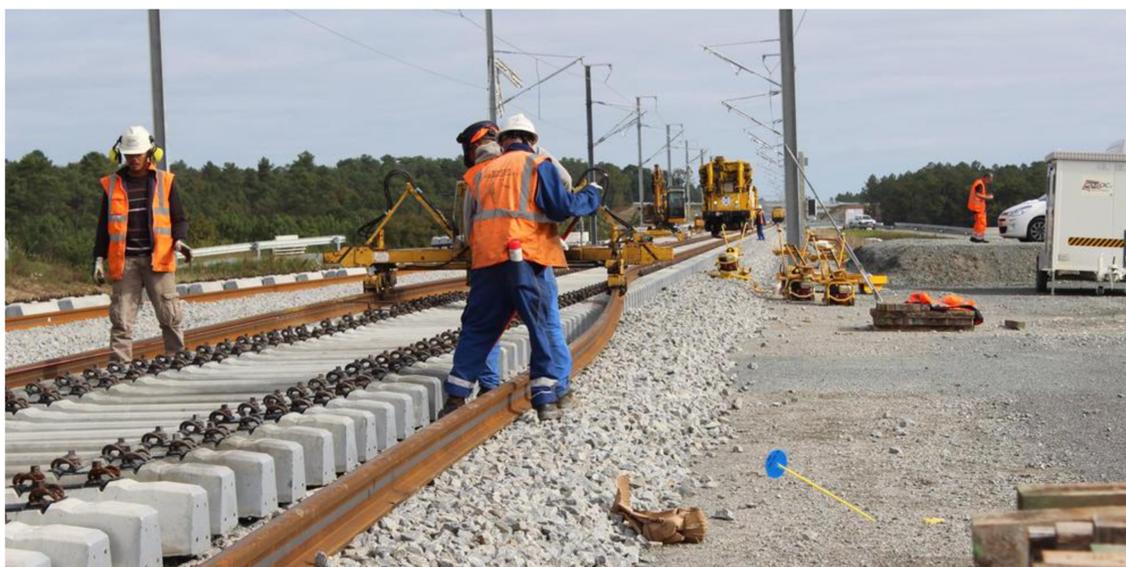


Conclusions

Enquête publique
Du lundi 15 juillet 2024 au Mardi 13 août 2024 inclus
prolongée jusqu'au Mercredi 28 août 2024 inclus

Demande d'autorisation environnementale pour le projet des aménagements ferroviaires Sud Bordeaux sur les communes de Bègles, Cadaujac, Saint Médard D'Eyrans et Villenave D'Ornon



SIGNATURES

Président de la commission d'enquête : Monsieur Gérard CHARLES
Commissaire enquêteur : Madame Eva MONDINI
Commissaire enquêteur : Monsieur Gérard DURAND

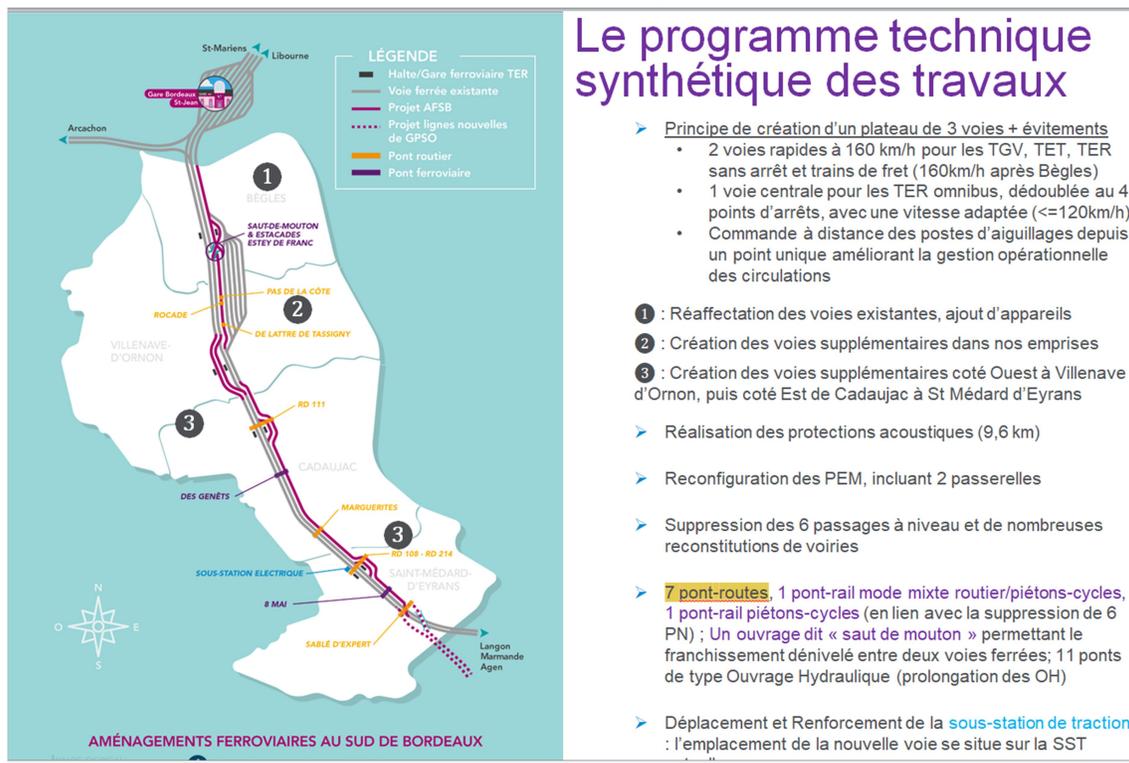
Table des matières

I Rappel du projet	2
Objet de l'enquête	2
II Attendus	5
III Argumentaire	6
IV Aménagements prévus	9
V Tableau avis des PPA ainsi que des organismes consultés	10
Avis de la mairie de Bègles :	11
Avis de la mairie de Villenave d'Ornon :	11
Avis de la mairie de Cadaujac :	11
Avis de la mairie de Saint Médard d'Eyrans :	12
VI Réponses du Maître d'ouvrage aux demandes de la commission	12
Evolution du tracé à Bègles	12
VII Avis de la commission	14
1. Etude d'impact	14
2. Autorisation au titre de la Police de l'Eau	20
3. Demande d'autorisation de défrichement	21
4. Autorisation de travaux aux abords d'un monument historique	22
5. Demande de dérogation auprès du Conseil National de Protection de la Nature	23
6. Considérations générales	27
VIII Avis de la commission	31

