir son avis (observations, propositions et contre-propositions) sur le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Il s'agissait d'une enquête publique unique préalable à :

- la déclaration d'utilité publique des travaux sur le territoire des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans,
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de la Communauté urbaine de Bordeaux (pour les communes de Bègles et Villenave d'Ornon), de Cadaujac et de Saint Médard d'Eyrans,
- la suppression des passages à niveau 9 à 14 sur les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.

Par cet arrêté précité du 25 août 2014, l'exécution de l'enquête publique a été confiée à une commission d'enquête constituée par décision n° E14000072/33 en date du 30 juin 2014, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux. Monsieur Jean-Paul BETI, commissaire enquêteur, en a assuré la présidence. Messieurs Michel DAUBIGEON et Charly PAULIN, commissaires enquêteurs, ont été désignés en qualité de membres titulaires.

Monsieur Jean-Daniel ALAMARGOT, désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant, n'a pas eu à intervenir.

Les AFSB comprennent notamment la réalisation d'une voie supplémentaire depuis la gare de Bègles jusqu'au Sud de Saint Médard d'Eyrans, et de deux voies supplémentaires aux abords de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, ainsi que le réaménagement de cette gare et de ces trois haltes et la suppression des passages à niveau 9 à 14.

II. - OBJET DE L'ENQUETE :

2.1 – Les textes législatifs et réglementaires :

L'enquête a été réalisée dans les conditions et formes prévues par :

- le décret 2002-1341 du 5 novembre 2002 relatif à la désignation et à l'indemnisation des commissaires enquêteurs,
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment les articles L 11-1, L 11-1-1, L 11-2 et L 11-4,
- le code de l'urbanisme, et notamment les articles L 123-14, L 123-14-2, et R 123-23-1,
- le code de l'environnement, et notamment les articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 à R 123-27,
- l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 et sa circulaire d'application relatifs au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

Le présent rapport, prescrit par l'article 12 de l'arrêté précité du 25 août 2014, comporte les éléments définis à l'article R 123-19 du code de l'environnement, à savoir : le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consigne enfin ses conclusions et ses avis motivés dans trois documents séparés, qui constituent les deuxième, troisième et quatrième parties du présent dossier.

2.2 – Le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) :

Le projet des AFSB est l'œuvre de Réseau Ferré de France (RFF), établissement public créé par la loi 97-135 du 13 février 1997 modifiée.

C'est l'un des trois projets qui constituent la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

La commission d'enquête reprend ci-après les principaux aspects du projet des AFSB.

A - Les objectifs

Les AFSB s'insèrent dans trois des objectifs du GPSO :

- la complémentarité TGV - TER,
- le renforcement des transports du quotidien,
- le développement du fret ferroviaire.

Ces aménagements sont nécessaires, sans même la réalisation des lignes nouvelles, pour :

- augmenter la capacité de la ligne en réponse à la croissance du trafic TER et au renforcement des circulations vers Toulouse en lien avec la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux,
- accroître la souplesse d'exploitation de façon à réduire les impacts engendrés par les différents aléas pouvant survenir,
- faciliter les échanges intermodaux, notamment avec les services urbains de transports collectifs,
- préserver le fret ferroviaire et assurer ses possibilités de développement,
- améliorer la sécurité des franchissements.

En cas de non-réalisation des lignes nouvelles, il sera nécessaire de prolonger la voie supplémentaire jusqu'à Langon pour permettre le développement des trafics TER tel que souhaité par le Conseil Régional d'Aquitaine.

En 2012, la régularité du trafic (pourcentage de trains en retard de plus de 6 minutes) était de 88,1 %, alors que l'objectif fixé par le Conseil Régional d'Aquitaine est de 90,5 %.

B - La description sommaire des aménagements

Les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux comprennent notamment :

- une requalification de la voie T6 actuellement affectée au fret en voie principale jusqu'au triage d'Hourcade,
- la réalisation d'une troisième voie entre le triage d'Hourcade et le Sud de Saint Médard d'Eyrans, implantée côté Est sauf au niveau de la halte de Villenave d'Ornon,
- la réalisation d'une quatrième voie pour la desserte de la gare de Bègles et des trois haltes de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, du même côté que la troisième voie
- le réaménagement de la gare et des haltes avec le souci de faciliter les échanges intermodaux,
- la suppression des quatre passages à niveau de Cadaujac et des deux passages à niveau de Saint Médard d'Eyrans.

Les AFSB représentent un investissement de 613 millions d'euros aux conditions économiques d'août 2013.

Dans le cadre de ses engagements en faveur du développement durable, RFF s'applique à éco-concevoir et éco-construire les bâtiments et l'infrastructure, à optimiser l'efficacité énergétique et le bilan carbone, et à raisonner en coût global intégrant le cycle de vie complet de l'infrastructure.

Les aménagements ont été conçus avec le souci de limiter les acquisitions foncières et les conséquences environnementales. RFF a prévu des protections acoustiques pour contenir le niveau sonore dans les limites de la réglementation en vigueur.

C - Les caractéristiques fonctionnelles et techniques

Pour éviter de faire circuler sur une même voie des trains rapides et directs et des TER omnibus, RFF a affecté les voies latérales aux TGV et TER directs, et la voie centrale aux TER omnibus. Les voies latérales accueilleront également les trains de fret.

La voie centrale se dédouble aux points d'arrêt pour permettre le croisement des trains de sens contraire.

Les vitesses limite seront de 160 km/h sur les voies latérales et de 120 km/h sur la voie centrale.

La distance entre la voie nouvelle et les voies existantes est conditionnée par la nécessité de conduire les travaux avec maintien des circulations sur les voies existantes. Cette distance varie de 5,5 m à 7 m, sauf pour le passage en-dessous de la rocade qui exige une distance supérieure pour pouvoir réaliser un nouveau pont route en limitant les coupures de la rocade.

Le profil en long de la voie nouvelle est calé sur le profil en long des voies existantes.

Plusieurs bassins de rétention avec possibilité de confinement seront réalisés pour réguler les écoulements des eaux et éviter les pollutions.

Les ponts route existants seront reconstruits, sauf celui de la rocade.

Les quatre passages à niveau de Cadaujac et les deux passages à niveau de Saint Médard d'Eyrans seront supprimés, et les circulations reportées sur les ponts route voisins. Les circulations douces seront toutefois maintenues par la réalisation de ponts rail pour les passages à niveau 11 et 13 et d'une passerelle pour le passage à niveau 14.

Divers aménagements des voiries sont prévus, soit pour supporter les circulations reportées en raison de la suppression des passages à niveau, soit pour dégager l'emprise nécessaire pour la construction de la 3ème voie.

Les pistes cyclables prévues dans le schéma directeur de la Communauté de Communes de Montesquieu seront rétablies.

Des modélisations hydrauliques des cours d'eau Péguillère, Cordon d'Or et Estey de Franc ont permis de valider le dimensionnement des ouvrages de franchissement en tenant compte des crues et des zones inondables.

La sous-station électrique de Saint Médard d'Eyrans sera déplacée au Nord de la future liaison entre le CD 108 et le CD 214. La halte de Cadaujac sera déplacée d'une centaine de mètres vers le Nord, et la halte de Saint Médard d'Eyrans sera déplacée d'environ 1 km vers le Nord.

Le quai central de chaque point d'arrêt sera accessible par une passerelle équipée au centre et de chaque extrémité d'un escalier et d'une rampe pour personnes à mobilité réduite, sauf à Bègles où les rampes sont remplacées par des ascenseurs et à Cadaujac où il n'est pas prévu de descente côté Ouest.

D - La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme

Les dispositions des plans locaux d'urbanisme approuvés qui ne permettent pas la réalisation des AFSB doivent être modifiées pour être compatibles avec le projet, conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme.

Trois plans locaux d'urbanisme (PLU) approuvés sont concernés par les AFSB :

- le PLU de la Communauté urbaine de Bordeaux qui couvre notamment les communes de Bègles et de Villenave d'Ornon,
- le PLU de Cadaujac,
- et le PLU de Saint Médard d'Eyrans.

La mise en compatibilité porte, pour chaque PLU, sur le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de développement durable, le règlement, les documents graphiques et la liste des emplacements réservés. Pour chaque PLU, elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage,
- la création d'un emplacement réservé aux AFSB, dont le bénéficiaire sera RFF, et la suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emprise du projet,
- le déclassement des espaces boisés classés (EBC) inclus dans un périmètre d'environ 50 m de part et d'autre des emprises du projet, sauf au niveau du site Natura 2000, où le déclassement est limité à l'emplacement réservé, étant souligné que ce déclassement ne préjuge pas des parcelles qui seront effectivement défrichées à la suite des études de détail, et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée,
- la modification des règlements des zones recoupées par l'emprise des AFSB pour permettre la réalisation du projet, puis l'exploitation,
- et spécifiquement pour le PLU de la Communauté urbaine de Bordeaux, des modifications mineures des périmètres de protection paysagère, des périmètres d'attente de projet global et de la servitude de localisation en zone U (articles L 123-1-5 7°, L 123-2 a et L 123-2 c du code de l'urbanisme) interférant avec l'emprise des AFSB.

L'emplacement réservé aux AFSB comporte des excroissances pour les installations (notamment la gare de Bègles et les haltes de Villenave d'Ornon, de Cadaujac et de Saint Médard d'Eyrans, et l'aménagement de leurs abords) et pour les rétablissements, ainsi que pour garder une certaine souplesse pour les mises au point résultant des études détaillées à venir. Les terrains finalement non utilisés feront l'objet d'une réduction de l'emplacement réservé.

Les espaces boisés qui ne seront en définitive pas touchés pourront faire l'objet d'un nouveau classement.

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L 571-10 et R 571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du PLU (procédure réservée aux annexes du plan).

Les AFSB ne remettent pas en cause les projets d'aménagement et de développement durable des trois PLU.

2.3 – Les avis des personnes publiques et organismes associés :

La commission d'enquête expose ci-après, pour chaque avis des personnes publiques et organismes associés, le sens de celui-ci.

A - Décisions de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse, qui comprenait les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), a fait l'objet d'un débat public qui s'est déroulé du 8 juin au 25 novembre 2015 (avec une interruption du 15 juillet au 31 août).

Le débat sur ce projet de ligne nouvelle a donné lieu à :

- 15 réunions publiques auxquelles 4 700 personnes ont participé,
- 170 contributions écrites,
- 1 000 questions et avis,
- plus de 20 000 consultations du site internet dédié de la CPDP.

Au cours du débat public, une opposition importante s'est manifestée, émanant tant de certains habitants du Sud de Bordeaux, que des maires et des organisations socioprofessionnelles et associatives, contre la suppression des passages à niveau et le déplacement des haltes.

C'est au terme du débat public concernant le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et l'Espagne (30 août au 29 décembre 2006), que le Conseil d'administration de RFF a décidé le 8 mars 2007 de regrouper les deux projets, avec une partie commune, pour constituer ce qu'il a été convenu d'appeler le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Le protocole-cadre du 26 décembre 2007 entre l'Etat et les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées représente l'acte fondateur du GPSO.

A l'issue des débats publics, RFF a procédé, avec un garant, en 3 étapes de 2009 à 2013, à une très large concertation destinée à améliorer le GPSO. En ce qui concerne particulièrement les AFSB, RFF a organisé, de 2010 à 2012, quatre phases de consultation sur les tracés étudiés, et une phase sur la gare et les haltes et sur la suppression des passages à niveau, en application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme (voir l'annexe 2 de la pièce G du dossier d'enquête).

Parallèlement, le Président de RFF a interrogé la CNDP le 23 octobre 2012 sur l'opportunité d'un nouveau débat public sur le GPSO, et celle-ci a décidé le 5 décembre 2012 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un tel nouveau débat.

B - Avis de l'Autorité Environnementale (Ae)

L'Autorité environnementale (formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable) a été saisie conformément à l'article R. 122-6 du code de l'environnement. Celle-ci a émis un avis sur la qualité de l'étude d'impact présentée par RFF, mais elle ne s'est pas prononcée sur l'opportunité du projet.

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae portait sur les trois projets d'infrastructures :

- les deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax,

- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux (AFSB) entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans,
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse, entre Toulouse-Matabiau et Saint Jory.

L'avis de l'Ae a été donné globalement pour les 3 projets et ne distingue l'un de l'autre.

Sur la forme, l'Ae a estimé que le volume du dossier (près de 10000 pages en format A3 et 33 fascicules) rendait l'approche globale et la recherche de renseignements particulièrement complexes.

Sur le fond, l'Ae a demandé que le dossier soit complété sur plusieurs points importants pour permettre une juste appréciation des enjeux environnementaux au stade de l'enquête publique.

L'Ae a formulé 68 recommandations, et RFF a produit un mémoire complémentaire pour apporter les précisions et compléments nécessaires (voir le paragraphe 4.6 de la pièce B du dossier d'enquête).

Sur les 68 recommandations de l'Ae, 44 concernent exclusivement les lignes nouvelles, 17 partiellement les AFSB, 2 principalement les AFSB, et 5 ont une portée générale.

C - Avis de France Domaine

L'avis de France Domaine est une évaluation sommaire et globale qui ne distingue pas les trois enquêtes publiques simultanées.

Il n'est donc pas possible de connaître la fraction de l'estimation globale de 19,6 M€ qui concerne les AFSB.

D - Avis du Syndicat mixte du Parc naturel régional des Landes de Gascogne

Cet avis ne concerne pas les AFSB.

E - Avis du Commissaire Général à l'Investissement

A la demande du CGI, RFF a complété le dossier d'évaluation socio-économique sur plusieurs points :

- les options et variantes ont été examinées,
- le bilan socio-économique a été complété conformément à l'instruction-cadre,
- l'indicateur de performance a été mis en cohérence avec les orientations nationales en matière d'aménagement du territoire,
- le mode de réalisation a été fourni,
- des études approfondies ont été menées pour estimer les trafics voyageurs et marchandises.

Le CGI a attiré l'attention sur plusieurs facteurs de faiblesse :

- les prévisions de trafic,

- la fiabilité des estimations des coûts d'investissement et de maintenance,
- le niveau attendu de participation financière de l'Union Européenne et des collectivités territoriales.

Le CGI s'est déclaré favorable au GPSO. Il a cependant recommandé :

- une grande vigilance sur le suivi de la ligne nouvelle Tours-Bordeaux, parce que les prévisions du GPSO sont calées sur les hypothèses de trafic et les coûts d'investissement et de maintenance de cette ligne en cours de réalisation,
- une grande prudence sur l'annonce de la réalisation en 2032 du tronçon Dax-Espagne.

F - Avis de la Commission départementale de la Consommation des espaces agricoles de la Gironde

RFF a présenté le GPSO à la Commission départementale lors de sa séance du 11 juillet 2013, en détaillant notamment ses principaux impacts sur les espaces agricoles et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser, étant souligné que ces impacts concernent essentiellement les lignes nouvelles.