I Rappel du projet

Objet de l'enquête

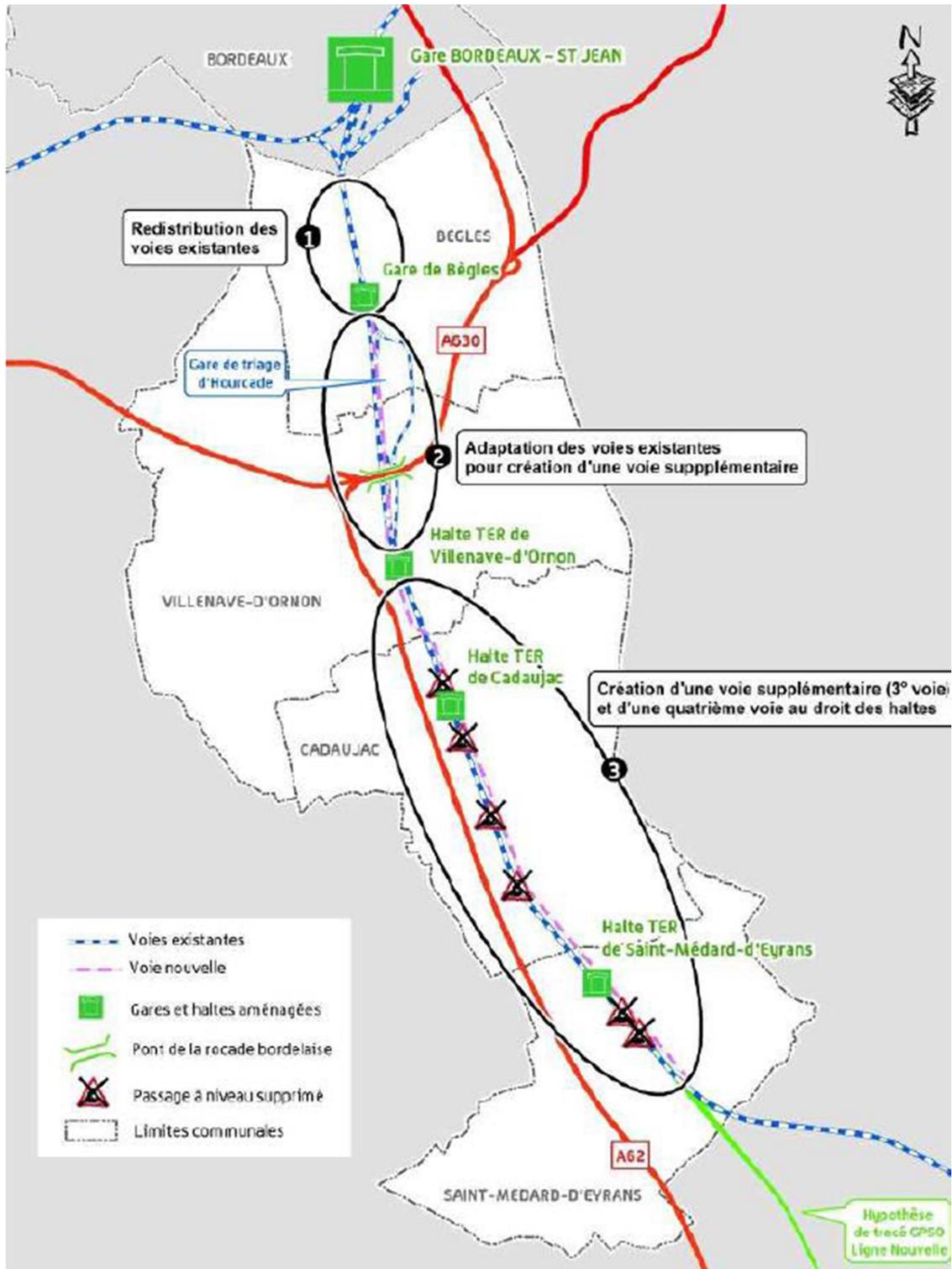
Il s'agit d'une demande d'autorisation environnementale pour le projet des aménagements ferroviaires Sud Bordeaux sur les communes de Bègles, Cadaujac, Saint Médard D'Eyrans et Villenave D'Ornon.



Le dossier concerne une **demande d'autorisation environnementale** sur l'ensemble des composantes des AFSB, et intègre les travaux portés par Terega qui conduit sa propre procédure DACE+ DUP, plus mise en compatibilité du PLU et enquête parcellaire (enquête prévue en septembre ou octobre 2024).

La demande inclut une pièce relative à :

- **Autorisation au titre de la police de l'eau, en application des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement, pour l'ensemble du projet des AFSB.**
- **Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.**
- **Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les infrastructures et ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.**
- **Autorisation de travaux aux abords d'un monument historique, en application de l'article L621-32 du Code du patrimoine, pour les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable.**



II Attendus

VU le Code de l'Environnement notamment les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants concernant l'évaluation environnementale des projets, les articles L.123-1-A, L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants concernant la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement, les articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants relatifs à la protection du milieu aquatique, les articles L.181-1 et suivants et R.181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale, les articles L.411-1, L.411-2 et R.411-1 et suivants concernant la préservation et la surveillance du patrimoine naturel ;

VU le Code Forestier notamment l'article L.341-1 et suivants et R.341-1 et suivants relatifs au défrichement ;

VU le Code du Patrimoine notamment les articles L.621-30 à L.621-32 concernant l'autorisation de travaux aux abords d'un monument historique ;

VU l'étude d'impact produite à l'appui de la demande d'autorisation environnementale tenant lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 en application de l'article R.414-22 du Code de l'environnement et répondant aux dispositions de l'article R. 414-23 du Code de l'environnement ;

VU l'avis délibéré n°2024-11 de l'Autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) en date du 25 avril 2024 ;

VU le mémoire en réponse de SNCF RÉSEAU en date du 23 mai 2024 transmis via le guichet unique numérique de l'environnement ;

VU l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) en date du 26 avril 2024 ;

VU l'avis conforme du Ministre de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires en date du 19 juin 2024 ;

VU l'avis n°03/2024 délibéré en date du 11 avril 2024 par la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Estuaire de la Gironde et Milieux Associés ;

VU l'avis tacite réputé favorable de la CLE du SAGE Vallée de Garonne ;

VU l'avis de la CLE du SAGE Nappes profondes de Gironde en date du 27 février 2023 ;

VU l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 16 avril 2024 ;

VU l'avis de l'Agence Régionale de Santé de la Nouvelle-Aquitaine en date du 10 mars 2023 ;

VU l'ordonnance en date du 28 mai 2024 du Président du tribunal administratif de Bordeaux portant désignation des membres de la commission d'enquête et de son président ;

VU le décret en date du 11 janvier 2023 portant nomination de M. Etienne GUYOT en tant que Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la zone de défense et de sécurité sud-ouest, Préfet de la Gironde ;

VU l'arrêté initial en date du 4 juin 2024 portant ouverture de l'enquête publique relative aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) du 24 juin au 23 juillet 2024 ;

VU l'arrêté en date du 20 juin 2024 portant report de l'enquête publique relative aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) en raison de la période de réserve électorale liée à l'élection des députés à l'Assemblée Nationale (10 juin au 7 juillet 2024) ;

VU le dossier déposé par SNCF réseau en vue de la mise à enquête publique de la demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux ;

CONSIDÉRANT que ce dossier a été jugé recevable, complet et régulier par le service instructeur en charge de la demande d'autorisation environnementale le 28 mai 2024 ;

CONSIDÉRANT qu'il résulte du Code de l'Environnement que le projet susmentionné doit faire l'objet d'une enquête publique dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale ;

VU l'arrêté en date du 25 juin 2024 portant ouverture de l'enquête publique relative aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) du 15 juillet au 13 août 2024 inclus ;

CONSIDÉRANT la demande de prolongation de l'enquête publique, présentée le 31 juillet 2024 par M. Gérard CHARLES, président de la Commission d'enquête désignée par ordonnance du 28 mai 2024 du Tribunal Administratif de Bordeaux ;

CONSIDÉRANT qu'une prolongation de la durée de l'enquête publique en cours permettra, au regard des très nombreuses observations et contributions du public déjà recueillies à mi-parcours de l'enquête, de recueillir l'avis du public sur une période plus longue dans le respect des dispositions de l'article L123-9 du code de l'environnement.

III Argumentaire

Amélioration de la desserte TER : avec AFSB le nombre de trains qui s'arrêteront dans chaque gare ou halte chaque jour sera environ doublé à triplé selon les points d'arrêt.

- En 2023 : 21 à 31 trains par jour (selon les points d'arrêt) : trafic TER actuel quotidien
- A la mise en service d'AFSB : 64 trains par jour ; trafic RER Omnibus quotidien à l'horizon 2032.

Cela a pour conséquence un report modal de la voiture vers le train et donc moins de voitures sur les axes régulièrement saturés.

Le projet demeure une alternative efficace à la voiture car en situation de projet, le trafic annuel atteint 4,5 millions de voyageurs, soit un gain de 380 000 voyageurs par rapport à la situation de référence sachant que 95 % des nouveaux usagers sont des reportés de la route.

Pour chacune des 4 communes, les zones de gare seront reconfigurées (déplacement à St Médard d'Eyrans), pour devenir des pôles d'échanges multimodaux :

- Capacités de parking VL augmentée
- Lien avec les réseaux urbains de transport
- Accueil mobilités douces renforcés (multimodalités, parking vélos)
- Mise en accessibilité PMR (rampe, ascenseur, hauteur des quais adaptée, bandes podotactiles,...)
- Réfections des quais.

Sécurisation routière renforcée via la suppression de 6 passages à niveaux accidentogènes. Ces suppressions permettent également d'améliorer la régularité, car ces passages sont

régulièrement sujet à des problématiques (dégradations, vols de batteries) qui déclenchent des mises en sécurité et de l'irrégularité.

Création de pistes cyclables

Cadre de vie

- Protection acoustique sur les zones actuellement urbanisée
- Création d'une passerelle ville à ville à Saint Médard en lieu et place de l'actuelle halte ferroviaire.

Aménagements



Création d'une 3ème voie sur 12 km entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans



Création d'une 4ème voie au niveau de la gare de Bègles et des 3 haltes ferroviaires de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans



Suppression de 6 passages à niveaux pour sécuriser les déplacements



Réaménagement de 4 haltes rendues accessibles à tous (ascenseurs et rampes)



Création de 6,8 km de pistes cyclables ou voies vertes

Chiffres-clés



500 000 de m3 de déblais et remblais



14 nouveaux ouvrages construits (ponts routiers et ferroviaires, passerelles...)



50 ha de mesures compensatoires environnementales



12 km de voie nouvelle créée



7 km de caténaires régénérées



40 aiguillages posés



1 poste de commande centralisée des installations de signalisation



Réalisation de 9,6 km de protections acoustiques

Rappel de la pertinence de la 3^{ème} voie :

La justification de l'aménagement a été présentée dans le dossier de DUP et est rappelée dans le dossier d'autorisation environnementale qui a été soumis à l'Autorité environnementale, puis à enquête publique. SNCF Réseau a travaillé à constituer un dossier qui permet d'actualiser et de compléter l'information donnée au public.

Pour le scénario de travail 4 : SERM mis en service et au quart d'heure en heure de pointe (avec AFSB mis en service / lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax mises en service), la 3^{ème} voie permettra, par exemple, de faire circuler simultanément à l'heure de pointe :

- un train omnibus et un ou deux trains de voyageurs rapides,
- un train omnibus et un TER vers Agen,
- un train omnibus et un ou deux trains de voyageurs rapides,
- un train omnibus et un TER vers Marmande,
- un train fret avec un train omnibus,
- un train de service régional à grande vitesse (SRGV) et un train omnibus.

Avec les 2 voies de l'infrastructure existante, ces dépassements ou circulations conjointes seraient impossibles ; ce qui générerait des exclusions de trafic en sus du risque sur la qualité de l'exploitation (situations perturbées). Aujourd'hui ce sont 15 trains (2 sens confondus) sur les 2 heures de pointe du matin qui circulent. Les AFSB permettront d'écouler 44 trains sur ces 2 mêmes heures de pointe : il s'agit de la capacité maxi de l'infrastructure tous trains confondus sur 2 heures de pointe.

Les trafics dits de référence sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

REFERENCE TMJA 2032		Bordeaux St Jean / Circulaire		Hourcade Nord		Hourcade Sud		racco GPSO	
		Hourcade Nord		Hourcade Sud		Racco GPSO		Beautiran	
		V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
TGV voyageurs (2032=2020)	6h-18h	16	15	16	15	16	15	16	15
	18h-22h	3	4	3	4	3	4	3	4
	22h-6h	1	1	1	1	1	1	1	1
	Total	20	20	20	20	20	20	20	20
TER	6h-18h	21	21	21	21	21	21	21	21
	18h-22h	11	12	11	12	11	12	11	12
	22h-6h	1	0	1	0	1	0	1	0
	Total	33	33	33	33	33	33	33	33
Fret Combiné (46%)	6h-18h	3	3	3	3	3	3	3	3
	18h-22h	2	2	2	2	2	2	2	2
	22h-6h	1	1	1	1	1	1	1	1
	Total	6	6	6	6	6	6	6	6
Fret Entier (54%)	6h-18h	4	4	4	4	4	4	4	4
	18h-22h	3	3	3	3	3	3	3	3
	22h-6h	2	2	1	1	1	1	1	1
	Total	9	9	8	8	8	8	8	8

Alors que les trafics avec les aménagements sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

PROJET TMJA 2062		Bordeaux St Jean / Circulaire			Hourcade Nord			Hourcade Sud			racco GPSO	
		Hourcade Nord			Hourcade Sud			Racco GPSO			Beautiran	
		V1	Vc	V2	V1	Vc	V2	V1	Vc	V2	V1	V2
TGV voyageurs (2025=2020)	6h-18h	36	0	30	36	0	30	36	0	30		
	18h-22h	9	0	15	9	0	15	9	0	15		
	22h-6h	2	0	2	2	0	2	2	0	2		
	Total	47	0	47	47	0	47	47	0	47		
SRGV (2025=2020)	6h-18h	3	0	4	3	0	4	3	0	4		
	18h-22h	1	0	0	1	0	0	1	0	0		
	22h-6h	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Total	4	0	4	4	0	4	4	0	4		
TER (2025=2020)	6h-18h	12	37	22	12	37	22	12	37	22	35	35
	18h-22h	4	15	8	4	15	8	4	15	8	14	14
	22h-6h	0	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2
	Total	16	54	32	16	54	32	16	54	32	51(**)	51
Fret Combiné (46%)	6h-18h	4	0	4	3	0	3	4	0	2	3	3
	18h-22h	6	0	6	5	0	5	5	0	5	5	5
	22h-6h	2	0	2	2	0	2	2	0	2	2	2
	Total	12	0	12	10	0	10	11	0	9	10	10
Fret Entier (54%)	6h-18h	5	0	5	4	0	4	6	0	2	4	4
	18h-22h	6	0	6	5	0	5	5	0	5	5	5
	22h-6h	2	0	2	2	0	2	2	0	2	2	2
	Total	13	0	13	11	0	11	13	0	9	11	11

IV Aménagements prévus

Le projet vise à ajouter une voie supplémentaire entre Bègles et Saint-Médard-D'Eyrans, avec dédoublement à chaque point d'arrêt (haltes et gares), permettant ainsi d'assurer la mise en place d'un service TER périurbain, tout en offrant la capacité d'accueillir les futurs trafics de trains à grande vitesse depuis et à destination de Toulouse.

L'opération s'étend entre les communes de Bègles et de Saint-Médard-d'Eyrans, sur 12 km, le long de la ligne existante Bordeaux-Sète, jusqu'au niveau du raccordement à la future ligne nouvelle.

Le passage de 2 à 3 voies entre la sortie de Bordeaux et le raccordement à la ligne nouvelle nécessite un élargissement de la plateforme ferroviaire actuelle qui s'accompagne de :

- l'amélioration de la sécurité pour les usagers de la route lors du franchissement de la voie ferrée, mais également la fiabilisation des temps de trajet et des conditions de circulation ferroviaire par la suppression des 6 passages à niveaux et la création des rétablissements routiers associés (franchissements et voiries latérales),
- le déplacement de voiries routières sur certains tronçons permettant la libération d'emprise pour l'élargissement de la plate-forme ferroviaire,
- le rallongement des ouvrages de traversée hydraulique ou la création de nouveaux ouvrages de franchissement des cours d'eau,
- la création d'une plateforme pour la voie ferrée nouvelle et la mise en place des nouveaux appareils de voie,
- la reconstruction de ponts routes existants (ne pouvant être allongés ou évités),
- la mise en œuvre de dispositifs d'assainissement pluviaux,
- le déplacement et / ou aménagement des gares / haltes existantes,

- le déplacement de la sous-station électrique de Saint-Médard-d'Eyrans,
- la mise en place d'une nouvelle signalisation et la modification des postes de signalisation actuels.

V Tableau avis des PPA ainsi que des organismes consultés

ORGANISMES CONSULTES	DATE DE CONSULTATION	DATE DE REPONSE	AVIS
1 – DRAC	13/02/2024	16/04/2024	Favorable pour Chateau d'Eyrans Favorable plus prescription pour Chateau de Sallegourde Favorable pour Parc et Chateau d'Eyrans
2 – ARS	28/02/2024	05/04/2024	Favorable sous réserve de la prise en compte des observations portant sur la qualité de l'air, des nuisances sonores et de la prolifération des larves de moustiques
3 – PREFECTURE de la GIRONDE (DDTM)	28/02/2024	26/03/2024	Avis favorable
4 – DREAL	01/03/2024	13/06/2024	Pas d'avis formulé mais analyse globalement positive avec remarques sur la pertinence de certaines normes de compensation.
5 – CNPN	01/03/2024	26/04/2024	Avis défavorable tout en soulignant la qualité du dossier sur un grand nombre de points.
6 – CLE du SAGE Vallée de la Garonne	14/02/2024	/	Aucun avis transmis et donc réputé favorable
7 – CLE du SAGE Estuaire de la Garonne et milieux associés	14/02/2024	12/04/2024	Avis défavorable non-conformité du projet au regard de l'article R12 du Sage.