Les questions posées par la Commission départementale ont porté sur :

- l'alimentation électrique et la construction de lignes HT,
- les besoins en matériaux,
- les emprises temporaires pour le chantier,
- les bassins de rétention des eaux de ruissellement,
- les choix techniques et les mesures d'évitement des impacts,
- les perspectives de réalisation et les mesures d'anticipation.

En conclusion de cette présentation, la Commission départementale n'a formulé aucun avis.

G - Avis du Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt

Le Ministère a observé que le GPSO impactera plusieurs hectares de terres d'appellation "Pessac-Léognan" sur la commune de Saint-Médard d'Eyrans. Les bâtiments d'exploitation du château d'Eyrans seront séparés du vignoble.

Le Ministère est préoccupé par :

- les aménagements induits (création de zones d'activités économiques, logements, réseaux routiers, etc.), dont l'impact sur l'activité agricole locale doit être évalué et limité,
- l'ouverture de nouvelles carrières pour l'approvisionnement en matériaux extérieurs, carrières susceptibles de concerner des sols gravelo-sableux propices à l'exploitation viticole,
- les mesures compensatoires pour les vignes situées à proximité du projet en cas de dégradation des parcelles viticoles par les manœuvres des engins de chantier et par les dépôts de poussière.

En conclusion, le Ministère a émis un avis défavorable au GPSO en l'état actuel.

III. - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

3.1 – L'organisation de l'enquête :

Les membres de la commission d'enquête ont été désignés par décision n° E14000072/33 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux en date du 30 juin 2014.

L'enquête a été prescrite par arrêté de Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, en date du 25 août 2014.

Cette enquête, d'une durée de 56 jours consécutifs du 14 octobre au 8 décembre 2014 inclus, était destinée à recueillir l'avis du public sur le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Il s'agissait d'une enquête publique unique préalable à :

- la déclaration d'utilité publique des travaux sur le territoire des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans,
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de la Communauté urbaine de Bordeaux (pour les communes de Bègles et Villenave d'Ornon), de Cadaujac et de Saint Médard d'Eyrans,
- la suppression des passages à niveau 9 à 14 sur les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.

3.2 – La publicité préalable :

A - La publicité légale

L'avis d'enquête est paru dans le journal Sud-Ouest des 16 septembre et 17 octobre 2014 et dans les Echos Judiciaires Courrier français des 16 septembre et 17 octobre 2014.

Les avis d'enquête ont été affichés au siège de l'enquête à la cité administrative de Bordeaux, au siège de la Communauté urbaine de Bordeaux, dans les 4 communes concernées, ainsi qu'en divers lieux des travaux projetés.

L'avis d'enquête figurait également sur le site internet de la préfecture.

B - Les publicités diverses et facultatives

L'avis d'enquête a fait l'objet de parutions supplémentaires dans le journal Le Monde et dans le journal Le Figaro le 16 septembre 2014.

L'enquête a également été présentée par le Préfet de la Région Aquitaine lors d'une conférence de presse qu'il a organisée le 30 septembre 2014. Cette conférence de

presse a donné lieu à plusieurs informations à la télévision, à la radio et dans la presse.

L'ensemble du projet était également consultable sur le site internet de la préfecture de la Gironde.

Au total, l'Etat a assuré avec satisfaction la publicité générale de l'enquête publique.

3.3 – Les permanences des commissaires enquêteurs :

Les permanences ont été organisées et tenues par les commissaires enquêteurs désignés aux lieux, dates et heures suivants :

| Lieux de permanence | Adresses | Jours et heures |
|--|--|---|
| Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde (siège de l'enquête) | Cité administrative rue Jules Ferry à Bordeaux | mardi 21 octobre de 9h à 12h vendredi 7 novembre de 9h à 12h mercredi 26 novembre de 13h à 16h lundi 8 décembre de 14h à 17h |
| Communauté urbaine de Bordeaux | Immeuble Laure Gatet 41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux | mercredi 15 octobre de 14h à 17h jeudi 6 novembre de 14h à 17h mardi 25 novembre de 14h à 17h |
| Mairie de Bègles | Hôtel de ville 77 rue Calixte Camelle 33130 Bègles | vendredi 24 octobre de 9h30 à 12h30 jeudi 13 novembre de 9h30 à 12h30 mercredi 26 novembre de 9h30 à 12h30 |
| Mairie de Cadaujac | 3 place de l'Eglise 33140 Cadaujac | jeudi 16 octobre de 9h à 12h mercredi 5 novembre de 9h à 12h mercredi 19 novembre de 14h à 17h |
| Mairie de Saint Médard d'Eyrans | 9 avenue du 8 mai 1945 33650 Saint Médard d'Eyrans | jeudi 16 octobre de 14h à 17h mercredi 5 novembre de 14h à 17h mercredi 19 novembre de 9h à 12h |
| Mairie de Villenave-d'Ornon | 12 rue du Professeur Calmette 33883 Villenave d'Ornon | jeudi 16 octobre de 13h30 à 16h30 mardi 4 novembre de 13h30 à 16h30 jeudi 20 novembre de 13h30 à 16h30 |

3.4 – Le dossier d'enquête publique :

Le dossier d'enquête comportait les pièces suivantes :

- Arrêté du Préfet de la Région Aquitaine
- Pièce A - Guide lecture
 1. Préambule
 2. Résumé des pièces du dossier d'enquête
 3. Sommaire général
 4. Localisation des territoires
 5. Abréviations, sigles et termes techniques
 6. Légende des cartes
- Pièce B - Informations juridiques et administratives
 1. L'objet et les conditions de l'enquête publique
 2. Les textes régissant l'enquête
 3. L'insertion de l'enquête dans la procédure administrative
 4. Avis requis sur le projet avant le lancement de l'enquête publique
 5. Avis et informations complémentaires sollicités par RFF

- Pièce C - Plan de situation
- Pièce D - Notice explicative
 1. Présentation fonctionnelle et justification du programme du GPSO et du projet des AFSB
 2. Les caractéristiques fonctionnelles et techniques des AFSB
 3. L'appréciation sommaire des dépenses
 4. Annexes : les décisions ayant rythmé l'élaboration du projet des AFSB
- Pièce E - Plan général des travaux
- Pièce F - Eude d'impact
 1. Présentation générale de l'étude d'impact
 2. Résumé non technique de l'étude d'impact
 3. Approche globale
 - Appréciation des impacts du programme et état initial de l'environnement
 - Raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu
 - Effets des projets ferroviaires et mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs
 - Santé, documents de planification, coûts collectifs et bilan énergétique, méthodes d'évaluation
 4. Cahiers géographiques
 - Secteur 1 de Bègles à Saint Médard d'Eyrans
 - Secteurs 2 à 15 de Saint Médard d'Eyrans à Toulouse et à Saint Vincent de Paul
 5. Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000
- Pièce G - Bilan des débats publics et de la concertation
 1. Préambule
 2. Les débats publics de 2005 et 2006
 3. Les principes de la concertation et les étapes d'études et de concertation (2009-2014)
 4. L'étape 1 (2009-2010) : La concertation pour définir un fuseau de passage et les principales fonctionnalités
 5. L'étape 2 (2010-2011) : La concertation pour définir un tracé optimisé et un projet d'aménagement des haltes et gares
 6. L'étape 3 (2012-2014) : La préparation de la phase d'enquête publique
- Pièce H - Evaluation socio-économique
 1. Présentation générale du programme
 2. Le grand Sud-Ouest : Etat des lieux, économie et démographie
 3. La situation actuelle des transports
 4. L'évolution des besoins de déplacement et les projets structurants des territoires
 5. Les prévisions de trafic du programme et des projets
 6. Les bénéfices sociaux et économiques tirés du programme
 7. Le bilan socio-économique du programme et des projets - Méthode et résultats
- Pièce I - Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme
 1. Plan local d'urbanisme de la Communauté urbaine de Bordeaux
 2. Plan local d'urbanisme de Cadaujac

3. Plan local d'urbanisme de Saint Médard d'Eyrans

- Pièce J - Annexes
 1. Schéma directeur architectural et paysager
 2. Dossier de cohérence intermodale et ferroviaire
 3. Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires

- Pièce K - Procédure commodo-incommodo portant sur la suppression des passages à niveau 9 à 14
 1. Préambule
 2. Les motifs de suppression des passages à niveau
 3. Situation actuelle et préconisations
 4. Situation future

IV. - SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES :

L'enquête publique a permis de recueillir :

- 162 observations sur les registres d'enquête déposés dans les 6 lieux de permanence,
- 20 observations adressées à la commission d'enquête par courrier,
- et 176 observations transmises par courriel sur le site Internet de la préfecture.

Un grand nombre d'observations concerne en totalité ou en partie les lignes nouvelles qui ont fait l'objet d'une autre enquête publique qui s'est déroulée sur la même période. Ces observations ont été transmises à la commission en charge de cette enquête.

Les observations recueillies concernant les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ont été classées en plusieurs catégories en vue de leur présentation à RFF :

- prolongation de la durée de l'enquête,
- utilité de la troisième voie, même en l'absence de réalisation des lignes nouvelles,
- nuisances pendant les travaux,
- nuisances en exploitation, sonores, vibratoires, visuelles,
- atteintes à l'environnement,
- suppression de terres agricoles,
- sauvegarde de zones d'expansion des crues,
- dévalorisation des biens immobiliers,
- coupure des villages,
- insuffisance des franchissements,
- reports des flux de circulation,
- insuffisance des intermodalités,
- contournement de l'agglomération, notamment pour le fret ferroviaire,
- amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant.

La réponse de RFF est reproduite ci-après en italiques.

Préambule

En vertu de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (publiée au journal officiel le 5 août 2014), Réseau Ferré de France change de nom et devient SNCF Réseau à compter du 1er janvier 2015. Au 1er janvier 2015 et jusqu'à la date d'entrée en vigueur des décrets d'application de la loi n° 2014-872 précitée, seule la dénomination sociale de Réseau Ferré de France change, sans incidence sur son statut d'établissement public à caractère industriel (EPIC), ni sur sa mission de gestionnaire du réseau ferré national qu'il continuera d'assurer dans les conditions définies par le Code des transports dans sa version antérieure à la loi n° 2014-872 précitée et les textes pris pour l'application dudit code.

1 - Prolongation de l'enquête

Réponse apportée par la commission d'enquête.

2 - Utilité de la 3ème voie, même en l'absence de réalisation des lignes nouvelles

Les trois opérations (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, au Nord de Toulouse, et phase 1 des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax) ont été regroupées au sein d'un programme compte tenu des enjeux de développement intégré rappelés dans le dossier, afin de permettre le développement simultané des TGV et TER périurbain en accord avec l'ensemble des partenaires. La réalisation des AFSB seuls répond à un besoin de développement de la desserte ferroviaire de proximité sur l'agglomération bordelaise. Ce projet permet une densification des dessertes de TER entre Bordeaux et Langon, parce qu'il permet à des trains sans arrêt d'être compatibles avec des trains marquant l'arrêt aux abords de l'agglomération.

L'hypothèse où les lignes nouvelles ne seraient pas réalisées correspondrait à des arbitrages privilégiant les liaisons à courte ou moyenne distance.

A l'inverse, l'hypothèse où les lignes nouvelles seraient réalisées sans les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux correspondrait à des arbitrages privilégiant les liaisons à longue distance.

Le maître d'ouvrage se situe dans la perspective de réaliser les AFSB de façon simultanée à la phase 1 de réalisation des lignes nouvelles, ou avec un phasage court dans le temps, car cela permet de créer des synergies et des économies globales, notamment pour les chantiers.

L'hypothèse de réalisation des AFSB seuls a été étudiée par le maître d'ouvrage : des études capacitaires au titre du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 ont été conduites.

Les hypothèses prises en compte pour définir les investissements à réaliser pour donner satisfaction à l'offre de services envisagée en 2020 étaient les suivantes :

- cadencement des TER Aquitaine,
- mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et de la desserte renforcée sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse l'accompagnant,
- absence de réalisation des lignes nouvelles du programme du GPSO.

Elles se sont traduites par différents scénarios d'aménagements présentés au dossier. Ces aménagements, notamment une 3ème voie à l'approche de l'agglomération, permettaient le dépassement des trains TER marquant l'arrêt par les trains voyageurs directs ou semi-directs, en particulier aux heures de pointe. Partant du constat de la nécessaire amélioration des dessertes du quotidien dans la métropole bordelaise, le maître d'ouvrage et ses partenaires ont retenu de réaliser une troisième voie entre Bordeaux et le futur raccordement entre le tronç commun des lignes nouvelles et la ligne existante.

Début 2011, les conclusions des études capacitaires associées à la mise en service des lignes nouvelles du programme du GPSO montrent que, vu le positionnement du raccordement entre le tronç commun des lignes nouvelles avec la ligne existante au Sud de Saint Médard d'Eyrans, les aménagements ferroviaires sur la ligne existante au Sud de Bordeaux peuvent se limiter sur un périmètre allant de la limite de communes entre Bordeaux et Bègles au Sud de Saint Médard d'Eyrans.

En résumé la troisième voie entre Bordeaux et St Médard d'Eyrans est utile pour assurer le développement des services de TER particulièrement au sein de la métropole bordelaise et pour les dessertes ne marquant pas l'arrêt sur ce périmètre.

3 - Nuisances pendant les travaux

Pour réduire les nuisances de la phase chantier, plusieurs types de mesures sont prévus, et décrits au dossier (voir pièce F 4-1 - cahier géographique n°1 - pages 207 à 229). Ces mesures seront mises en place lors de la préparation du chantier et dans la définition des clauses contractuelles s'imposant aux entreprises, mais aussi dans la conduite de chantier par la mise en œuvre d'un plan Assurance Environnement.

Nous pouvons citer notamment pour ce qui concerne les riverains :

Les voiries routières seront régulièrement nettoyées et remises en état si des dégradations apparaissent du fait du chantier.

Pendant toute la durée de la phase travaux, si la circulation ne peut être maintenue en place, des déviations seront organisées préalablement, et en concertation avec les élus et les gestionnaires de voiries. Les déviations les plus courtes seront recherchées et des rétablissements provisoires seront mis en œuvre si aucun contournement satisfaisant n'est possible. Le détail de ces déviations sera étudié ultérieurement, lors de l'avant-projet détaillé.

Une communication préalable au déroulement du chantier et pendant toute la durée du chantier sera réalisée auprès des riverains via différents modes : lettres d'information, courriers, site internet, réunions.

Concernant le risque de dégât lié aux vibrations, un constat contradictoire (visé par le propriétaire) de l'état du bâti situé à proximité du chantier sera réalisé avant et après les travaux. Il pourra, le cas échéant, être réalisé par un tiers (par exemple un huissier de justice).

Conformément à l'article R 571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis au préfet et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier. Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

4 - Nuisances en exploitation : sonores, vibratoires, visuelles

L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux a tenu compte des trafics prévisibles à long terme et des seuils acoustiques réglementaires en vigueur à la date de l'enquête d'utilité publique. Cette étude a été menée par modélisations acoustiques informatiques basées sur la topographie existante et intégrant la réalisation du projet. Ces modélisations sont menées en prenant des marges favorables aux riverains. Les trafics pris en compte sont ceux à 30 ans après la mise en service au lieu des trafics à 20 ans dictés par la réglementation, et ils intègrent les trafics liés à la réalisation de l'ensemble du programme (y compris les lignes nouvelles phase 1 et phase 2).

Des points de mesures in-situ ont été réalisés afin de déterminer l'ambiance sonore initiale préexistante et de caler le modèle. Les résultats de ces mesures ont montré que la zone d'études est considérée :

- en zone d'ambiance sonore modérée du Nord du secteur à l'avenue Fernand Coin – Villenave d'Ornon (PK6.6),
- en zone d'ambiance sonore non modérée de l'avenue Fernand Coin – Villenave d'Ornon (PK 6.6) au Sud du secteur.

Dans le cas où les seuils acoustiques réglementaires ont été dépassés des protections ont été prévues : 10 km de protections acoustiques de type écran et 44 isolations de façades ont été proposées. Une majorité des observations concernant le manque de protections acoustiques sont satisfaites, et sont déjà présentées dans le dossier d'enquête publique, notamment dans les cartes en fin du paragraphe 3.2.1.4 du fascicule F-4.1 cahier géographique n°1 – pages 150 à 163.

Dans le cas où les protections à la source ne peuvent pas être techniquement ou économiquement mises en œuvre, une solution alternative (traitement de façades) sera mise en place. Cette solution consiste en un remplacement des huisseries des fenêtres par des huisseries à haute performance acoustique.

Cette solution pourra aussi être mise en place, à la demande des riverains (cf. pétition Bègles), lorsqu'ils le souhaitent en remplacement de la protection par écran à la source définie au dossier, à condition que tous les riverains s'entendent pour ce type de solution pour une zone homogène.

Vis-à-vis de l'acoustique, le maître d'ouvrage a une obligation de résultat. Les études seront actualisées tout au long des étapes de conception du projet. Une fois la voie nouvelle en exploitation, les performances acoustiques seront vérifiées et les protections alors insuffisantes devront être complétées.

Concernant les vibrations, il n'existe pas en France de réglementation précisant les niveaux de vibrations considérés comme "gênants" pour les occupants d'habitations, ni de valeurs limites fixées au niveau réglementaire (elles tendraient à confondre limite de perception et limite de gêne, présentant en pratique des variations très importantes entre individus).

Les retours d'expérience montrent que le risque de dommage lié aux vibrations se trouve quasiment circonscrit aux emprises de la ligne ferroviaire en cas de traversée de formations géologiques meubles et qu'il ne peut se faire ressentir qu'à une courte distance des emprises dans le cas de traversée de formations géologiques plus résistantes.

Dans le cas du projet AFSB, les bâtis concernés par les risques de dommage se trouvent tous dans les emprises prévisionnelles du projet et seront donc acquis.

Enfin, dans les secteurs identifiés, le maître d'ouvrage fera constater, au besoin par un huissier, l'état préalable des bâtis avant les travaux, permettant en cas de dommage avéré après mise en service, une réparation ou un dédommagement.

Concernant les effets visuels du projet, certains sont positifs pour le paysage et se matérialisent à travers la revalorisation des abords de l'infrastructure :

- opportunité pour une meilleure intégration de la ligne existante et des haltes ferroviaires dans l'espace urbain et périurbain,
- création de voies vertes et pistes cyclables,
- mise en valeur des espaces naturels et écologiques.

D'autres effets sont considérés comme plus négatifs pour le paysage et se traduisent par :

- fermetures des vues par la mise en place d'écrans acoustiques, ou le rehaussement et l'élargissement des plates-formes ferroviaires,
- suppression des passages à niveau et création de rétablissements routiers générant des talus techniques,
- élargissement de l'emprise ferroviaire sur l'espace public ou agricole.

Ces effets feront l'objet de mesures paysagères visant à intégrer l'infrastructure :

- traitement architectural et dans certains cas paysager des écrans acoustiques et des passerelles,
- plantations de haies ou de massifs arbustifs,
- traitement paysager des rétablissements.

Le territoire des AFSB est caractérisé par la succession de séquences urbaines, péri-urbaines et d'autres plus "naturelles". Le traitement paysager sera propre à chaque séquence. Il est décrit au dossier, pièce F volume 4.1 : cahier géographique n°1, chapitre 3.2.6 - pages 190 à 199.

5 - Atteintes à l'environnement

Zones inondables et dimensionnement des ouvrages hydrauliques

Le maître d'ouvrage a fait réaliser des études hydrauliques spécifiques pour déterminer les dimensions des ouvrages de franchissement nécessaires au respect des recommandations de la circulaire du 24 juillet 2002 traitant des zones sensibles au risque d'inondation. Ces études ont été menées pour identifier et déterminer les débits de tous les écoulements interceptés, afin de définir les caractéristiques hydrauliques des ouvrages de traversée nécessaires à leurs rétablissements sans perturbation par rapport à l'état initial.

Le débit de référence a été estimé pour la crue de référence au niveau du franchissement de la voie nouvelle pour calculer le dimensionnement de l'ouvrage et estimer les remous associés.

Sur le secteur géographique n° 1, les cours d'eau suivants ont fait l'objet de cette étude : l'Estey de Franc, l'Eau Blanche, le Cordon d'Or. Les résultats de la modélisation ont permis de conclure que le prolongement de l'ouvrage existant présente une ouverture hydraulique suffisante. Compte tenu de la faible étendue du remous occasionné par le projet (212 m au plus) et de sa hauteur maximale (1, 12 et 4 cm selon les cours d'eau), l'effet hydraulique des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux est considéré comme nul sur l'ensemble des enjeux identifiés.

Lors du dimensionnement des ouvrages hydrauliques, les enjeux écologiques ont également été pris en compte dans le dimensionnement.

Compte tenu de la spécificité liée à l'aménagement d'une ligne existante, la prise en compte des enjeux écologiques dans le dimensionnement des ouvrages hydrauliques ne peut être faite qu'au cas par cas sur la base des contraintes hydrauliques et des enjeux écologiques, mais aussi des caractéristiques des ouvrages existants.

Il a ainsi été prévu :

- le prolongement de tous les ouvrages existants, avec un gabarit supérieur ou égal à l'existant,

- *la mise en place de banquettes pour le passage de la faune pour les cours d'eau suivants : Estey de Franc, Rouille de Bourran, déversoir du Moulin Noir, ruisseau de l'Eau Blanche, ruisseau de la Péguillère et ruisseau du Milan. Ces banquettes seront réalisées dans l'ouvrage neuf et prolongées en encorbellement dans l'ouvrage existant.*

Lors des phases ultérieures, les études d'avant-projet détaillé et la constitution et l'instruction du dossier d'incidences au titre de la loi sur l'eau apporteront un calage plus précis des ouvrages hydrauliques.

Mise en place de bassins de confinement

Concernant la pollution accidentelle, des mesures préventives et curatives sont proposées dans les zones sensibles et permettront d'améliorer la situation existante.

Dans les zones nécessitant la mise en place de bassins d'écrêtement, un système de confinement des eaux de ruissellement collectées par le système de drainage longitudinal sera mis en place.

Au total, 5 bassins de confinement de la pollution accidentelle sont prévus sur le projet. Leur positionnement pourra être adapté à la marge lors de la constitution et l'instruction du dossier d'incidences au titre de la loi sur l'eau.

Zones humides

Les zones humides avérées au droit du projet correspondent principalement aux cours d'eau et à leurs vallées (ruisseaux de l'Estey Franc, Rouille de Bourran, ruisseau de la Péguillère...).

Ces zones humides sont concernées par un élargissement de la plate-forme ferroviaire existante ou un déplacement des infrastructures routières longeant la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète.

Le maintien des caractéristiques hydrauliques de ces zones humides est assuré par l'allongement des ouvrages hydrauliques existants et les bassins qui jalonnent le linéaire du projet.

La relation entre hydraulique et écologie étant très forte, la préservation du caractère humide contribue au maintien de la biodiversité. La continuité écologique au niveau des zones humides sera assurée par les aménagements à proximité des ouvrages.

Concernant les effets qualitatifs, et afin de préserver les zones humides de ce risque, les eaux de plate-forme seront collectées et acheminées vers des bassins, où le risque de pollution pourra être confiné.

De plus au niveau des zones à enjeux écologiques notables, un troisième rail de sécurité sera mis en place pour éviter tout renversement de convois.

Les traitements phytosanitaires nécessaires à la maîtrise de la végétation sur la plate-forme ferroviaire sont réalisés selon un protocole strict établi pour la ligne en application des protocoles-cadres conclus au niveau national entre l'État, la SNCF et RFF, permettant de réduire le risque de pollution des eaux : pas de traitement par temps de pluie ou de vent fort, respect de la Zone Non Traitée minimale de 5 m au voisinage des cours d'eau, plans d'eau, fossés et points d'eau, respect des dosages et précautions d'emploi indiqués pour les produits phytosanitaires, utilisation de traitements phytosanitaires proscrite aux traversées des sites Natura 2000.

Pour les zones humides ne pouvant être évitées, les mesures compensatoires consisteront en la création ou l'acquisition de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et sur le plan de la biodiversité, voire l'amélioration ou la réhabilitation de zones humides aujourd'hui dégradées, conformément aux dispositions C46 du SDAGE Adour-Garonne, afin de compenser à hauteur de 150 % au minimum de la surface perdue.

Les modalités de ces mesures compensatoires seront déterminées après l'approfondissement des études et en concertation avec les différents acteurs concernés.

Zone Natura 2000 du bocage humide de Cadaujac

La Zone Spéciale de Conservation (ZSC) du bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans est concernée par le projet, au niveau des vallées de l'Eau Blanche, de la Péguillère et du Cordon d'Or.

Un dossier d'analyse des incidences au titre de la réglementation Natura 2000 a été réalisé, qui fait l'objet de la pièce F – 5 -2. Les traitements phytosanitaires seront proscrits au sein du périmètre du site Natura 2000. Des clôtures à mailles fines seront posées le long des voies à proximité des sites de présence de la Cistude. Les ripisylves seront aménagées aux abords des ouvrages pour guider les chauves-souris. En phase travaux, les emprises et les accès chantiers éviteront les zones sensibles. Les périodes sensibles seront prises en compte dans les plannings. Les déboisements seront réalisés hors période sensible ou après mise en œuvre de protocole spécifique. Des assainissements provisoires seront réalisés pour limiter les risques de pollution. Des protections seront mises en place pour canaliser les animaux dans les corridors maintenus. Les matériels et les déchets seront stockés en dehors des zones inondables et des périmètres Natura 2000 ...

Compte tenu des mesures qui seront mises en place sur le projet, tant en phase travaux, qu'en phase exploitation, les incidences résiduelles du projet ferroviaire sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire sont évaluées comme étant faibles à négligeables à l'échelle du site Natura 2000.

Le projet ferroviaire n'est donc pas de nature à remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 "Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans", définis dans le Document d'Objectifs, ni l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire.

6 - Suppression de terres agricoles

Dans le cadre du projet AFSB, les impacts sur les zones agricoles sont les suivants :

- deux parcelles agricoles sur la commune de Cadaujac (lieu-dit Courdouney et au niveau du château de la Pontrique), à hauteur de 0,3 ha.*
- une parcelle en AOC Pessac Léognan sur la commune de Saint-Médard d'Eyrans à hauteur de 0,07 ha du domaine d'Eyrans.*
- une parcelle en AOC Graves non plantée à Cadaujac à hauteur de 1 ha.*

Les propriétaires et les exploitants concernés par les emprises du projet seront indemnisés. Les protocoles d'accord qui seront établis entre les organisations professionnelles agricoles et le maître d'ouvrage, en lien avec France Domaine, donneront un cadre homogène pour le recensement et l'indemnisation des différents préjudices rencontrés.

Concernant les effets de coupure des exploitations :

A Cadaujac, le nouveau pont permettant le franchissement de la voie ferrée par la rue des Marguerites sera utilisable par les engins agricoles. Il n'y aura pas de limitation de hauteur (passage au-dessus de la voie ferrée) et la circulation à double sens permettra le passage de gabarits large en empiétant sur la deuxième voie. Il sera réalisé avant la démolition de l'existant afin de permettre le passage des engins agricoles pendant toute la durée des travaux. Ce pont sera également le franchissement le plus proche suite à la suppression du passage à niveau de la rue de la Pontrique.

La parcelle d'AOC non plantée à Cadaujac, quant à elle, se trouve à proximité du pont de la rue du Général de Gaulle, qui sera reconstruit pour tenir compte du projet d'aménagements ferroviaires.

Enfin, la parcelle viticole du domaine d'Eyrans se trouve à proximité du pont du Sable d'Expert, lui aussi reconstruit dans le cadre du projet.

Dans ce contexte et au regard d'une étude foncière conduite par le Conseil Général en 2013, la commission départementale d'aménagement foncier de Gironde, dans sa séance du 21/11/2013, a proposé de ne pas constituer de commissions (inter)communales d'aménagement foncier sur les territoires concernés par les AFSB, et notamment à Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.

7 - Sauvegarde de zones d'expansion des crues et PPRI

Les cours d'eau franchis par les AFSB sont tous accompagnés de zones inondables régies par un Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI). La zone rouge de ce PPRI concerne l'Eau Blanche, la Péguillère, le Cordon d'Or et le Milan. Le Cordon d'Or et le Milan sont également concernés par la zone orange.

Le maître d'ouvrage a fait réaliser des études hydrauliques spécifiques pour déterminer les dimensions des ouvrages de franchissement nécessaires au respect des recommandations de la circulaire du 24 juillet 2002 traitant des zones sensibles au risque d'inondation. Les cours d'eau suivants ont fait l'objet de cette étude : l'Estey de Franc, l'Eau Blanche et le Cordon d'Or.

Le volume soustrait à la crue (volume des ouvrages compris entre la cote du terrain naturel et la cote de la crue de référence) a été calculé, à ce stade des études, pour les cours d'eaux principaux :

- Ruisseau l'Eau Blanche 7 000 m³*
- Ruisseau le Cordon d'Or 2 500 m³*
- Ruisseau de la Péguillère 1 500 m³*
- Ruisseau le Milan 2 000 m³*

Les mesures de compensation de la perte de champ d'expansion de crue consistent en des décaissements du lit majeur, pour un volume identique, en amont et à proximité de l'ouvrage. Elles seront adaptées et précisées une fois les études d'avant-projet détaillé menées, lors de l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

Ces zones de compensation ont été délimitées dans le respect des autres thématiques environnementales : enjeux liés à l'agriculture, à la faune et à la flore, au patrimoine archéologique ... Ainsi, quatre zones de décaissement ont été pressenties à ce stade des études : elles sont situées aux PK 3,8 /7,6 /11,7 et 13,1.

8 - Dévalorisation des biens immobiliers

A ce stade des études, il est prévu l'acquisition de 35 bâtis. Ces acquisitions concernent les biens situés dans les emprises prévisionnelles du projet.

Les acquisitions définitives seront déterminées en fonction du calage final du tracé, lors des études détaillées.