<p align="center">8-Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires</p>	<p align="center">28/05/2024</p>	<p align="center">19/06/2024</p>	<p>Avis favorable sous réserve mise en œuvre de toutes les mesures de protection des deux espèces objet de la demande de dérogation, le vison d'Europe et la loutre d'Europe.</p>
--	----------------------------------	----------------------------------	---

Le dossier d'enquête a été mis en ligne le 15 juillet 2024.

A noter que plusieurs délibérations des conseils municipaux, y compris la Région Nouvelle Aquitaine, ont délibéré avant cette date.

Avis de la mairie de Bègles :

- Demande d'avis par lettre du Préfet le 11/07/2024
- Monsieur le Maire a répondu à la DDTM et au Président de la commission le 29/07/2024 : « Vous voudrez bien trouver ci-joint, l'avis de la commune de Bègles dans l'affaire citée en objet. Une inscription à l'ordre du jour du Conseil était impossible compte tenu des délais imposés. »
- **Avis favorable avec réserve.**

Avis de la mairie de Villenave d'Ornon :

- Demande d'avis par lettre du Préfet le 11/07/2024
- Réponse lettre transmise au Président de la commission le 29/07/2024.
- Pas de délibération du Conseil Municipal
- **Avis favorable avec réserve.**

Avis de la mairie de Cadaujac :

- Demande d'avis par lettre du Préfet le 11/07/2024
- Considère avoir donné son avis dans la délibération du Conseil Municipal du 26 juin 2024 « Madame, Messieurs les membres de la commission d'enquête Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil municipal du 26 juin 2024 dans le cadre de l'enquête publique à venir ».
- **Avis défavorable** par email du 12/07/2024

Re: Enquête publique relative à la demande d'autorisation
environnementale du projet AFSB - Consultation administrative



David FORT - DGA Cadaujac <dga@mairie-cadaujac.fr>
12/07/2024 13:53



À : DIARRA Carmen - DDTM 33/SPE/Protection environnement et Sites; Mairie de Cadauja...



DELIB 38 AFSB-tampon.pdf
592,98 Ko

Madame DIARRA

Vous trouverez ci-joint l'avis du conseil municipal de cadaujac émis lors du conseil du 26 juin
2024

Vous en souhaitant bonne réception,

Avis de la mairie de Saint Médard d'Eyrans :

- Demande d'avis par lettre du Préfet le 11/07/2024
- Considère avoir donné son avis dans la délibération du Conseil Municipal du 24 juin 2024, confirmé par courrier du 30/07/2024 de Monsieur le Maire.
- **Avis défavorable par lettre** du 30/07/2024.

Avis de la Région Nouvelle Aquitaine :

- Délibération du 8 juillet 2024 et Lettre du Président sur le registre numérique du 31 07 2024 confirmant cet avis.
- **Avis favorable** sur la lettre du 31/07/2024.

Avis de la Communauté de Bordeaux Métropole :

- Demande d'avis par lettre du Préfet le 11/07/2024
- **Avis favorable** lettre du 26/08/2024.

Avis de la Communauté de Commune de Montesquieu :

- Demande d'avis par lettre du Préfet le 11/07/2024
- **Avis négatif** par lettre du 29/07/2024.

VI Réponses du Maitre d'ouvrage aux demandes de la commission

Evolution du tracé à Bègles

Pendant les études d'avant-projet, une modification de tracé avec remplacement des longs appareils de changements de voies de la tranchée de Bègles par un ouvrage de franchissement d'une voie par une autre s'est révélée nécessaire au regard de l'exploitation ferroviaire à Bègles.

Cet ouvrage de franchissement permet de garantir l'exploitation ferroviaire en positionnant les RER sortant du coté Est de la gare de Bordeaux sur la voie centrale qui leur est dédiée à partir de Bègles sans se croiser à niveau avec d'autres type de trains. Le positionnement à l'Est en

gare de Bordeaux est le positionnement naturel des omnibus vers Langon, renforcé par la diamétralisation Langon St Mariens. Initialement ces croisements étaient envisagés à niveau, et ceci dans la tranchée de Bègles. Mais l'exploitabilité de ce tracé s'est avérée non garantie.

Par ailleurs la réalisation de ces appareils de voies à niveau dans la tranchée de Bègles aurait généré des travaux conséquents, notamment de terrassement pour mettre les 3 voies à la même altitude pour pouvoir y réaliser les appareils de voie. Ces travaux lourds auraient été menés totalement de nuit en pleine zone urbaine.

L'ouvrage de franchissement (dit de saut de mouton), quant à lui, peut s'inscrire au Sud de Bègles dans les emprises ferroviaires existantes, au niveau du triage d'Hourcade, en partie sur les voies de services existantes peu utilisées, et dans un cadre paysager avec peu de covisibilité.

Deux variantes ont été étudiées pour les rampes d'accès du saut de mouton : l'une en remblai classique, et l'autre en estacade. Cette seconde variante a été retenue de par son impact environnemental plus faible : meilleure transparence hydraulique, emprise de l'ouvrage finale réduite, moindre apport en matériaux.

Deux autres variantes ont été étudiées pour l'ouvrage de franchissement de l'Estey de Franc pour la voie rasante. La variante avec la portée la plus longue a été retenue permettant de positionner les appuis de l'ouvrage (piliers) en dehors du lit mineur de l'Estey et ainsi préserver les enjeux environnementaux.

Cette modification de tracé a été incluse dans l'étude d'impact, notamment **le volet acoustique**.

En conséquence, SNCF Réseau a réalisé la mise à jour de l'étude d'impact de la composante AFSB avec cet ouvrage. Cette étude d'impact comprend une partie acoustique. Elle figure au dossier (synthèse en pièce B et étude complète en annexe à la pièce B). Elle démontre que les seuils sont respectés sans mise en place de protection acoustique sur l'ouvrage, du fait de l'éloignement des maisons et que les trains qui circulent au-dessus sont les trains les moins bruyants (trains TER omnibus). En effet la première maison d'habitation se trouve à 200m du saut de mouton.

Considérant les évolutions depuis la DUP, sur le tracé initial le **nouvel aménagement du saut-de-mouton au droit de la gare de triage** évite également un impact sur le lit mineur et les berges de l'Estey de Franc et permet l'amélioration de la transparence hydraulique et de la continuité écologique du cours d'eau par rapport à l'ouvrage initialement projeté (doublement de l'ouvrage hydraulique) et les engagements pris par SNCF Réseau ci-dessus.

VII Avis de la commission

La commission d'enquête estime que SNCF Réseau a répondu aux objectifs du mémoire en réponse aux remarques de l'Autorité Environnementale.

Dans son mémoire, le maître d'ouvrage :

- a repris de façon exhaustive les recommandations de l'Autorité Environnementale, du CNPN et a pris soin d'y apporter des réponses étayées,
- a complété le dossier d'études d'impacts sur de nombreux points,
- a fait réaliser des études complémentaires (mesures de compensations, sols pollués...)
- a intégré au périmètre de l'étude d'impact le déplacement de la canalisation Terega, tout en maintenant la non intégration du site du **Réseau hydrographique du Gat mort et du Saucats**, aux motifs que le site n'est pas situé dans les emprises projet et qu'aucun lien fonctionnel n'existe avec l'opération AFSB.

1. Etude d'impact

Considérant les autres bénéfices de l'opération relevés dans le cadre de l'étude d'impact :

- **bénéfices pour la santé publique** par effet direct du projet sur la qualité de l'air liés au caractère non polluant du transport ferroviaire utilisant l'énergie électrique et effet indirect de report d'une partie des transports routiers émetteurs de gaz d'échappement ;
- **amélioration de la sécurité routière/ferroviaire** et de l'environnement notamment via la suppression de 6 passages à niveau ;
- **amélioration de l'attractivité des territoires et du développement économique local** via l'augmentation des fréquences des trains pour chaque point d'arrêt et ainsi l'accès facilité à la métropole de Bordeaux (zone principale d'emploi mais aussi lieu de lieux de culture et de services de santé en Gironde) ;
- **création d'emplois directs et retombées économiques indirectes pendant la phase travaux** intégrant une offre d'emplois locaux et pour personnes en insertion ;
- **opportunité de renforcement des modes doux** (création de passages pour les modes doux, élargissement des ponts routiers pour accueillir les cycles, les piétons et les usagers du train,) **et de création de Pôle d'Echanges Multimodaux** ;
- **opportunité de réaménagement et modernisation des gares et haltes du tracé** en les rendant notamment accessibles aux personnes à mobilité réduite et en les réaménageant afin d'améliorer l'usage des utilisateurs et des personnes vivant à proximité.
- **revalorisation des abords de l'infrastructure en terme paysagers** ;
- **contribution à la lutte contre le réchauffement climatique** avec une **réduction des gaz à effet de serre** découlant du report modal. Une réduction d'environ 1 800 teCO₂ est attendue par an à la mise en service avec un report modal permettant de compenser les émissions de l'opération en une vingtaine d'années environ puis de les réduire.

Considérant les incidences négatives de l'opération au niveau de l'environnement humain et des activités :

Les effets sur le milieu humain seront limités en raison de la réalisation **d'aménagements ferroviaires sur ou à proximité immédiate d'une infrastructure déjà existante. 34 propriétés doivent néanmoins être acquises** et 2 zones d'activités sont par ailleurs concernées par l'opération.

L'opération des AFSB entraîne une **artificialisation des sols de 12,041 hectares**. Si l'opération **se concentre sur les emprises du réseau ferré actuel sur les communes de Bègles et Villenave-d'Ornon**, des emprises nouvelles sont nécessaires à **Cadaujac (6,66 ha) et Saint-Médard-d'Eyrans (4,278 ha)**, principalement en zone naturelles N (**10,386 ha**), le reste sont des zones agricoles A (**1,655 ha**).

Les documents d'urbanisme des différentes communes concernées par l'opération ont été **mis en compatibilité lors de l'enquête publique des AFSB réalisée en 2014**

La problématique de l'acoustique est **prépondérante dans ce secteur, du fait de la proximité des zones habitées, d'ores et déjà exposées au bruit ferroviaire. 9,58 km linéaires de protections acoustiques** à la source seront mis en place, avec des mesures complémentaires de type isolation de façade.

Suite à la suppression des six passages à niveaux, la circulation sera rétablie en place ou rabattue avec des incidences notamment pour les riverains.

Les effets sur les activités agricoles et sylvicoles du secteur sont limités en raison de **l'absence d'un nouvel effet de coupure**. Ainsi, les seuls effets seront liés à des emprises sur des parcelles en bordure de la voie ferroviaire actuelle et à la **suppression d'un franchissement de la voie ferrée au niveau de la rue de la Pontrique** qui ne sera pas rétabli sur place.

Considérant les incidences négatives de l'opération au niveau de l'environnement physique et naturel :

L'environnement physique dans la zone d'étude est **particulièrement sensible** et est caractérisé par la présence de nombreux **cours d'eau et zones humides**. **L'allongement des ouvrages hydrauliques** actuels intègre les enjeux physiques et naturels afin de ne pas aggraver l'effet de **coupure déjà présent**.

La prise en compte du **risque de pollution accidentelle** par la mise en place de **bassins d'écrêtement** avec possibilité de confinement permet d'améliorer la situation existante.

Concernant la **pollution chronique**, le maître d'ouvrage s'engage à respecter l'accord-cadre signé entre les ministères en charge de l'écologie et la SNCF, pour **réduire l'utilisation des produits de désherbage** et le risque de pollution associé.

Concernant l'amélioration de la situation existante par la mise en place de **réseaux de drainage équipés** (déshuileurs, séparateurs à hydrocarbures...) au droit des nouvelles infrastructures ainsi que des tronçons routiers reconstitués.

L'exposition au risque d'**inondation** ne sera pas modifiée. Les simulations à partir d'une **crue centennale avec concomitance avec une crue de la Garonne** concluant à **l'absence d'impact sur les zones habitées**.

Environ 4,26 ha de zones humides sont impactés.

Le ratio total de compensation pour les zones humides est porté à 256%, soit supérieur au ratio de 150% imposé par le SDAGE.

Les effets sur l'environnement naturel du projet concernent essentiellement :

- la **substitution d'habitats naturels** est le principal effet négatif de l'opération sur le patrimoine naturel en phase d'exploitation. Les **effets d'emprise** pouvant entraîner la disparition et/ou le déplacement d'espèces :
 - o **1,2 ha de zones Natura 2000 en lien avec la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) du Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans** est concernée par les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, au niveau des vallées de l'Eau Blanche, de la Péguillère et du Cordon d'Or (communes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans)
 - o et près de **12 ha de ZNIEFF**.
- un **renforcement des effets de coupure** des territoires de vie de la faune sauvage liés à la présence de la ligne ferroviaire même si certains aménagements dans les ouvrages hydrauliques des cours d'eau permettront d'améliorer l'existant (encorbellements pour la faune semi-aquatique).

Considérant les incidences spécifiques de l'opération sur les Natura 2000

Les incidences résiduelles de l'opération ferroviaire sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire **sont évaluées comme étant faibles à négligeables à l'échelle du site Natura 2000.**

L'étude d'impact conclut que l'opération 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.

Considérant les incidences de l'opération sur le patrimoine, le tourisme, les loisirs et les insertions paysagères

L'aménagement de la ligne existante supposera souvent des modifications de la plate-forme ferroviaire (élargissement, rehaussement), générant des **effets d'emprise** dans un contexte péri-urbain et urbain.

Les mesures acoustiques supposeront la **pose d'écrans acoustiques, impliquant des coupures visuelles.**

Les mesures paysagères d'insertion de la ligne **sont propres à chaque séquence**, selon leur ambiance urbaine, péri-urbaine ou « naturelle » et une insertion optimale **aux abords des sites les plus sensibles.**

Les gares et haltes seront accompagnées **d'aménagements paysagers** afin de faciliter la lisibilité de l'espace et améliorer les usages.

Dans les secteurs moins urbanisés, des haies arbustives pourront être **plantées en pied de remblais** pour filtrer les perceptions visuelles. Selon les cas, des traitements de berges, des

reconstitutions de lisières, et plantations de milieux humides seront proposés pour mettre en valeur le patrimoine naturel du secteur.

Le projet est porteur d'attractivité pour le territoire, l'amélioration de la desserte **favorisant notamment le tourisme**.

Des mesures seront prises pour limiter les nuisances occasionnées notamment pendant la phase travaux. Les itinéraires de randonnée seront rétablis, l'opération n'altèrera pas la pratique de ces loisirs.

L'opération intègre des mesures spécifiques pour le traitement des deux périmètres de protection de **monuments historiques inscrits concernés** par le projet AFSB : le château de Sallegourde et son parc inscrit à Villenave-d'Ornon ainsi que le château d'Eyrans, à Saint-Médard-D'Eyrans et son parc inscrit.

Considérant les incidences de l'opération en phase travaux

L'implantation des **bases chantier et bases de vie** s'articulera autour de la **base chantier principale d'Hourcade**.

Ce positionnement permet d'éviter une grande partie des effets liés à ce type d'aménagement (besoin d'emprises au-delà du faisceau ferroviaire existant, travaux de terrassement...). Le réaménagement de la gare de triage permettra le maintien des circulations commerciales et l'activité fret durant les travaux.

Les principaux **effets négatifs sur le cadre de vie et la santé humaine seront concentrés en phase travaux** Temporairement, les activités économiques et touristiques à proximité du chantier pourront également être perturbées.

L'élargissement de la plate-forme ferroviaire et ses effets sur les routes existants impliqueront une **perturbation des axes de déplacement à proximité**. Des déviations seront mises en place afin d'assurer la continuité des déplacements.

Les **circulations ferroviaires** pourront également être perturbées mais les travaux seront aménagés pour que ces perturbations soient évitées au maximum et le cas échéant limitées dans le temps.

Les emprises de la phase travaux seront **plus larges** que les emprises définitives. À la fin des travaux, les parcelles seront **remises en état et restituées** à leurs propriétaires avec indemnisation et réparation des éventuels dommages accidentels.

Le principal effet concerne le **bruit du chantier** d'autant plus qu'une partie des travaux devra se dérouler de nuit pour garantir le passage des trains de jour. **Trois établissements à proximité de la ligne ferroviaire existante feront l'objet d'une attention ciblée** (Maison d'Accueil Spécialisée le JUNCA à Villenave-d'Ornon, Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes Le lac Calot et Institut Thérapeutique Éducatif et Pédagogique Millefleurs à Cadaujac).

Le secteur du projet comporte un **réseau hydrographique assez dense** et des **nappes souterraines fortement vulnérables**. Concernant les eaux superficielles, les modalités de **réalisation des travaux seront très contraignantes** pour préserver les milieux des effets induits par les travaux et permettent un **maintien efficace du fonctionnement hydraulique pendant la phase de travaux**.