Conformément aux dispositions générales concernant les ouvrages publics, il n'est pas prévu d'acquisition ou d'indemnisation au-delà des emprises compte tenu des mesures d'insertion acoustique et paysagère prévues sur le projet vis-à-vis de son environnement.

9 - Coupure des villages, insuffisance des franchissements, reports des flux de circulation

Hormis sur la commune de Bègles où aucun franchissement routier de la ligne ne sera affecté, la réalisation des AFSB impliquera des modifications au droit des franchissements de l'actuelle voie ferrée dans une optique d'amélioration de la sécurité par la suppression des passages à niveau. Néanmoins, le maître d'ouvrage s'engage sur le principe de rétablir les voiries et les réseaux concernés par le projet pour assurer le maintien de la circulation dans de bonnes conditions.

Conformément aux engagements du maître d'ouvrage portant sur la sécurisation des franchissements de voies, les 6 passages à niveau (PN) présents sur le secteur du projet vont être supprimés dans des conditions ayant fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs locaux :

- Le passage à niveau n° 9 de la rue Jean Moulin (commune de Cadaujac, PK 8) sera supprimé. Les usagers de ce PN, notamment les habitants du quartier Delube, emprunteront en substitution le pont de l'avenue du Général de Gaulle pour se diriger côté Est de la commune,*
- Le passage à niveau n° 10 de la rue Truchon (commune de Cadaujac, PK 8,8) sera supprimé. Les usagers de ce PN pourront se rabattre sur le franchissement av. du Général de Gaulle ou bien celui de la rue des Marguerites. Le maillage sera assuré par des voiries latérales entre ces 2 principaux ouvrages de franchissement,*
- Le passage à niveau n° 11 du chemin du Port d'Hourtin (commune de Cadaujac, PK 9,8) sera supprimé. La circulation sera renvoyée sur les 2 ouvrages de franchissement, ainsi que sur le réseau existant,*
- Le passage à niveau n° 12 de la rue de la Pontrique (commune de Cadaujac, PK 10,8) sera supprimé. Les échanges Est-Ouest dans le secteur de ce PN s'effectueront grâce au franchissement rue des Marguerites,*
- Le passage à niveau n° 13 de l'avenue du Huit Mai (commune de Saint-Médard-d'Eyrans, PK 12,8) sera réaménagé avec la mise en place d'un pont-rail afin de permettre aux piétons et cyclistes de franchir la voie ferrée. Les franchissements de la voie ferrée pour les automobilistes les plus proches se trouveront au niveau du nouveau franchissement entre l'avenue Canterane et l'avenue du Cordon d'Or pour le côté Est et du franchissement de l'avenue du Sable d'Expert côté Ouest,*
- Le passage à niveau n° 14 de l'avenue de l'Esteyrolle (commune de Saint-Médard-d'Eyrans, PK 13,2) sera supprimé. Les automobilistes pourront se rabattre sur l'avenue du Sable d'Expert pour franchir la voie, tandis que les piétons et cyclistes bénéficieront d'une passerelle cyclo-piétonne aménagée au droit de la halte actuelle.*

Lors de la suppression des passages à niveau, des déviations permanentes avec adaptation de la signalisation seront mises en place, après concertation avec les acteurs locaux et les gestionnaires de voiries, afin d'orienter les usagers vers le franchissement le plus proche.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'implantation de ces rétablissements a été conçue dans le respect de la démarche Eviter – Réduire – Compenser. Chaque ouvrage a été conçu en cherchant à éviter des effets disproportionnés comme des démolitions de bâtis ou des effets sur des zones environnementales à enjeux par rapport aux avantages que ce nouvel ouvrage procurera, c'est-à-dire le trafic qu'il recevra.

Ainsi, pour Cadaujac, un nouvel ouvrage routier au droit de la rue Truchon n'a pas été retenu, car il impliquerait un impact important sur le bâti et un effet visuel élevé, de par les rampes qu'il nécessiterait. De la même façon, un nouvel ouvrage routier, avec les emprises nécessaires à ses rampes d'accès, face à la rue Plombart aurait un effet majeur sur la zone naturelle du ruisseau de la Péguillère, classée Natura 2000. Les études ont montré qu'il n'était pas possible de procéder dans ce secteur à un franchissement inférieur en pont rail sans impact majeur sur cette zone protégée.

10 - Insuffisance des intermodalités

Le chapitre 3.2.2 de la pièce J du dossier traite de la cohérence intermodale et ferroviaire du programme d'opération.

Le dossier présente aussi en pièce F -4-1 les esquisses d'aménagement des futurs pôles intermodaux concertés avec les communes, les autorités organisatrices des transports et SNCF gares et connections. Ces pôles s'organiseront autour des points d'arrêt ferroviaire reconfigurés.

Ces pôles d'échanges restent toutefois sous compétence de multiples maîtres d'ouvrage, et nécessiteront lors des phases d'études ultérieures des itérations et une coopération entre ces maîtres d'ouvrage afin de préciser les aménagements et d'améliorer leur performance globale.

11 - Contournement de l'agglomération

Un contournement de l'agglomération de Bordeaux (qui correspondrait à un aménagement de ligne nouvelle) n'a pas fait l'objet d'études à proprement parler. Il a été évoqué lors du débat public de 2006, mais non poursuivi compte tenu des options prises pour l'arrivée de la LGV Tours-Bordeaux dans l'agglomération (suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux). A un niveau très préliminaire, sont lancées actuellement des études stratégiques sur le développement de l'étoile ferroviaire de Bordeaux, dans le cadre du volet ferroviaire du CPER, pour examiner à très long terme (avec GPSO en référence) si de nouveaux aménagements ferroviaires capacitaires seraient nécessaires à Bordeaux. Elles éclaireront les réflexions à poursuivre ultérieurement. La Commission Mobilité 21, mentionnant une fourchette de 800 à 3 000 M€ 2012, le classe dans les projets à horizons plus lointains.

12 - Amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant vis-à-vis des nuisances acoustiques

Concernant l'infrastructure, la mise en place d'un écran anti-bruit, qui permet de piéger à la source (contact rail-roue) les émissions sonores, reste la solution la plus efficace (gain de

10dB(A) environ). Elle permet, outre la limitation réglementaire du niveau sonore en façade des habitations, la réduction du bruit dans l'environnement global.

Concernant le matériel roulant, il convient effectivement de mentionner que des recherches sont en cours pour réduire le niveau sonore des futurs matériels. On peut indiquer que depuis dix ans, le niveau sonore des rames TGV a baissé de 10dB(A) par la mise en place de semelles de frein en matériaux composites. Il en est de même pour les TER (gain de 3 à 8dB(A)). Pour le fret, le nouveau matériel qui est utilisé sur les autoroutes ferroviaires (Modhalor) permet de réduire le bruit de 6dB(A). De plus, les nouvelles règles européennes concernant l'interopérabilité (STI) auxquels les nouveaux matériels roulants doivent se conformer sont plus contraignantes en matière d'émission sonores. En région Aquitaine, les matériels TER seront renouvelés d'ici 2016, notamment les anciens thermiques, pour ne conserver que les nouvelles générations (Régiolis, Régio2N, AGC et BGC).

Il est à noter que le gain relatif au matériel roulant n'est pas pris en compte dans les études acoustiques présentées. En conséquence, les protections seront dimensionnées de manière favorable pour les riverains.

V. - ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES :

La commission d'enquête présente tout d'abord, pour chacune des observations recueillies, le sens de celle-ci (paragraphe A, B et C).

Elle formule ensuite son analyse pour chaque catégorie ou groupe de catégories d'observations (paragraphe D).

A - Observations reçues par courrier

Lettre 1 - Avis de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)

La CUB confirme l'importance du projet pour le développement de l'agglomération bordelaise. Ce projet contribuera à améliorer significativement l'offre de mobilité à destination de l'agglomération, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret de marchandises.

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit notamment permettre de libérer des sillons au profit des TER et du fret.

La réalisation des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) est indispensable pour améliorer le confort des riverains en matière de protections phoniques et pour sortir d'une situation provisoire où tout projet est gelé à proximité de la halte de Villenave d'Ornon.

La CUB considère notamment que ce projet est nécessaire pour améliorer l'offre de mobilité multimodale sur le secteur Sud de l'agglomération bordelaise.

La CUB considère que les études menées jusqu'à présent ont abouti à définir la seule solution à même de répondre de façon globale aux enjeux de développement ferroviaire du grand Sud-Ouest dans ses différentes dimensions : liaisons interrégionales et internationales, TER, fret.

La nouvelle ligne Bordeaux-Dax entraînera un report du trafic TGV de la ligne Bordeaux-Arcachon vers Hendaye sur la ligne nouvelle libérant ainsi des sillons permettant de renforcer la desserte TER sur cet axe.

La CUB confirme donc l'importance du projet pour le développement de l'agglomération bordelaise.

Lettre 2 - Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental de Midi-Pyrénées

Le Conseil souligne que les AFSB sont une composante indispensable au projet de liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, projet qui répond :

- à la demande croissante de transports de toute nature liée au dynamisme économique et démographique du Sud-Ouest, et singulièrement de Midi-Pyrénées :
- au relatif enclavement ferroviaire de Midi Pyrénées,
- à l'insertion de la 4ème ville de France, Toulouse, dans le réseau national et européen des LGV,
- au développement d'une offre multimodale rapide plus complète,

- au nécessaire rééquilibrage entre les différents modes de transport dans un souci de développement durable et d'efficacité énergétique,
- aux besoins de développement du TER et du fret ferroviaire.

Le Conseil soutient donc la pertinence et au-delà l'intérêt public des AFSB.

Lettre 3 - Avis du Conseil Régional d'Aquitaine

Par lettre du 17 novembre 2014, le Président de la Région Aquitaine a transmis à la commission d'enquête le vœu adopté le 20 octobre 2014 par le Conseil Régional à une large majorité (les élus EELV et Aquitaine Région citoyenne ont voté contre).

Le Conseil Régional considère :

- que le GPSO est un facteur de développement durable,
- qu'il est complémentaire des lignes existantes,
- qu'il apporte une révolution dans les temps de transport vers le Sud,
- qu'il participe à l'aménagement et à la compétitivité des territoires,
- qu'il entre dans une vision stratégique à plus de 50 ans,
- que cet investissement sert la relance de l'économie,
- que ce projet est rentable sur le plan socio-économique,
- qu'il crée de la valeur collective,
- et enfin qu'il est intégré dans le réseau transeuropéen de transport.

Le Conseil réaffirme donc, avec force et fermeté, son soutien au GPSO, projet d'avenir structurant pour le futur de l'Aquitaine et utile pour les Aquitains.

Lettre 4 - Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental d'Aquitaine

Par lettre du 2 décembre 2014, le Président du CESER Aquitaine a transmis à la commission d'enquête la contribution adoptée par la quasi-totalité de son bureau.

Le bureau a souhaité tout d'abord rappeler la nécessité de poursuivre la modernisation du réseau actuel pour son rôle déterminant dans l'aménagement du territoire, tout particulièrement pour la vie des Aquitains au quotidien.

Le GPSO se situe au cœur du corridor atlantique du réseau transeuropéen de transport. Cependant, le bureau réaffirme ses attentes sur le développement économique, la mobilité et l'environnement. Il s'interroge sur les aspects financiers.

La position globalement favorable du CESER est donc tempérée par de nombreuses remarques et interrogations.

La conclusion du rapport de septembre 2013 ne donne pas d'avis sur le projet. Elle insiste sur la nécessité d'une cohérence économique globale entre le projet et les autres interventions des pouvoirs publics, elle met en garde contre le risque de métropolisation. Ainsi, le CESER ne veut pas casser la dynamique du projet, mais il soulève des problèmes qui mettent en cause sa faisabilité.

Lettre 5 de Mme DEXPERT, conseillère générale

Mme DEXPERT demande une prolongation de la durée de l'enquête pour prendre en compte les différentes temporalités de l'ensemble des habitants, ainsi que la tenue d'une réunion publique.

Lettre 6 - Avis de M. FATH, Maire de Léognan

M. FATH demande que la traversée des voies ferrées sur Cadaujac puisse se faire par 3 ou 4 ponts, avec en supplément des passages piétons et vélos.

Lettre 7 de Mme VIMES de Saint Médard d'Eyrans

Mme VIMES a 87 ans, et sa maison se trouve à environ 300 m de la voie ferrée.

Les projets ne semblent répondre en rien aux critères d'utilité publique.

Les voies nouvelles vont renforcer les nuisances sonores et visuelles existantes (A62, RD 1113, ...). Le village sera coupé en deux.

Il sera impossible de protéger phoniquement les habitations et les lotissements sur plusieurs kilomètres.

Lettre 8 de Mme CHARLEMAGNE de Bègles

A propos des murs antibruit, le remède sera pire que le mal. D'autres pistes peuvent être explorées : amélioration des voies et du matériel roulant, mur moins haut, incliné et avec de la végétation, traitement des façades, ...

Lettre 9 - Lettre de M. MADRELLE, Président du Conseil Général de la Gironde

M. MADRELLE demande une prolongation de la durée de l'enquête au motif que les dates et heures des permanences ne permettent pas au public de rencontrer les commissaires enquêteurs, et que les dossiers sont très importants.

Lettre 10 du Conseil Général de la Gironde

Le Conseil Général demande des informations plus précises sur l'étude d'un aménagement des lignes existantes, sur les travaux concernant les routes départementales, sur l'évolution des trafics routiers, y compris les reports résultant de la suppression des passages à niveau, sur l'aménagement des carrefours en fonction des trafics, les impacts directs et indirects, permanents et temporaires, sur les itinéraires.

Sur le secteur du Moulin noir à Cadaujac et Villenave d'Ornon, le Conseil Général réclame l'étude d'une solution sur piliers à la place de la solution sur remblai.

Le département se déclare attentif aux nuisances sonores, visuelles et vibratoires.

La commission d'enquête constate que le Conseil Général ne formule pas d'avis sur le projet, et qu'il demande à RFF la prise en charge de multiples dépenses.

Lettre 11 de la Communauté de Communes de Montesquieu

La Communauté de Communes de Montesquieu est opposée au projet en raison des impacts sur les écoulements hydrauliques, les zones humides, les zones d'expansion des crues, les captages d'eau potable, la flore et la faune avicole du bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, les mammifères semi-aquatiques, les habitats aquatiques et rivulaires, le schéma directeur des itinéraires cyclables.

Elle considère que le projet va aggraver la coupure des communes, bouleverser les circulations, remettre en cause la qualité de vie par les nuisances sonores et vibratoires, déséquilibrer l'urbanisation par la hausse du prix du foncier à proximité des gares.

Elle se prononce pour la modernisation des lignes TER.

Lettre 12 anonyme du 24 octobre 2014

Ce courrier concerne le projet de lignes nouvelles.

Lettre 13 de M. NAVEAU Remi

M. NAVEAU se prononce contre le projet en raison de son coût trop élevé, des nuisances sonores, et des atteintes à l'environnement (Natura 2000, ZNIEFF), pour un gain de temps minime.

Il considère que le projet n'est pas d'utilité publique.

Lettres 14 à 20 de M. NAVEAU, Mme NAVEAU et M. NAVEAU de Montbello, M. BARRILLON de Nice, M. de SEZE et Mme de SEZE de Saint Médard d'Eyrans, et de M. et Mme NAVEAU de Paris

Ces personnes sont opposées à la troisième voie en raison de la destruction d'habitations et de la suppression de zones de culture.

Elles proposent l'aménagement de la ligne existante.

Lettre 21 de la commune de Cadaujac (délibération du conseil municipal)

Cette délibération du 15 décembre 2014 est postérieure à la clôture de l'enquête. Le conseil municipal indique les attentes de la commune. Celles-ci ont été largement abordées dans les observations recueillies au cours de l'enquête. Elles n'apportent donc pas d'élément nouveau.

Le conseil municipal a émis un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, mais il a néanmoins autorisé une négociation avec le maître d'ouvrage pour améliorer le projet sur ses impacts négatifs et pour obtenir des garanties sur la réalisation des aménagements envisagés.

B - Observations reçues par Internet

B1 - Observations concernant en totalité ou en partie les lignes nouvelles à grande vitesse

- 1 - M. Sallaberry d'Urrugne
- 2 - M. Artola d'Urrugne
- 3 - M. X... de Beautiran
- 4 - M. Gaubert de d'Urrugne
- 5 - M. X... de la Côte d'Or
- 7 - M. CADE de Saint Porquier
- 8 - M. X... de Beautiran
- 9 - M. X... de Saint Médard d'Eyrans
- 10 - Mme Rambaud de Perpignan
- 12 - M. X... de Bernos-Beaulac
- 13 - M. Laguionie de Targon
- 14 - Mme Nony de Bordeaux
- 16 - Mme Guinard de Bordeaux
- 18 - M. X... de Bordeaux
- 19 - M. Bonnet de Isle St Georges
- 20 - M. Leveugle de Mérignac
- 21 - Mme Valverde de Saint Médard d'Eyrans
- 22 - M. Valentin de Saint Médard d'Eyrans
- 25 - M. Garcia de Layrac
- 26/27 - M. X... de Condom
- 29 - M. Beaufranc de Mérignac
- 30 - M. Ciaponi de Layrac
- 31 - M. Fouillade de Saint Selve
- 32 - M. Mourlanne de Budos
- 33 - M. Laforgue de Layrac
- 34 - M. Lunardi de Saint Selve
- 35 - M. X... de Saint Médard d'Eyrans
- 36 - M. X... de Saint Morillon
- 37 - M. Benesse, Maire de Saint Morillon
- 38/40 - M. Deney de Gradignan
- 39 - M. Enjalbert de Rodez
- 41 - M. Lehurey de Beautiran
- 42 - M. Lorient de Saint Selve
- 43 - M. Vives de Saint Selve
- 44/45 - M. et Mme Vaysse de Saint Médard d'Eyrans
- 47 - Mme Barrouilhet de Saint Médard d'Eyrans
- 48 - Mme Garces de Montauban
- 49 - Mme Laville d'Aubiach
- 50 - M. Laffé de Cézac
- 51 - M. X... de Isle Saint Georges
- 52 - M. Barbe de Preignac
- 53 - M. Fargues de Rions
- 54 - M. Nivelles de Saint Médard en Jalles
- 55 - M. Picot de Daignac
- 56 - M. Houdeville de Léognan
- 57 - M. Lambert de Caudrot
- 58 - M. Blanchard de Talence
- 59 - M. Fourcaud de Preignac
- 60 - Mme X... de Villandraut

- 61 - M. Harribey de Bordeaux
- 62 - M. Baly de Barsac
- 63 - M. Gravier de Barsac
- 65 - M. X... de Balizac
- 66 - Mme Coutausse de Loupiac
- 67 - Mme X... de Bagas
- 68 - M. Diener de Saint Loubert
- 70 - M. Blot de Bagas
- 71 - Mme Callen de Préchac
- 73 - M. Neveur de Saint Médard d'Eyrans
- 74 - Mme Ménéchal de Sainte Colombe de Villeneuve
- 75 - Mme Thomas de Saint Médard d'Eyrans
- 76 - M. X... de Le Tuzan
- 77 - M. Lartigue de Layrac
- 78 - Mme Stanton Wijgerse de Mazières Naresse
- 79 - M. Buirey de Roquefort
- 80 - Mme Amaré de Talence
- 81 - M. Neys de Préchac
- 82 - Mme Descat de Balizac
- 83 - Mme Leroy Fleury de Foulayronnes
- 84 - M. Delhomme de Castres Gironde
- 86 - M. X... de Saint Morillon
- 87 - M. Laurent de Saint Morillon
- 88 - Mme Sudret de Blésignac
- 91/92 - M. et Mme Farre de Torcy
- 93 - M. Halgand de Pessac
- 94 - M. X... de Toulouse
- 95 - M. et Mme Lacroix de Cadaujac
- 96 - M. Bru d'Uzeste
- 97 - M. Deletrez d'Uzeste
- 98 - M. Irastorza d'Ascain
- 98bis - Mme X... de Saint Médard d'Eyrans
- 99 - M. David de Laroque
- 100/101/103/116 - Mme Lignièrès-Cassou, député des Pyrénées Atlantiques
- 102 - M. Larrenie de Le Passage
- 104 - M. Musseau de Bazas
- 106 M. Pardes de Salaunes
- 107 - M. Priollaude de Le Bouscat
- 108 - M. X... de Mérignac
- 109 - M. Marraud des Grottes de Isle Saint Georges
- 110 - M. X... de Gironde
- 111 - M. X... de Bordeaux
- 112 - M. Milate de Villenave d'Ornon
- 113 - M. Petit de Pouze
- 114 - M. Maurange de Paris
- 115 - M. Blanchy de Bordeaux
- 117 - M. Burnet de Bordeaux
- 118 - M. X... de Bordeaux
- 119 - M. Faisandier de Bordeaux
- 120 - M. Tauzia de Bordeaux
- 121 - M. de Loze de Plaisance de La Réunion
- 122 - Mme Chavane de Dalmassy de Plouhinec
- 123 - M. Fré de Blanquefort
- 124 - M. de La Chapelle de Lège Cap Ferret
- 125 - M. de Rozières de Lège Cap Ferret

126 - M. Petit de Saint Médard d'Eyrans
127 - Mme Plat de Saint Médard en Jalles
128 - M. Orliac d'Agen
129 - M. X... de Sérignac sur Garonne
130 - Mme Vignial de Beautiran
131 - M. X... de Lille
133 - M. Carrié de Cadaujac
134 - M. de Sèze de Bordeaux
135 - M. Melchior de Saint Médard d'Eyrans
136 - M. X... de Lège Cap Ferret
137 - M.X... de Saint Médard en Jalles
138 - M. Couturier de Layrac
139 - M. X... de Sérignac sur Garonne
140 - M. Boher de Feugarolles
141/142 - M. et Mme Lopez de Bommès
143 - M. X... de Montpezat
144/145 - Mme et M. Barreau de Pessac
146 - M. Pauly de Barsac
147 - Mme X... de Isles et Georges
148 - M. Roux de Le Croisic
149 - M. Roux de Barsac
150 - M. X... de Saint Médard d'Eyrans
155 - Mme Bedou-Comte de Léognan
156 - M. X... de Bressols
157 - Mme X... de Saint Médard d'Eyrans
158 - M. Daney de Saint Médard d'Eyrans
159 - M. X... de Bordeaux
160 - Mme Debiasi de Barbaste
161 - M. Galmand de Balizac
162 - M. Teodorczik de Méricourt
163 - Château Turpaut de Isles Saint Georges
164 - M. Quéral de Bourg
165 - Mme Finan de Bordeaux
166 - M. Barbedienne de Bordeaux
167 - Mme Berger de Mérignac
168 - M. X... de Lerm et Musset
169 - M. X... de Barbaste
170 - M. Babolat de Saint Selve
173/175 - Mme Jacquet de Beaulieu sous Parthenay
176 - Mme Nadeau de Giscos

B2 - Observations concernant en totalité ou partiellement les AFSB

6 - M. RIVERA de Bègles

M. RIVERA s'étonne de la réalisation de sondages sur le chemin longeant la voir ferrée à proximité du pont du Dorat. Il pensait que le projet restait dans le cadre de l'emprise actuelle.

11 - Mme de SEZE et Mme MOLLE de Saint Médard d'Eyrans

Ces personnes s'interrogent sur l'utilité de la 3ème voie jusqu'à Saint Médard d'Eyrans.

16 - Mme GUTNARD de Bordeaux

Cette personne reprend l'observation de Mme VIMES sur les nuisances sonores.

21 - Mme VALVERDE et M. VALENTIN de Saint Médard d'Eyrans

Ces observations portent sur la coupure du territoire et sur les nuisances sonores et visuelles.

23 - M. DUPLAN de Villenave d'Ornon

M. DUPLAN demande la construction d'un mur antibruit entre la rue Fernand Coin et l'allée de Sallegourde

24 - M. BARROUILHET de Saint Médard d'Eyrans

M. BARROUILHET émet un avis négatif sur le projet des AFSB, motivé notamment par les modifications apportées au plan local d'urbanisme qui dispensent RFF de nombreuses règles, par l'insuffisance des protections acoustiques, par le développement du fret ferroviaire, par l'impact sur le régime des eaux et sur les zones humides, par l'atteinte à l'environnement et au patrimoine touristique et de loisir, et par les nuisances du chantier.

28 - Mme ALEM de Podensac

L'observation de Mme ALEM porte sur la dévalorisation des biens immobiliers, les nuisances du chantier, la déviation de la route de Cadaujac, et la gêne visuelle causée par le mur antibruit.

29 - M. BEAUFRANG de Mérignac

Cette personne apporte son soutien à GPSO.

38 - M. DENEY de Gradignan

L'observation de M. DENEY porte en premier lieu sur les mêmes points que l'observation de Mme VIMES.

M. DENEY mentionne en outre la perte de valeur du patrimoine, et les modifications apportées au plan local d'urbanisme qui dispensent RFF de nombreuses règles.

46 - M. du MAS de PAYSAC de Saint Médard d'Eyrans

Le tracé va saccager le village au lieu de suivre l'autoroute.

64 - M. KAUFLING de Villenave d'Ornon

Cette personne est préoccupée par les possibilités de transfert des circulations sur une autre voie quand la voie prévue n'est pas disponible.

65 - M. X... de Saint Médard d'Eyrans

Cette observation porte sur les nuisances sonores et sur la moins-value des biens.

72 - M. COMET de Cadaujac

M. COMET fait remarquer qu'en raison de la suppression des PN 11 et 12, le chemin des Marguerites sera insuffisant pour absorber le transfert des circulations. Il suggère la création d'une voie nouvelle dans le prolongement de la rue d'Armeau jusqu'au chemin des Marguerites.

85 - Mme GAUTHIER de Cadaujac

Mme GAUTHIER demande le prolongement de la protection phonique jusqu'à la limite communale et la réalisation d'un franchissement routier supplémentaire au centre du village.

89 - M. et Mme LESCARRET de Cadaujac

Ces personnes sont opposées à la 3ème voie qu'ils considèrent inutile.

Ils déplorent les nuisances sonores et vibratoires, et demandent des murs antibruit continus et le maintien de toutes les traversées.

94 - M. X... de Toulouse

Cette personne se prononce pour donner priorité aux TER.

95 - M. et Mme LACROIX de Cadaujac

Cette observation porte sur la coupure de la commune, et sur les modifications des flux de circulation.

105 - M. GAILLARD de Saint Médard d'Eyrans

M. GAILLARD est opposé aux AFSB pour plusieurs raisons : suppression des passages à niveau, modification des flux de circulation, expropriations, impact sur les zones humides, augmentation du trafic ferroviaire, risque d'accidents,

132 - Mme AGUDO de Bègles

Mme AGUDO considère que la 3ème voie n'est pas justifiée si les lignes nouvelles ne sont pas réalisées.

133 - M. CARRIE de Cadaujac

M. CARRIE demande des aménagements contre le bruit et les vibrations et une amélioration du matériel roulant, ainsi que le maintien des liaisons est-ouest de la commune.

Il est opposé à l'élargissement de la rue du Bois du Pont, et au déplacement du pont Sud vers le Nord.

Il se prononce pour divers aménagements destinés à rendre la halte de Cadaujac plus attractive et d'un usage plus commode.

151 et 153 - MM. X... de Villenave d'Ornon

Ces personnes demandent une extension de la protection phonique au Nord de la halte de Villenave d'Ornon.

152 et 168 - FNAUT Aquitaine et M. X... de Lerm et Musset

La FNAUT Aquitaine et cette personne sont favorables aux AFSB qui permettront l'amélioration de l'exploitation ferroviaire, la sécurisation des franchissements, et la réduction des nuisances sonores et vibratoires.

En outre, la FNAUT Aquitaine se déclare satisfaite de la publicité de l'enquête.

154 - M. GOUVERNEUR de Saint Morillon

Cette personne accepte des travaux en sortie Sud de Bordeaux pour faciliter la circulation des trains.

170 - M. BABOLAT de Saint Selve

Cette personne déplore les retards des TER.

171 - M. COMET de Cadaujac

M. COMET demande un pont supplémentaire au centre de la commune, et le remplacement de la passerelle d'accès à la halte par un passage souterrain.

172 - M. CHOLET de Cadaujac

M. CHOLET demande la compensation de la zone d'expansion des crues en raison de la réduction de celle-ci par le remblai d'accès au nouveau pont au Sud de la commune.

174 - Mme VITRAC de Saint Médard d'Eyrans

Cette personne est opposée au projet en raison des nuisances sonores et de la destruction de terres agricoles.

C - OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES

C1 - Registre de la DDTM

1 - M. SALVANE G. de Pessac, pour l'indivision SALVANE de Cadaujac

Les parcelles AL193 et AH6 sont concernées par une expropriation.

L'indivision demande que lors des aménagements un mur antibruit soit mis en place le long de ces deux parcelles afin de limiter les nuisances sonores compte tenu de l'augmentation du trafic.

2 - M. THOMAS Jean Robert, président de l'association LGVEA

Selon le document annexé au registre, les travaux génèreront une atteinte irréversible sur les sites naturels traversés, qu'ils soient naturels ou agricoles, ainsi que sur l'environnement des communes concernées.

L'association conteste le caractère d'utilité publique du projet, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

M. TAMARELLE Christian, Maire de Saint Médard d'Eyrans, a co-signé le document annexé au registre.

Il émet un avis défavorable pour plusieurs raisons :

- projet irréaliste au regard des déficits de l'Etat, de la SNCF et de RFF,
- dégradations irréversibles sur la qualité de vie des habitants,
- informations insuffisantes sur les travaux engagés,
- nuisances pendant les travaux,
- trafic pendant les travaux,
- demande d'un mur antibruit sur toute la commune,
- étude acoustique RFF non concluante et dispositifs sous-adaptés,
- expropriations évoquées, mais sans précision, et dépréciations subies par les riverains.