Le phasage des travaux prendra également en compte les risques d'inondation et les périodes sensibles vis-à-vis de la faune aquatique.

Le **bilan des matériaux** fait état d'un besoin en matériaux en raison d'une configuration en léger remblai et de possibilités de réemploi des déblais limitées.

Considérant la vulnérabilité de l'opération au changement climatique et considérant sa contribution en termes de bilan énergétique et de gaz à effet de serre

Du point de vue des risques naturels, la zone d'étude est principalement confrontée aux risques **d'inondation** par débordement de cours d'eau, mais également par submersion marine dans l'estuaire de la Gironde et en amont.

Le périmètre est soumis à un aléa moyen à fort de retrait-gonflement des sols argileux. Les **feux de forêts** amplifiés par l'augmentation des sécheresses, constituent également des risques naturels majeurs rencontrés, notamment au niveau des communes de Saint Médard et de Cadaujac.

La vulnérabilité des infrastructures AFSB, a également été étudiée au regard **des évolutions des épisodes extrêmes de températures (chaleurs, froid), de précipitations et de vents.**

L'aléa des épisodes de **températures extrêmes chaudes étant le plus impactant** pour l'infrastructure ferroviaire, les mesures portent principalement sur ce paramètre.

Les projets ferroviaires contribuent à **réduire la consommation d'énergie pétrolière**, essentiellement par **les reports du trafic de la route et de l'aérien vers le rail**. Cette baisse de la consommation d'énergie **réduit d'autant la part des importations pétrolières. Sur 50 ans, le gain cumulé du projet représenterait une économie totale de plus de 2,3 millions de tep ou tonne équivalent pétrole ; (scénario mesures existantes), de plus de 2,9 millions de tep (scénario avec mesures supplémentaires).**

Par ailleurs, le Bilan Carbone de l'opération révèle que les **travaux du projet** (terrassment, génie civil, équipements ferroviaires, y compris les autres familles d'émissions tels que le changement d'affectation des sols, les déplacements du personnel de chantier, etc.) engendreront environ **2,5 millions de teCO₂**. La **construction des lignes engendrera 7 094 teCO₂ par km** de ligne nouvelle soit un total de 2,4 millions de teCO₂.

Dans le scénario « avec mesures existantes », les **reports modaux depuis l'avion et la route génèreront des « bénéfiques CO₂ »**. Ces gains annuels atteignent un pic à 156 000 teCO₂ en 2035, puis déclinent avec l'évolution du parc automobile moins émetteur de GES. La compensation du bilan de la construction (2,4 MteCO₂) est atteinte en 2048, **soit 16 ans après la mise en service**. Dans le scénario « avec mesures supplémentaires », la compensation du bilan de la construction est atteinte en 2056.

Considérant la coordination avec les projets annexes de l'opération AFSB et projets cumulés

Le dossier **intègre l'étude d'impact Terega** relative à la déviation de la canalisation de gaz en phase travaux et permanente. Terega conduit sa propre procédure **demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport de gaz naturel et**

d'une demande de déclaration d'utilité publique (avec mise en compatibilité du PLU et enquête parcellaire) prévue à l'automne 2024.

L'analyse des effets cumulés en phase d'exploitation, montre des **effets cumulés positifs principalement dans le domaine du développement urbain et économique** de l'agglomération bordelaise, du fait de la **synergie entre la desserte de la gare de Bordeaux - Saint-Jean par la grande vitesse** (LGV Tours- Bordeaux et lignes nouvelles), et l'opération d'intérêt national « Bordeaux Euratlantique », dont la ZAC Saint-Jean Belcier est une première étape de réalisation.

Considérant la démarche globale ERC qui soutient l'étude d'impact depuis la recherche de scénarii de tracé de moindre incidence jusqu'à la planification des mesures de réduction et de compensation.

Compte tenu des surfaces révisées de zones humides impactées, et des surfaces de compensation mises à jour avec 2 nouveaux sites de compensation SCZ10 et SCZ12, **le ratio total de compensation pour les zones humides est porté à 256%, soit bien supérieur au ratio de 150% imposé par le SDAGE.**

L'évaluation financière des mesures d'évitement, de réduction et de suivi du projet représentent un coût de l'ordre de **459 730 €** (sans y inclure le coût des mesures compensatoires).

Le montant total estimé pour les **travaux de compensation** présenté au stade du dossier s'élève à **1 498 035,00 €** (ce montant ne comprend pas la partie maîtrise d'œuvre et les différents suivis effectués sur 50 ans).

Le dossier expose également le **planning prévisionnel des travaux**, calé sur les mesures les périodes possibles en lien avec l'environnement : défrichement et premières ouvertures d'emprises : sur les périodes automnales et hivernales alors que les travaux en cours d'eau se feront à l'étiage (période estivale).

Considérant l'avis de l'AE du 25 avril 2024 sur les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (avis n°2024-11) qui conclut que « le dossier, dans son ensemble, traite plusieurs volets de façon satisfaisante et même parfois à un niveau peu commun dans les études d'impact analysées par l'Ae ».

Considérant ses recommandations sur le fond :

- de prendre en compte toutes les composantes du projet dans l'analyse des incidences, en particulier la déviation de la canalisation de gaz naturel Terega et l'ensemble des aménagements autour de la halte de Saint Médard d'Eyrans en tenant pleinement compte de la pollution des sols, et de mieux justifier les composantes secondaires du projet (notamment pistes cyclables et protections acoustiques)
- de démontrer l'équivalence fonctionnelle des mesures de compensation pour les atteintes aux zones humides et à la biodiversité
- de revoir à la baisse les objectifs en termes de niveau de bruit à ne pas dépasser pour un grand nombre d'habitations (voire d'étages) et d'adapter les mesures de protection en étroite concertation avec les riverains
- de prévoir des volets « déplacements », « énergie / gaz à effet de serre », « qualité de l'air », « pollution lumineuse » spécifiques aux AFSB, prévention des nuisances en phase travaux et dispositif de suivi, pour l'instant absents du dossier

- d'approfondir l'analyse de certains volets peu traités dans les dossiers soumis à l'Ae : artificialisation et développement de l'urbanisation, impact des chaleurs extrêmes.

En conclusion dans son mémoire en réponse daté de mai 2024, le maître d'ouvrage a pris soin de **répondre de façon exhaustive à l'ensemble des recommandations et d'étayer ses commentaires**.

2. Autorisation au titre de la Police de l'Eau

Considérant le rétablissement des écoulements naturels

- Des modélisations hydrauliques ont permis de s'assurer que le dimensionnement des ouvrages hydrauliques permet le **respect des valeurs admissibles cibles de remous** en amont immédiat des ouvrages.
- L'opération prévoit le rétablissement des **écoulements naturels pour une crue centennale ou la plus forte crue connue (crue historique)** si elle est supérieure à la crue centennale.
- Les ouvrages ont été aménagés pour **tenir compte des espèces animales fréquentant le cours d'eau notamment espèces protégées : Vison et Loutre (dégagement des berges et / ou mise en place d'encorbellement pour permettre le passage de la petite faune selon les caractéristiques des ouvrages)**.

Considérant la gestion des eaux pluviales

- Le **respect des principes d'assainissement** appliqués au niveau des réaménagements ou de création des voies mais aussi du réseau routier, des haltes, des PEM créés ou modifiés du fait de l'opération.
- La faible probabilité **d'accident ferroviaire**, de même que le risque **jugé très faible de pollution chronique des eaux pluviales** au droit des infrastructures ferroviaires
- La limitation de mise en place des ouvrages d'écroulement/ rétention dans des secteurs à enjeux environnementaux (zones humides, Natura 2000, habitats d'espèces protégées, bâtis) ou dans les zones où la nappe affleure ainsi que la mise en place de mesures de prévention ou d'imperméabilisation des ces ouvrages lorsque que nécessaire

Considérant que le projet intercepte les zones humides à hauteur d'environ 4,26 ha et respecte l'obligation de restitution d'une surface compensatoire supérieure à 150%.

Considérant que les travaux de fondation des ouvrages d'art sont susceptibles d'occasionner des essais de pompages, sondages, forages puis des prélèvements provisoires pour leur mise à sec en phase travaux.