3 - M. DELESTRE Daniel, vice-président de la SEPANSO

La SEPANSO considère que le volume du dossier nuit à l'accès aux données. Elle déclare que les nouvelles distances ferroviaires et l'impact de l'investissement ne sont pas communiqués. Elle réclame un nouveau débat public.

Le projet est incompatible avec les préceptes de développement durable : saignée de 327 km, distances ferroviaires rallongées par rapport aux voies existantes, impact fort sur le prix du billet, obligation d'attendre la fin complète des travaux pour utiliser les voies. Parallèlement, des décisions publiques ont été prises sans se soucier du report modal vers le rail : construction d'autoroutes, abandon de l'écotaxe, développement des aéroports régionaux (Pau, Agen), développement des transports par bus, ...

La SEPANSO regrette l'insuffisante mise en valeur du retour d'expérience des travaux de la ligne Tours-Bordeaux, retour d'expérience qui met en évidence des écarts entre les prévisions et la réalité des faits sur le plan environnemental et sur le plan socio-économique.

Pour la SEPANSO, le dossier regorge d'annonces de réduction d'impact sous forme de rétablissement des continuités écologiques, alors qu'avec son sol compacté, la LGV représente un obstacle total pour beaucoup d'animaux.

A propos des compensations, il manque beaucoup de détails sur les territoires disponibles, la phase chantier, le forestier et la garantie que les promesses de RFF seront tenues.

Les paragraphes 5.2.4 à 5.2.7 concernent la ligne nouvelle.

Les investigations relatives aux Impacts sur les ressources en eau et sur les milieux aquatiques ne sont pas terminées. Les projets n'ont pas été présentés aux Commissions locales de l'Eau des SAGE concernés. Il manque un certain nombre d'informations concernant le recensement des sites pollués, les inondations par remontée de nappe, les relations nappes-rivières, et les mesures de débit des ruisseaux et de la qualité piscicole.

Sur le risque inondation, Il n'est fait aucune mention des documents approuvés par les préfets, alors que le projet traverse plusieurs territoires à risque important d'inondation, notamment celui de Bordeaux.

Sur la phase travaux, les besoins en eau n'ont pas été évalués, ni les apports dus à la pollution, ni le lessivage par la pluie des polluants issus des travaux.

De même, en exploitation, les traitements phytosanitaires du ballast et des abords immédiats peuvent générer une pollution saisonnière des eaux malgré toutes les précautions qui pourront être prises. L'étude d'impact n'indique pas la part linéaire du désherbage chimique.

La SEPANSO conteste les chiffres donnés sur le bilan énergétique et le bilan des émissions de gaz à effet de serre.

L'évaluation socio-économique du dossier est contredite par l'importance des impacts environnementaux irréversibles du projet.

L'évolution de la demande TGV annoncée est contredite par les dernières évolutions observées qui traduisent une perte de compétitivité suite aux augmentations du prix du billet.

En conclusion, le dossier présenté à l'enquête constitue un trop long plaidoyer en faveur du projet, surestimant ses avantages et masquant ses inconvénients.

La SEPANSO a complété son document par un extrait du projet de budget 2015 de la Région Aquitaine.

C2 - Registre de la CUB

Pas d'observation

C3 - Registre de Bègles

C31 - Observations concernant en totalité ou en partie les lignes nouvelles

9/22 - M. Mondon de Gradignan
12 - M. Pouillet de Bordeaux
23 - Mme Lévêque d'Agen
31 - M. Mondon de Bègles
34 - M. Juste de Bègles
35 - M. Jarry
39 - M. Lévêque de Talence
40 - Mme Lévêque de Talence

C32 - Observations concernant les AFSB

1 - L'association "Le bien-être des Béglais"

L'association demande des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires.

2 - M. Mitton du Domaine de Rochemond à Bègles

M. Mitton demande des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires en face de la gare.

3/21 - Mme Raton de Bègles

Mme Raton demande des dispositifs pour atténuer les nuisances vibratoires. Elle est satisfaite de la protection phonique envisagée pour la façade de sa maison. Elle voudrait une extension de la protection à la façade en retour.

4 - M. Régis de Bègles

M. Régis demande des dispositifs pour atténuer les nuisances vibratoires.

5 - M. Gaudin de Bègles

M. Gaudin demande un mur antibruit et des mesures anti-vibrations.

6/26 - M. Véron de Bègles

M. Véron demande des murs antibruit, des mesures anti-vibrations, et une amélioration de la sécurité du transport des matières dangereuses. Il déplore que les murs antibruit élèvent les bruits, et par conséquent les répandent plus loin.

7 - M. Devèze de Bègles

M. Devèze demande des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires.

8 - M. Bernard de Bègles

M. Bernard demande des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires.

10 - M. et Mme Biard de Bègles

M. et Mme Biard demandent des murs antibruit, des mesures anti-vibrations, et une interdiction du transport des matières dangereuses.

11 - M. Lagüe de Bègles

M. Lagüe demande des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires.

13/14/17 - Mme Soulas et Mme Neau de Bègles

Ces personnes demandent que le parking du centre Jean Lurçat soit ouvert au public pendant les travaux.

Mme Soulas recommande un traitement des murs antibruit pour éviter les tags.

15 - Mmes Garrido de Bègles

Ces personnes demandent une protection phonique de leurs façades.

16 - Mme Rougeau de Bègles

Mme Rougeau demande une protection phonique de sa façade et le rétablissement de sa canalisation d'assainissement si elle est détruite par les travaux.

18/19 - Riverains de la rue Maréchal Fayolle et locataires de la cité du Dorat à Bègles

Ces personnes demandent des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires.

20 - M. X... de la rue Dilly prolongée à Bègles

Cette personne demande des dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et vibratoires.

24 - M. Fouquet de Bègles

M. Fouquet est opposé à la construction d'un mur antibruit. Il préfère une lutte contre le bruit au niveau de la voie et par une amélioration du matériel roulant.

25 - M. Rameil de Bègles

Cette personne est opposée à un mur antibruit vertical. Elle préfère un mur incliné, et demande l'isolation des façades. Elle pose la question de la dévalorisation des propriétés.

27 - Mme Bernagot

Mme Bernagot se prononce pour une déviation pour les trains de marchandises et pour une amélioration des wagons.

28 - M. Dumas de Bègles

M. Dumas demande un mur antibruit de 3,50 m de haut.

29 - Mme Mauvais de Bègles

Mme Mauvais demande une protection phonique de la façade du côté qui est habité au lieu de la façade côté voie ferrée qui est un garage.

30 - M. Luc de Bègles

Cette personne demande que les mesures acoustiques soient étendues sur 100 m de chaque côté de la voie ferrée, et que les mesures de protection acoustique soient décidées en conséquence.

32 - Mme Loubet de Bègles

Cette personne demande que les murs antibruit soient inclinés vers la voie ferrée.

33 - Mme Coureau de Bègles

Pour limiter le bruit, Mme Coureau préconise une rénovation des voies, des murs inclinés et le traitement des façades.

34 - M. Juste de Bègles

Demande des protections phoniques et vibratoires, ou la couverture totale des voies.

36 - M. et Mme Delpeyroux

Ces personnes ont mis dans le registre une pétition signée par 65 personnes pour s'opposer au mur antibruit, et demander une réfection des voies et la protection phonique des constructions.

37 - Commune de Bègles

Le Maire de Bègles transmet la délibération du 21 décembre 2006 prise à l'occasion du débat public sur le GPSO. La commune de Bègles a alors émis un avis défavorable au motif que le projet n'est pas assez orienté vers le développement du fret ferroviaire, qu'il ne comprend pas un contournement ferroviaire de l'agglomération et l'aménagement d'une plate-forme multimodale excentrée, et qu'il n'insiste pas suffisamment sur les transports collectifs de l'agglomération.

En 2014, la commune émet un avis favorable sur le projet des AFSB, sous réserve de plusieurs remarques concernant :

- les protections acoustiques et antivibratoires à définir en concertation avec la population,
- la rénovation des voies et du matériel roulant pour réduire les sources de bruit,
- la rénovation des franchissements pour les mettre aux normes de la commune,
- le caractère intermodal de la gare de Bègles,
- la réalisation d'un franchissement au droit de l'Estey de Franc, le bassin hydraulique,
- la concertation avec la population pendant les travaux.

38 - Mme Simon de Bègles

Mme Simon demande la réalisation d'un mur antibruit au niveau de la gare de Bègles

C4 - Registre de Villenave d'Ornon

1 - Délibération du Conseil municipal

Le Conseil municipal émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique des AFSB, en l'accompagnant des réserves suivantes :

- protéger au maximum les populations impactées,
- préserver les fonctionnalités de desserte des habitations, des activités économiques et des équipements publics,
- prévoir un cadencement suffisant des TER sur la halte, notamment aux heures de pointe,
- réaliser le train de ceinture afin d'étendre les capacités de desserte, de favoriser l'attractivité de ce moyen de transport et d'améliorer les conditions de transport, face à l'augmentation démographique,
- mettre en place des équipements et services pour rendre la halte plus attractive aux usagers : accès piétons, cycles, bus, voitures,
- mettre en œuvre des compensations suite à l'impact du tracé sur les zones naturelles.

2 - M. RENOUX Gilles de Villenave d'Ornon

M. RENOUX considère que le choix de la construction d'une seule voie supplémentaire, la voie du milieu, aboutit à se priver de la souplesse des circulations du TER, en particulier aux heures de pointe.

Il ajoute que prévoir une fréquence de 40 voyageurs/jour à la halte de Villenave à l'horizon 2035 est la conséquence de ne pas se donner les moyens d'augmenter la fréquentation des transports collectifs.

C5 - Registre de Cadaujac

C51 - Observations concernant en totalité ou en partie les lignes nouvelles

- 1 - M. COURCELLES Pierre
- 9 - M. PALESI Charles
- 11 - M. GOSSART Jean-Marie
- 12 - Mme ANGOT Raymonde
- 13 - M. X...
- 14 - M. LACOSTE Jean-Pierre
- 15 - M. BERTIN Guy
- 16 - M. BISSIER
- 17 - M. X...
- 18 - M. X...
- 19 - M. X...
- 20 - M. LAGERE
- 21 - M. et Mme BORDE Michel
- 22 - Mme BORDE Sandrine
- 24 - M. et Mme MERSCHARDT Didier et Catherine
- 26 - M. OIX Patrick
- 27 - M. DELMOND
- 29 - M. BUISSIER Jean Pierre
- 31 - M. GAUTHIER Pierre
- 33 - M. AZERA
- 34 - M. VAYSSIERE Bertrand
- 37 - Mme LAFFITTE
- 39 - M. GOULIERE Serge
- 40 - M. LESCARRET Jean-Louis
- 43 - M. TAFFARD Jean-Claude
- 44 - Mme TAFFARD Céline
- 45 - M. Di FRANCO
- 46 - Mme BOISSET Marie
- 47 - M. AZERA Michel, Président de l'association "Histoire et mémoire des Graves"
- 49 - M. et Mme MOREAU Jean-Claude
- 52 - M. et Mme NORMANDIN Xavier
- 55 - M. BEGUERIE Yves
- 57 - Mme MOUNISSENS
- 58 - M. CARREYRE Pierre
- 59/61 - M. CHOLLET Pierre

C52 - Observations concernant les AFSB

2 et 8 - M. et Mme NAVARRO

Propriétaires à Cadaujac, ces personnes veulent avoir des précisions sur les dispositifs antibruit près de l'étang Calot, la distance par rapport à l'étang, les accès et la route.

3 - M. PRADEAU

M. Pradeau demande des informations sur les maisons expropriées et les vraies dates pour la négociation

4 - M. VIGNELONGUE Pierre

M. Vignelongue est opposé à la suppression des passages à niveaux sur la commune, à la partition de la commune et au trafic important sur les deux ponts restants.

5 - M. PORTARRIEU André

M. Portarrieu demande une passerelle dans le prolongement de la rue Jean Moulin, une route parallèle à la voie côté Moulin Noir, un mur antibruit face au lotissement Delubes.

6 - M. POTTIER Joël

M. Pottier demande un ou deux franchissements supplémentaires.

7 et 15 - M. BERTIN Guy

M. Bertin demande un franchissement supplémentaire et des murs antibruit chapeautés.

10 de Mme MEYER Nicole

Mme Meyer est opposée à la suppression des franchissements.

16, 17, 18 et 19 - M. BISSIER et 3 personnes

Ces personnes sont opposées à la construction de la 3ème voie, et à la fermeture des passages à niveau qui conduira à bloquer Cadaujac.

Elles demandent la modernisation des voies existantes et la mise en place de murs antibruit efficaces et continus de part et d'autre des voies et sur toute la commune.

21 - M. et Mme BORDE Michel

Ces personnes sont opposées à la construction de la 3ème voie sur une commune déjà impactée par le bruit, à la suppression des passages à niveau qui n'améliora pas la circulation déjà difficile.

Elles demandent un 3ème franchissement et des murs antibruit efficaces sur toute la commune et de part et d'autre des voies.

23 - M. et Mme MICHAUD

Ces personnes sont opposées en raison des désagréments, du bruit des travaux, et de la dévalorisation des biens immobiliers.

Elles demandent un mur antibruit sur toute la traversée de la commune, et le maintien d'un 3ème passage sur la commune.

24 - M. et Mme MERSCHARDT Didier et Catherine

La circulation difficile dans la commune sera amplifiée par la fermeture des passages à niveau. Le passage prévu pour piétons et vélos allées des Genets pourrait être élargi pour les voitures.

Pourquoi le pont Plombart est-il abandonné et pourquoi ne pas prévoir un ouvrage de franchissement rue Truchon (trafic actuel important) ?

Ces personnes demandent la construction de murs antibruit efficaces de part et d'autre de la voie ferrée.

25 et 62 - M. GAILLET Stéphane (directeur de l'agence GARONA Atlantique)

M. GAILLET demande un mur antibruit en face du projet d'aménagement des logements au chemin de Pâté.

26 - M. OIX Patrick

M. OIX demande de conserver le passage de la rue Truchon.

27 - M. DELMOND

M. DELMOND demande de conserver le passage de la rue Truchon.

28 - M. et Mme DARFEUILLE Philippe

Ces personnes sont opposées à la fermeture du passage à niveau de la rue Truchon.

29 - M. BUSSIER Jean-Pierre

M. BUSSIER est opposé au projet en raison de l'impact sur la circulation automobile résultant de la fermeture des 4 passages à niveau.

30 - M. LOPEZ Bernard (conseiller municipal Cadaujac)

M. LOPEZ demande de construire un 3ème pont ou de conserver absolument le passage à niveau de la rue Truchon.

31 - M. GAUTHIER Pierre

M. GAUTHIER demande des murs antibruit pour protéger le hameau Pâté, et propose de remplacer les haltes de Cadaujac et de St Médard d'Eyrans par une halte à Pâté.

32 - M. LAPLACE Christophe

M. LAPLACE note qu'il existe 5 axes importants de franchissement aujourd'hui : Général de Gaulle, Truchon, Courdouney, Pontrique et Marguerites. Le projet garde deux passages (de Gaulle et Marguerites). La conséquence directe sera reportée sur la circulation, les embouteillages, les nuisances pour les riverains des deux passages.

M. LAPLACE propose de garder les 4 passages et de créer un rond-point en bas du pont des Marguerites pour réguler la circulation et traiter le problème d'eau (inondation dès qu'il pleut). Il signale un problème d'écoulement d'eau sous la voie au niveau de VEOLIA.

33 - M. AZERA

M. AZERA est opposé à la suppression des passages à niveau et au déplacement de la halte.

34 - M. VAYSSIERE Bertrand

M. VAYSSIERE demande un passage souterrain.

35 - Mme DAGUT Josette

Mme DAGUT considère que la 3ème voie est inutile et qu'il faut se limiter à la rénovation du réseau existant.

36 - M. DAGUT Henri

Mme DAGUT considère que la 3ème voie est inutile.

38 - M. et Mme FARRUGIA Claude

Ces personnes demandent un tunnel routier en remplacement du passage rue Truchon et un pont au-dessus des voies entre Courdouney et Pontrique, ainsi que la création des passerelles pour les pistes cyclables.

40 - M. LESCARRET Jean-Louis

M. LESCARRET est opposé à la création d'une 3ème voie inutile et demande de conservation des passages à niveau.

Les nuisances (bruit, vibrations, irréversibilité des aménagements) constituent un risque pour le patrimoine.

M. LESCARRET demande un mur antibruit en continu des deux côtés de la voie entre la borne PK11+5 et la limite de la commune avec St Médard d'Eyrans.

41 - M. COLLAVINI Serge

Cette personne est opposée à la suppression du chemin de Cadaujac reliant la commune à Villenave d'Ornon en direction de la gare.

Elle demande de maintenir un troisième accès accolé au souterrain pour les piétons et vélos et des murs antibruit sur toute la commune.

42 - Mme BIROT Lucie

Mme BIROT est favorable aux AFSB sous quelques réserves : partition de la ville par la suppression de 4 passages à niveau, les aménagements antibruit et antivibratoires.

Elle demande des précisions sur l'avenir du terrain qu'elle entretient depuis des années et qui appartiendrait à RFF.

43 - M. TAFFARD Jean-Claude

M. TAFFARD est opposé à la 3ème voie qui morcellera la commune.

L'urgence est à la rénovation des voies avec des dispositifs antibruit efficaces de part et d'autre, le maintien d'un 3ème franchissement et une remise en état en fin de travaux.

42 : Mme TAFFARD Céline

Riveraine de la voie ferrée, Mme TAFFARD est inquiète des vibrations et pour sa sécurité. Elle est opposée à la création d'une 3ème voie.

46 - Mme BOISSET Marie

La fermeture des passages à niveau entraînera un blocage de la circulation sur Cadaujac.

47 - M. AZERA Michel (Association "Histoire et Mémoire des Graves")

L'association déclare que les impacts environnementaux et patrimoniaux ne sont pas pris en compte et cite quelques exemples : Moulin noir, l'église de St Médard d'Eyrans.

48 - M et Mme BORDE

Ces personnes signalent un problème de remontée de nappe ou d'écoulement des eaux pluviales à partir de l'allée des Genets jusqu'à la Pontrique et demandent quel est l'aménagement prévu.

49 - M. et Mme MOREAU Jean-Claude

M. et Mme MOREAU demandent le maintien des franchissements des voies ferrées par des ouvrages par en-dessous et/ou au-dessus, ou encore le passage de la voie en tranchée. Ils demandent également la mise en place de protections antibruit sur toute la traversée de la commune de Cadaujac.

50 - M. CHASSAGNE

Si l'aménagement doit se faire, M. CHASSAGNE demande au moins un 3ème franchissement avec rénovation du réseau routier pour que les conséquences ne soient pas trop néfastes par rapport à la situation actuelle.

51 - Mme LABEDAN Marylène

Mme LABEDAN demande le maintien d'un franchissement au niveau de Courdouney et de Truchon, des passerelles cyclistes et piétonnes au niveau des passages à niveau supprimés, des murs antibruit sur toute la traversée de Cadaujac.

52 - M. et Mme NORMANDIN Xavier

Ces personnes demandent de préserver les moyens de franchissements de part et d'autre de Cadaujac pour éviter les problèmes de circulation et de prendre des mesures antibruit.

53 - Mme LARDEAU Laurent

Mme LARDEAU demande de maintenir au minimum le nombre de traversées des voies (maintenir le passage entre la maison de retraite et le lac de Calot et créer un passage dans le prolongement du cimetière) et des mesures antibruit sur toute la commune.

54 - M. BORD Guy

M. BORD est opposé au projet qui va enlaidir la commune de Cadaujac. Il demande le maintien d'un franchissement au niveau de la rue Truchon.

55 - M. BEGUERIE Yves

M. BEGUERIE fait remarquer que la suppression des passages à niveau va asphyxier la commune de Cadaujac et qu'un groupe de travail créé dès 1989 avait proposé un plan de circulation. L'état des routes ne correspond plus à la circulation actuelle, et l'absence de trottoirs et de pistes cyclables est préjudiciable au déplacement.

56 - M. X...

Cette personne considère que l'information du public est insuffisante, et la durée d'enquête trop courte.

59 et 61 - M. CHOLLET Yannick

M. CHOLLET considère que la 3ème voie ne se justifie pas. Il souligne les impacts physiques et environnementaux, et propose le remplacement des talus par des murs de soutènement.

Il demande le maintien des franchissements de la voie ferrée.

60 - Mme ROUSSELOT (adjoint au maire de Cadaujac)

Mme ROUSSELOT demande de ne pas couper la commune, et se prononce en faveur du développement des TER.

C6 - Registre de Saint Médard d'Eyrans

C61 - Observations concernant en totalité ou en partie les lignes nouvelles

- 4 - M. THOMAS Jean-Robert (Président de l'association L.G.V.E.A. - Landes, Graves, Viticulture, Environnement en Arruan)
- 5 - M. DROIN
- 7 - M. BUGÉ
- 8 - M et Mme PENOTS
- 10 - M. PERON Michel
- 11 - Mme LOPEZ Maria
- 12 - Mme AMELINE PERON Jeannine
- 13 - Mme COMBILLET Pascale
- 14 - Mme GAILLARD Nadine
- 16 - M. FATH Bernard (Maire de Léognan, Conseiller Général du Canton de La Brède, Vice-Président de la Communauté des Communes de Montesquieu)
- 17 - M. SUBERVIE
- 22 - M. et Mme MASSIAS Jean-Marc
- 23 - M. et Mme WINKEL
- 28 - M. GREVIN James
- 31 - M. FRICHE Jean-Pierre
- 32 - M. STONESTREET
- 33 - M. FARRE Hervé
- 34 - Mme FARRE Marie-Joseph
- 35 - Mme BROQUERE Sylvie (lettre pétition remise en 60 exemplaires)
- 37 - Mme SEZE Ghislaine
- 39 - M. FOUREDE JP
- 41 - M et Mme DESSE Jean-Claude
- 42 - M. CAMI-DEBAT, Conseiller municipal de La Brède
- 43 - M. MARINHO
- 44 - Mme MARINHO
- 45 - M. LABROUSSE Michel
- 47 - Délibération du Conseil municipal de St Médard d'Eyrans du 24 novembre 2014
- 48 - Délibération du Conseil municipal de Léognan du 28 novembre 2014
- 49 - M. MOUCLIER JF, Président de l'Office de Tourisme de Montesquieu
- 50 - M. DUFOUR Jean-Pierre
- 51 - M. et Mme MARTIN
- 52 - M. et Mme GUERIN
- 54 - M et Mme BERNIGOLE
- 56 - M. GUERIN Cerf

C62 - Observations concernant les AFSB

1 - M. et Mme RODRIGUEZ de Saint Médard d'Eyrans

Ces personnes marquent leur accord sur le projet sous réserve de la préservation de l'environnement.

2 - M. EXPERT de Saint Médard d'Eyrans

M. EXPERT demande des précisions sur le pont-rail, le mur antibruit, la nouvelle route, et les expropriations.

3 - Mme LEMAIN

Mme LEMAIN demande des précisions sur les terrains situés à proximité du passage à niveau "Baron".

6 - M. TAMARELLE, Maire de St Médard D'Eyrans

M. TAMARELLE émet un avis très défavorable pour huit motifs :

- projet irréaliste au regard des déficits de l'Etat, de la SNCF et de RFF,
- dégradations irréversibles sur la qualité de vie des habitants et sur l'environnement, un tracé longeant l'autoroute aurait été préférable,
- informations insuffisantes sur les travaux envisagés,
- nuisances pendant les travaux,
- trafic pendant les travaux,
- demande d'un mur antibruit intégralement sur la commune,
- études acoustiques non concluantes et dispositifs sous-adaptés,
- expropriations évoquées, mais sans précision, et dépréciations subies par les riverains.

9 - M. SEZE Philippe

M. SEZE considère que la 3ème voie n'est utile qu'en cas de réalisation des lignes nouvelles.

15 - M. BARBOT Thierry

La suppression des passages à niveaux va nuire à la liaison entre les quartiers, et augmenter le trafic journalier (de 76 à près de 300).

M. BARBOT demande des écrans antibruit performants et des mesures efficaces contre les vibrations.

18, 19, 20 et 21 - M. Yves BARRILLON et Mme Armelle BARRILLON

Ces personnes considèrent que la 3ème voie n'est utile qu'en cas de réalisation des lignes nouvelles.

24 - M. THOMAS Jean-Robert

M. THOMAS est défavorable aux AFSB qui présentent pour lui de nombreux désavantages sur les plans financier, environnemental et sociétal. Il considère que la 3ème voie n'est utile qu'en cas de réalisation des lignes nouvelles.

25 - Mme THOMAS Liliane

Mme THOMAS est défavorable au projet en raison des nuisances pendant les travaux et en exploitation et de la dévalorisation de l'immobilier. Elle considère que la 3ème voie n'est utile qu'en cas de réalisation des lignes nouvelles.

26 et 27 - Mme MONTEIRO et Mme DUBO Marie Claude

Mme MONTEIRO est opposée au projet en raison de la suppression des passages à niveau, de la coupure des pistes de randonnée, et des nuisances pendant les travaux et en exploitation.

29 et 30 - M. Pierre de SEZE et Mme Isabelle de SEZE

M. et Mme de SEZE considèrent que la 3ème voie n'est utile qu'en cas de réalisation des lignes nouvelles.

36 - Mme SEZE Ghislaine

Mme SEZE demande quel est l'intérêt de la 3ème voie jusqu'à St Médard d'Eyrans.

Elle propose que le nouveau pont de la halte actuelle soit construit en biais pour éviter la création d'un rond-point à la sortie.

38 - M. SEZE Philippe

M. SEZE demande quel est l'intérêt de la 3ème voie jusqu'à St Médard d'Eyrans.

Pas d'observation 40

46 - M. BARBOT Christophe

M. BARBOT demande l'extension du mur antibruit. Ses parcelles A2357 et A2373 section A seront vendues à un lotisseur.

51 de M et Mme MARTIN

M. et Mme MARTIN font observer que l'aménagement de l'existant serait plus judicieux et plus économique pour la vie d'une petite commune comme St Médard D'Eyrans.

53 - M. CHANTRY

M. CHANTRY considère que les aménagements ne sont pas nécessaires, parce que la vitesse des TGV doit être limitée en zone urbanisée.

55 - Mme DUPUY Hélène

Mme DUPUY est opposée à la suppression des passages à niveau qui va détériorer les liaisons entre quartiers.

Elle est défavorable au projet en raison des nuisances sonores et vibratoires.

D - Analyse de la commission d'enquête

D1 - Prolongation de la durée de l'enquête

La commission d'enquête a considéré que la durée de huit semaines de l'enquête était suffisante pour permettre au public et à l'ensemble des habitants de consulter le dossier et de formuler leurs observations éventuelles, notamment par Internet.

En outre, les commissaires enquêteurs ont tenu 19 permanences à des jours et des heures différentes pour faciliter les visites du public.

Par ailleurs, la demande de réunion publique concernait essentiellement les lignes nouvelles, et la commission d'enquête sur les lignes nouvelles a organisé une réunion publique à Langon. La commission d'enquête sur les AFSB a estimé que cette réunion publique était suffisante.

D2 - Utilité de la troisième voie, même en l'absence de réalisation des lignes nouvelles - Insuffisance des intermodalités

Plusieurs personnes ont contesté l'utilité publique des AFSB au motif que ces aménagements sont liés à la réalisation de la ligne nouvelle. Elles justifient leur position en observant que la 3ème voie s'arrête au Sud de Saint Médard d'Eyrans.

RFF explique pourtant clairement dans son dossier que la 3ème voie est nécessaire pour assurer l'évolution prévue du trafic, indépendamment de la réalisation de la ligne nouvelle. Si cette ligne nouvelle ne devait pas être réalisée, il serait nécessaire de prolonger la 3ème voie jusqu'à Langon.

L'augmentation prévue du trafic ferroviaire a trois origines :

- la mise en service de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux qui va entraîner une croissance du trafic de la vallée de la Garonne vers cette ligne
- l'augmentation de l'offre TER décidée par le Conseil Régional,
- le développement volontariste du fret ferroviaire.

L'augmentation de l'offre TER répond au phénomène de périurbanisation constaté en France depuis des décennies, notamment dans l'agglomération bordelaise, et à la volonté des pouvoirs publics de promouvoir l'usage des transports collectifs.

La 3ème voie centrale, dédoublée au niveau des arrêts, permettra la séparation complète entre les trains rapides et les trains lents. Elle apportera donc une exploitation plus efficace et plus fiable, et elle améliorera la sécurité aux points d'arrêt.

L'utilité publique des AFSB est renforcée par la saturation prévisible de la sortie Sud-Ouest de la gare de Bordeaux-Saint-Jean, en raison de l'impossibilité d'élargir facilement la tranchée de Talence, qui rendra nécessaire un contournement Sud de l'agglomération pour acheminer les trains à destination ou en provenance des Landes (voir pages 90 à 93 de la pièce J3 du dossier d'enquête).

La commission d'enquête considère que les AFSB ne sont qu'une première étape qui ouvre des perspectives importantes et innovantes pour favoriser et encourager l'usage des transports collectifs. Elle observe que des améliorations essentielles des échanges

intermodaux sont envisageables pour accroître notablement la fréquentation de la gare de Bègles et des haltes de Villenave d'Ornon, de Cadaujac et de Saint Médard d'Eyrans.

Elle note, par exemple, que RFF a prévu la desserte du quai central de chaque point d'arrêt par une passerelle. Cette solution, moins onéreuse qu'une desserte par un souterrain, présente l'inconvénient d'exiger des voyageurs un dénivelé double, ce qui ne favorise pas l'usage du TER. De plus, la passerelle de Cadaujac ne dessert que le côté Est, alors qu'un prolongement jusqu'au côté Ouest ne représenterait qu'un faible investissement complémentaire.