Considérant que le prolongement des ouvrages hydrauliques de traversée conduit à modifier le tracé de certains cours d'eau en sortie des ouvrages sur un cours linéaire et toutes les mesures devront être prises pour éviter de forts biais (éviter les « coudes »), des longueurs trop importantes (éviter l'effet « tunnel »), et préserver une vitesse d'écoulement compatible avec la préservation de la faune aquatique.

Considérant que des mesures permettant d'assurer la continuité écologique des cours d'eau à forts enjeux (Natura 2000, axe migrateur, réservoir biodiversité, habitat d'espèces patrimoniales et protégées) seront mises en œuvre pour le prolongement ou la création de nouveaux ouvrages : encorbellements en continuité des berges pour la petite faune, préservation- reconstitution du lit naturel du cours d'eau pour les espèces aquatiques.

Considérant que le projet soustrait une surface à l'écoulement des crues de 2,33 ha et respecte l'obligation de mise en œuvre de zones de compensation hydraulique (création de champ d'expansion de crue par surcreusement dans le lit majeur du cours d'eau concerné).

Concernant le risque inondation, d'une manière générale, les études hydrauliques réalisées montrent que l'opération n'a pas d'incidence significative sur les hauteurs d'eau au droit des zones à enjeux (soit les habitations) par rapport à la situation actuelle.

Considérant les mesures en phase travaux ainsi que le plan de surveillance et d'entretien proposés.

Considérant la délibération du 03-2024 du bureau de la Commission Locale de l'Eau du SAGE « Estuaire de la Gironde et Milieux Associés » mentionnant un avis de **non-conformité du projet au regard de la règle R2 du SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés** et une 2^{ème} recommandation portant sur la **demande de redéposer un dossier complété.**

Considérant la réponse du maître d'ouvrage et compte tenu des **surfaces révisées de zones humides** impactées, et des surfaces de compensation mises à jour avec 2 **nouveaux sites de compensation SCZ10 et SCZ12**, le ratio **total de compensation pour les zones humides est porté à 256%**, soit bien supérieur au ratio de 150% imposé par le SDAGE et le SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés.

Considérant qu'aucun avis n'ayant été transmis à la DDTM Gironde concernant le SAGE Vallée de Garonne, celui-ci est réputé favorable tacite.

En conclusion dans son mémoire en réponse daté de mai 2024, le maître d'ouvrage a pris soin de **répondre de façon exhaustive à l'ensemble des recommandations et s'est engagé à prendre en compte des éventuels éléments nouveaux.**

3. Demande d'autorisation de défrichement

Considérant la procédure d'examen au cas par cas a été réalisée auprès de l'Autorité environnementale compétente à savoir le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) au titre de la rubrique 47 du tableau annexé de l'article R.122-2 du Code de l'environnement indiquant que les surfaces défrichées nécessaires pour le projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux étant comprises entre 0,5 et 25 ha,

Considérant la décision du 21 novembre 2016 du CGEDD « *En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies à ce jour par le pétitionnaire, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB), présentés par SNCF Réseau, n° F-075-16-C-070, sont soumis à étude d'impact.*

Cette étude d'impact est celle du projet GPSO, qui ne nécessite pas d'être actualisée à l'occasion de la procédure d'autorisation de défrichement, objet du présent dossier.

Considérant que la totalité du défrichement présente une surface de 9,85 ha et que les zones défrichées nécessitant une demande d'autorisation de défrichement représentent une surface de 8,18 ha.

Considérant que le financement ou la participation financière à des aménagements d'espaces boisés par le maître d'ouvrage sera réalisé conformément à l'article L.341-6 du Code forestier au fond stratégique de la forêt et du bois pour les secteurs défrichés de façon permanente ou temporaire.

En conclusion, la commission n'émet pas d'objection.

4. Autorisation de travaux aux abords d'un monument historique

L'Architecte des Bâtiments de France de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de la Gironde a rendu trois avis portants sur le Château d'Eyrans sur le Château de Sallegourde (tous deux Monuments historiques) et le château d'Eyrans et son parc (site inscrit).

Sur le Château d'Eyrans

L'Architecte des Bâtiments de France donne son accord assorti de recommandations et/ou d'observations.

Considérant que le projet porte sur des aménagements ferroviaires situés dans le périmètre du Château protégé au titre des monuments historiques,

Considérant dès lors qu'il convient dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme de communiquer l'ensemble des pièces graphiques permettant d'instruire la demande à savoir : des coupes avant et après travaux – des insertions paysagères – des photographies de l'état existant, un plan de masse avant et après travaux – une notice descriptive exhaustive pour ce qui concerne les aménagements et modifications prévus au niveau du terrain, des voies, des bas-côtés et du pont route.

Considérant que le maître d'ouvrage SNCF réseau prend note de l'avis de l'ABF et s'engage à communiquer l'ensemble des pièces graphiques demandées dans le cadre de l'instruction des procédures d'urbanismes complémentaires qui s'avèreraient nécessaire au projet.

Sur le château de Sallegourde

L'Architecte des Bâtiments de France conscient que le projet est de nature à porter atteinte à la conservation ou la mise en valeur du ou des monuments historiques ou des abords, donne son accord assorti de prescriptions.

Considérant qu'afin de limiter l'impact paysager du futur mur écran acoustique, le projet doit s'attacher à suivre la prescription qui consiste à planter devant le mur, une haie dense

composée à 70 % d'arbustes persistants et à 30 % d'arbustes caducs. Composée d'essences mélangées sa hauteur minimale est celle du mur.

Considérant qu'il convient de préserver l'arbre situé sur la parcelle BI 41 de l'autre côté de la rue du Bois Lalande.

Plus généralement l'ABF rappelle au pétitionnaire que l'appréciation de la covisibilité entre un projet et un monument historique relève de sa compétence exclusive.

Considérant que SNCF réseau prend en compte l'avis de l'ABF concernant le Château de Sallegourde (haie dense devant le mur et préservation de l'arbre parcelle BI 41).

Sur le château d'Eyrans et son parc (site inscrit)

L'Architecte des Bâtiments de France, après avoir rappelé que le projet situé dans le site inscrit relève des dispositions des articles L.341-1 et R.341-9 du code de l'environnement et R.425-30 du code de l'urbanisme ; émet un avis favorable en exprimant toutefois des recommandations et/ou observations au titre du patrimoine, de l'architecture ou du paysage.

Considérant qu'il convient dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme relative aux modifications des bas-côtés (plan projet 25000 VA) au niveau de la limite du site inscrit au croisement de la route départementale 214 et de la côte de Monteroy ; de communiquer l'ensemble des pièces graphiques permettant d'instruire la demande à savoir : des coupes avant et après travaux – des insertions paysagères – des photographies de l'état existant – un plan de masse avant et après travaux – une notice descriptive exhaustive essentiellement pour ce qui concerne les aménagements et modifications prévues au niveau du croisement et dans le périmètre du site inscrit.

Considérant que le maître d'ouvrage prend en compte l'avis de l'ABF concernant le château d'Eyrans et son parc, s'engageant à communiquer l'ensemble des pièces graphiques demandées dans le cadre de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme.

En conclusion, le maître d'ouvrage a pris en compte les remarques et s'engage à réaliser les préconisations demandées.

5. Demande de dérogation auprès du Conseil National de Protection de la Nature

Dans sa séance du 26 avril 2024 le CNPN a rendu un avis complet sur une demande de dérogation formulée par la SNCF réseau dans le cadre du projet d'aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux.

Cette demande de dérogation concerne notamment le Grand capricorne, le Moineau Triquet, la Nocturne Commune (chauves-souris), la loutre d'Europe et le vison d'Europe.

Considérant sur la qualité et la forme du dossier le CNPN estime qu'il est préférable que la zone prévue pour l'implantation de nouvelles voiries et infrastructures soit reportée sur les cartes (plus de 25 au total), appréciation des stations (de flore et habitat naturel) directement concernées.

Considérant que le maître d'ouvrage répond que la zone d'implantation du projet (définitive et temporaire) apparaît sur toutes les cartes « impacts » de l'atlas cartographique et notamment pour les espèces protégées et les habitats d'espèces flore.

Considérant que le CNPN souhaite que la localisation des contacts de faune (seuls les habitats d'espèces sont cartographiés) soit reportée sur les cartes, ce qui améliore la qualité de l'information apportée.

Considérant que le maître d'ouvrage prend note et répond qu'il s'agissait d'une demande des services de l'État de ne faire apparaître que les habitats espèces sur les cartes faune.