Si le choix de passerelles au lieu de souterrains a pour effet de restreindre la fréquentation des TER, et par conséquent d'aggraver le déficit pris en charge par le Conseil Régional, il serait logique que RFF en discute avec ce dernier, d'autant plus si RFF demande au Conseil Régional de subventionner la réalisation des AFSB.

Comme les autorités organisatrices des transports (Conseil Régional, Conseil Général et Conseil Métropolitain) supportent les déficits de leurs transports collectifs, elles doivent étudier toutes mesures propres à augmenter la fréquentation de ces transports. Ainsi, les plans locaux d'urbanisme pourraient autoriser des constructions importantes à proximité immédiate des gares et des haltes. De même, les ponts situés à côté de la gare de Bègles et des haltes de Villenave d'Ornon, de Cadaujac et de Saint Médard d'Eyrans pourraient être élargis pour y localiser des arrêts des transports collectifs départementaux et métropolitains avec des rampes d'accès direct aux quais des TER.

Sur un plan général, pour encourager l'usage des transports collectifs, les collectivités territoriales et leurs délégataires doivent s'attacher à proposer aux voyageurs une offre globale, de porte à porte, à la fois efficace et confortable. Comme un déplacement comprend l'utilisation de plusieurs moyens de transport, individuels ou collectifs, avec les échanges intermodaux correspondants, l'offre globale doit concerner le temps de trajet et le confort de chaque moyen de transport d'une part, et le temps et le confort de chaque échange intermodal d'autre part.

Le temps de trajet d'un moyen de transport est très sensible à la performance de l'infrastructure, propre ou partagée, dont il se sert. Sur ce point, la commission d'enquête constate une multiplication des investissements et des mesures réglementaires qui ont pour effet de réduire la capacité des infrastructures et la fluidité du trafic, avec des impacts négatifs sur les temps de parcours et sur la pollution, et au-delà sur l'activité économique de la métropole et sur la santé de sa population.

Ces investissements et ces mesures viennent annuler les effets positifs des lourds investissements effectués par ailleurs, souvent par d'autres pouvoirs publics, pour créer ou améliorer des infrastructures. Ainsi, le gain de temps d'un trajet en train peut être annulé par l'augmentation des temps de trajet pour se rendre à la gare ou pour en revenir. Ce phénomène interpelle la commission d'enquête sur le bon usage de l'argent public et du pouvoir réglementaire.

Les échanges intermodaux comportent souvent un temps d'attente. Celui-ci dépend beaucoup de la ponctualité des moyens de transport (TER-TGV, TER-bus, ...). RFF indique bien en page 76 de la pièce H du dossier d'enquête que la ponctualité est un élément essentiel de la satisfaction des clients. La question du confort du temps d'attente (protection contre la pluie, le soleil et le vent, sièges) mérite d'être aussi soulignée.

Enfin, la commission d'enquête souhaite attirer l'attention sur l'intérêt de proposer aux voyageurs des abonnements uniques et des tickets uniques permettant d'utiliser successivement plusieurs moyens de transport avec un tarif global : TGV, TER, parc auto,

parc moto, parc vélo, consigne pour trottinette et rollers, bus départemental, bus métropolitain, tram, parc relais, ...

En conclusion, la commission d'enquête suggère de prolonger le projet des AFSB par l'établissement d'un schéma métropolitain des infrastructures et des transports, qui déboucherait sur un contrat de plan associant les collectivités territoriales en vue d'assurer la cohérence des investissements, des mesures réglementaires, des exploitations, des mesures tarifaires, ...

D3 - Nuisances en exploitation, sonores, vibratoires, visuelles - Nuisances pendant les travaux - Dévalorisation des biens immobiliers - Amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant

La commission d'enquête rappelle que la voie ferrée est bien antérieure aux personnes qui habitent à proximité, et que la croissance du trafic ferroviaire constitue un phénomène qui était largement prévisible.

Elle constate une propension croissante du public à profiter de tout événement et de toute situation nouvelle pour réclamer de l'argent, encouragé en cela par les pratiques actuelles d'indemnisation.

- Nuisances sonores

Parmi les 153 observations reçues concernant en totalité ou en partie les AFSB, 62 considèrent le bruit comme une gêne majeure nuisant à la santé et à la qualité de la vie. Il y a donc une crainte forte de la population sur le projet à ce sujet.

Les habitants de Cadaujac et de St-Médard-d'Eyrans réclament en majorité un mur antibruit sur toute la commune, de part et d'autre des voies, alors que la pétition signée de 65 personnes et déposée à Bègles, en milieu urbain, exprime la préférence pour un traitement des façades au lieu de la protection par écran.

La commission d'enquête estime que RFF devra définir avec chaque commune la protection à mettre en place par section. Elle rappelle que la protection à la source bénéficie aussi aux constructions qui ne sont pas en bordure immédiate de la voie ferrée d'une part, et que les améliorations de l'infrastructure et le renouvellement progressif du matériel roulant réduiront sensiblement le niveau du bruit. Cette diminution provenant de l'évolution du matériel roulant n'a pas été prise en compte dans les études de RFF.

- Nuisances vibratoires

Sur les 153 observations reçues concernant en totalité ou en partie les AFSB, 21 d'entre elles font mention des vibrations en raison de leur impact sur les constructions, sur la santé et sur la valeur des biens immobiliers.

L'étude réalisée par RFF permet de délimiter les zones exposées à un risque de dommage par les vibrations. Les 35 constructions concernées, situées dans l'emprise du projet, seront acquises par RFF. Pour les autres constructions, le maître d'ouvrage s'est engagé à faire réaliser, avant le démarrage du chantier, un état initial permettant réparation en cas de dommage éventuel.

La commission d'enquête considère que les évolutions prévues pour l'infrastructure et pour le matériel roulant rendent peu probable une aggravation des risques. En outre, les constats

préalables au démarrage du chantier sont de nature à sauvegarder les intérêts des habitants.

- Nuisances visuelles

Les nuisances visuelles ont été essentiellement soulevées par la pétition de 65 personnes à Bègles contre la présence d'un mur écran. Cette pétition met en avant l'impact visuel négatif et la dévalorisation des biens pour justifier la préférence pour une protection des façades.

Le maître d'ouvrage dans sa réponse reproduite ci-avant laisse la porte ouverte à la demande des riverains, à condition que ceux-ci s'entendent pour le type de solution sur des sections homogènes.

La Commission d'enquête estime que les AFSB apporteront une amélioration des abords de la voie par rapport à l'existant. Le projet traite les séquences urbaines, péri-urbaines et naturelles de manière spécifique dans l'intérêt paysagé de chaque secteur.

- Nuisances pendant les travaux

La réalisation des AFSB se traduira inévitablement par des nuisances pendant les travaux. RFF a prévu plusieurs types de mesures en fonction des nuisances générées. Celles-ci sont décrites dans le cahier géographique 1 de la pièce F 4-1, et elles seront contractuellement imposées aux entreprises.

Une concertation avec les élus et les gestionnaires des réseaux sera organisée par RFF avant et pendant le chantier pour prendre en compte les préoccupations des habitants.

La Commission d'enquête recommande à RFF de tenir dans chaque commune une réunion d'information du public pour présenter le projet lorsqu'il sera suffisamment détaillé. Les nuisances sont plus facilement admises quand elles sont connues avant le début des travaux et quand leur durée est précisée. Un journal d'avancement des travaux compléterait utilement l'information du public.

- Dévalorisation des biens immobiliers

La question de la dévalorisation des biens proches de la voie est signalée par une dizaine d'observations. Pourtant, les aménagements prévus autour de la voie sont de nature à améliorer l'environnement et à réduire les nuisances actuelles.

Une des observations va dans le sens contraire en indiquant un renchérissement des biens à proximité des gares.

La commission d'enquête considère que, même si les trains seront plus nombreux qu'aujourd'hui, les nuisances seront moindres. Il est donc en fait probable que la valeur des biens immobiliers profitera de l'amélioration de la desserte par les transports collectifs. Si les plans locaux d'urbanisme autorisent des constructions importantes à proximité immédiate des points d'arrêt, cette mesure permettra une augmentation de l'offre de logements qui pèsera sur les prix.

- Amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant

L'amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant est surtout citée dans les observations portées sur le registre de Bègles, observations qui émanent principalement d'anciens cheminots qui connaissent bien les facultés de progrès dans ces domaines.

Les améliorations de l'infrastructure et du matériel roulant auront des effets bénéfiques sur le bruit et sur les vibrations, et la protection des riverains sera renforcée par la mise en place du mur antibruit.

La commission d'enquête considère que l'amélioration de l'infrastructure doit concerner l'ensemble des voies, y compris la voie de service sur Bègles. Cette amélioration, combinée avec celle du matériel, et complétée par le mur antibruit, permettra de compenser l'impact de la croissance du trafic, voire même d'aboutir à une situation meilleure que la situation actuelle.

D4 - Atteintes à l'environnement - Suppression de terres agricoles - Sauvegarde de zones d'expansion des crues

- Atteintes à l'environnement

La voie ferrée traverse la zone Natura 2000 du bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.

RFF décrit dans la pièce F 5-2 du dossier d'enquête les différentes mesures qui seront prises pour protéger cette zone. La commission d'enquête considère que ces mesures permettront de maintenir les objectifs de protection de ce site.

Les zones humides situées aux environs des cours d'eau traversés seront légèrement impactées par l'élargissement de la plate-forme et par le rétablissement des routes longeant la voie ferrée.

Cet impact sera compensé par la création ou l'acquisition de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et sur le plan de la biodiversité à hauteur de 150 % au minimum de la surface perdue.

Des bassins de confinement seront construits à proximité des zones humides pour collecter les eaux de ruissellement et éviter une pollution accidentelle, ce qui représente une amélioration par rapport à la situation actuelle.

- Suppression des terres agricoles

Dans sa réponse reproduite ci-dessus, RFF précise que la suppression de terres agricoles ne touchera que 1,37 ha, dont 1,07 ha en AOC, mais avec 1 ha non planté.

Cet hectare est situé le long d'une grande parcelle non plantée et entourée de lotissements. Le propriétaire de cette parcelle, venu à une permanence de la commission d'enquête ne s'est pas déclaré défavorable au projet.

- Sauvegarde des zones d'expansion des crues

La sauvegarde des zones d'expansion des crues concerne le risque d'inondation qui a fait l'objet d'un plan de prévention.

RFF a d'une part dimensionné les ouvrages hydrauliques, et d'autre part délimité les mesures de compensation nécessaires pour ne pas aggraver le risque d'inondation. Les zones de compensation ont été choisies dans le respect des autres contraintes environnementales.

Ces différents points seront bien sûr vérifiés à l'occasion de l'enquête "Loi sur l'eau" qui interviendra à la suite de la déclaration d'utilité publique.

Des banquettes seront réalisées pour le passage de la faune, ce qui constitue un progrès par rapport à la situation actuelle.

D5 - Coupure des villages - Insuffisance des franchissements - Reports des flux de circulation

Parmi les 153 observations reçues concernant en totalité ou en partie les AFSB, 46 concernent la suppression des passages à niveau (PN) et l'incidence de cette mesure sur la circulation routière. Sur la seule commune de CADAUJAC qui est impactée par la suppression de 4 PN, sur 61 observations inscrites au registre, 30 concernent cette suppression.

La commission d'enquête considère que cette forte participation des habitants et le nombre élevé d'observations sur la suppression des PN montrent que cette question constitue le motif essentiel du rejet local des AFSB.

Il y a 3 297 véhicules qui empruntent quotidiennement les quatre PN situés sur la commune de Cadaujac, dont 1.869 qui utilisent le PN situé dans le prolongement de la rue Truchon. Ce PN est proche du pont de l'avenue Général de Gaulle, qui est également très pratiqué avec 1 869 véhicules par jour.

Le report des 3 297 franchissements se fera préférentiellement sur le pont sur l'avenue du Général de Gaulle, et aura de fortes répercussions sur la circulation routière de Cadaujac.

Sur la commune de Saint Médard d'Eyrans, un nouveau pont à proximité de la halte palliera la suppression des 2 PN.

La commission d'enquête juge indispensable de remplacer l'un des 4 PN de Cadaujac par la création d'un nouveau franchissement pour absorber une partie des 3 297 véhicules qui utilisent chaque jour les PN de cette commune. Ce nouvel ouvrage serait utilement complété, pour les 3 autres PN supprimés par de nouveaux franchissements destinés aux seules circulations douces (piétons et cyclistes).

D6 - Contournement de l'agglomération, notamment pour le fret ferroviaire

Le dossier soumis à enquête publique ne mentionne pas la possibilité d'un contournement ferroviaire de l'agglomération par l'Est, alors que celle-ci est indiquée dans le schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise.

Dans sa réponse (paragraphe D11 ci-dessus), RFF précise que cette question évoquée en 2006 n'a pas fait l'objet d'étude, et que des études stratégiques sur la capacité à long terme de l'étoile ferroviaire de Bordeaux sont en cours.

La commission d'enquête considère que l'option d'une ligne mixte (grande vitesse et fret) doit être préservée dans la perspective d'une liaison directe entre Toulouse et Paris d'une part, et d'un développement volontariste du fret ferroviaire de façon à éviter la traversée de l'agglomération par les trains de marchandises d'autre part.

Cette question rejoint celle du contournement Sud de l'agglomération évoquée au paragraphe E2 ci-avant.

Enfin, la commission d'enquête rappelle que l'évaluation socio-économique du GPSO a été établie en supposant la mise en vigueur d'une taxe poids-lourds (voir pages 91 et 96 de la pièce H du dossier d'enquête).

VI. - CLOTURE DE L'ENQUETE :

Les registres des observations avec les pièces annexées ont été remis le 9 décembre 2014 au président de la commission d'enquête.

Les registres ont été clos par le commissaire enquêteur qui avait assuré les permanences et par le président de la commission d'enquête.

Les courriers et courriels expédiés avant la fin de l'enquête, le cachet de la poste ou l'heure d'expédition du courriel faisant foi, ont été joints aux registres et étudiés dans les mêmes conditions que les observations portées sur les registres.

Un procès-verbal de synthèse des 358 observations a été rédigé par la commission d'enquête, puis remis et commenté à RFF au cours d'une rencontre tenue au siège de la direction régionale de RFF, 89 quai des Chartrons à Bordeaux.

RFF a établi un mémoire en réponse qu'il a remis à la commission d'enquête

Après remise de ce mémoire, la commission d'enquête a rédigé le présent rapport, rendu ses conclusions et formulé ses avis pour chacun des trois objets de cette enquête unique.

Par lettre du 6 janvier 2015, le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, a accordé à la commission d'enquête un délai supplémentaire jusqu'au 13 février 2015 pour remettre son rapport, ses conclusions et ses avis motivés.

Les conclusions et les avis motivés de la commission d'enquête figurent dans trois documents séparés du rapport, qui constituent les deuxième, troisième et quatrième parties du présent dossier.

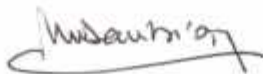
Fait le 9 février 2015,

Les Commissaires Enquêteurs

Jean-Paul BETI
Président



Michel DAUBIGEON
Membre Titulaire



Charly PAULIN
Membre Titulaire