Considérant que le CNPN souligne que contrairement aux affirmations de la pièce D du dossier, ce n'est pas une seule ZSC qui est concernées mais deux.

Considérant que le maître d'ouvrage répond que le site du réseau hydrographique du Gât Mort et du Saucats n'est pas concerné par l'aire d'étude. Il précise toutefois qu'une description des enjeux du secteur Gât Mort de l'étude d'impact est cependant intégré au dossier CNPN du fait de la proximité et du maillage écologique du secteur

Considérant que le CNPN estime que les inventaires des espèces et notamment sur les espèces aquatiques et les inventaires pré-vernaux en flore sont insuffisants.

Considérant que le maître d'ouvrage précise que si un inventaire des espèces piscicoles n'a pas été effectué en 2021-2022, une expertise géomorphologique des cinq cours d'eau a cependant été effectuée sur trois jours de terrain. Il précise en outre que la surface d'habitats humides au sein de l'aire d'étude est très faible.

Considérant que le CNPN souhaite que les modalités les prospections chiroptères dans les bâtiments qui vont être détruits soit développées

Considérant que le maître d'ouvrage précise que la détection de présence potentielle de site de reproduction des chauves-souris dans les bâtiments détruits a été réalisée sur plusieurs périodes favorables.

Considérant que le CNPN estime que l'évaluation des enjeux aurait mérité une évaluation plus forte et notamment en tant qu'habitats d'espèces faune et flore (Loutre et surtout Vison d'Europe).

Considérant que le maître d'ouvrage reconnaît que si les enjeux de ces habitats apparaissent en effet « négligeable » vis-à-vis des espèces floristiques qui y ont été retrouvées, ces habitats apparaissent cependant en fort et très fort au sein de l'atlas cartographique « Synthèse des enjeux écologique ».

Considérant que le CNPN souhaiterait que certaines évaluations mammifères soient revues. Ainsi le lapin de garenne chassé est coté fort, alors que la loutre espèce protégée est cotée faible.

Considérant que le maître d'ouvrage répond que le vison d'Europe a bien été classé majeur pour tous les cours d'eau de l'aire d'étude et que lapin de garenne est une espèce en très forte chute et se fait de plus en plus rare en Aquitaine de même que pour ces habitats. Quant à la loutre d'Europe si c'est une espèce PNA, elle reste très commune en Aquitaine.

Considérant que le CNPN regrette que l'évaluation des impacts en phase travaux et en face exploitation est très peu développée (sur deux espèces) alors qu'une analyse était également attendue pour les autres espèces relevées dans l'état des lieux.

Considérant que le maître d'ouvrage répond que les autres espèces protégées sont en dehors de l'emprise projet, les impacts indirects étant considérés comme négligeables au vue de leur emplacement.

Considérant que le CNPN prend note de l'intégration du déplacement de la canalisation Terega dans les impacts globalisés du projet.

Considérant que le maître d'ouvrage expose que l'impact de ce déplacement sur les habitats d'espèces protégées a cependant été classé comme faible.

Considérant que le CNPN s'il se félicite du positionnement d'une banquette pour le passage des mammifères semi aquatiques il craint qu'une plus grande largeur induise une modification du courant et donc de l'impact de sortie.

Considérant que le maître d'ouvrage précise qu'aucune banquette ne sera installée au niveau des ouvrages hydrauliques ; que seuls des encorbellements sont prévus sur ces nouveaux aménagements installation qui ne modifient pas le courant puisque toujours hors d'eau.

Considérant que le CNPN estime que dans le cadre d'une démarche ERC, la méthode employée par le maître d'ouvrage peut être améliorée.

Considérant que le maître d'ouvrage, s'il reconnaît la méthode utilisée, ajoute que le coefficient utilisé est cependant multiplié à deux autres coefficients tant et si bien que le ratio de compensation varie de 1 à 5 pour toutes les espèces prises en compte.

Considérant que le CNPN évoque la situation de deux ensembles de parcelles dégradées sur lesquelles le gain écologique n'est pas évalué.

Considérant que le maître d'ouvrage répond que ces deux ensembles ne font plus parties de la compensation et que leur description a déjà été supprimée du dossier CNPN.

Considérant que le CNPN demande à SNCF réseau qu'un suivi de la faune sur les emprises temporaires et après mise en service soit étendu à la flore y compris en dehors des emprises temporaires et sur une période plus longue que celle envisagée initialement (5 passages au cours des 10 premières années).

Considérant que le maître d'ouvrage répond que le suivi de la faune sur les emprises temporaires sera allongé à un suivi sur 50 ans et sera étendu à la flore.

Considérant que le CNPN constate que la voie actuelle constitue un corridor pour les espèces terrestres et que le projet n'apporte pas d'amélioration du corridor biologique terrestre pour ces espèces malgré les aménagements paysagers.

Considérant que le maître d'ouvrage constate aujourd'hui que la trame verte et très peu développée alors que les aménagements prévus au projet, amélioreront de façon non négligeable les continuités écologiques et les corridors entre les différents habitats d'espèces à proximité.

Considérant que le CNPN in fine estime que la dérogation n'apporte pas encore la démonstration que le projet et ses mesures de compensation induiront un gain net de biodiversité sur les sites de compensation concernés et ce à la hauteur des pertes générées par le projet, dans la mesure où la recherche de compensation n'est pas encore terminée.

En outre la description actuelle des mesures de compensation ne précise pas suffisamment les mesures de gestion prévues et les gains attendus.

Par ailleurs aucun tableau de synthèse des bilans, par espèces, des pertes et des gains calculés ou attendus à ce stade, n'accompagne la demande de dérogation, dès lors et à ce stade il n'est pas possible de mesurer les besoins de compensation restant à consolider.

Considérant que le maître d'ouvrage conscient du besoin de complément précise que l'analyse du gain écologique et la compensation seront complétées dans le dossier par les recherches en cours des parcelles de compensation manquantes. Une analyse par espèces parapluie sera effectuée et affinée pour chaque mesure de gestion proposée et adaptée aux habitats présents sur les parcelles de compensation.

Quant au tableau de synthèse des bilans, par espèce, des pertes et des gains calculés ou attendus à ce stade, le maître d'ouvrage rappelle qu'un tableau de ce type est présent dans la partie 6.4.11 du dossier.

Considérant que le CNPN souhaite être ressaisi en cas de dépôt d'un nouveau dossier et dans un but d'amélioration du dossier :

Conseille la réévaluation à la hausse des différents impacts, en précisant mieux le détail du calcul de la surface impactée et en détaillant les impacts cumulés pour permettre un meilleur dimensionnement des impacts résiduels

Quant aux besoins en compensation il doit être redéfini par l'emploi d'une méthode objectivée de dimensionnement, en détaillant plus clairement par espèce, habitat et fonction.

Les mesures de compensation devront être associées à la démonstration d'un gain écologique plus ambitieux et être dimensionnées aux impacts résiduels qui devront être réévalués.

Considérant que le maître d'ouvrage prévoit de conserver la méthode utilisée en apportant des précisions sur le détail du calcul de la surface impactée, les trois coefficients utilisés (enjeux de l'espèce, enjeux de l'habitat et perte relative de la fonction) devant être plus détaillés pour chaque espèce parapluie.

Considérant que le service patrimoine naturel Département biodiversité, espèces et connaissance dans sa réponse du 28 mai 2024 indique que :

*après un rapide rappel des impacts bruts, des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre et des impacts résiduels du projet sur les mammifères semi-aquatiques, ce document détaille les **modalités de calcul des pertes écologiques pour le Vison d'Europe** (retenu comme espèce parapluie) qui s'établissent à **15,36 ha**, et présente les **6 secteurs et les mesures de compensation envisagées pour les espèces concernées**.*

*Les mesures proposées consistent pour l'essentiel à **restaurer une mosaïque de boisements et prairies humides** (bocage humide) ainsi que **les continuités écologiques** associées aux haies, cours d'eau et fossés, notamment en lien avec les ouvrages de franchissement de cours d'eau, spécifiquement aménagés au droit l'infrastructure.*

*Les **gains écologiques** de la reconstitution, au sein du lit majeur de la Garonne, d'un réseau de sites fonctionnels pour les mammifères semi-aquatiques sont estimés à **16,51 ha** (pour 3,2*

ha impactés) et permette de couvrir les besoins de compensation pour ces espèces à hauteur de 100 %.

Aucune mesure compensatoire n'est sensu stricto proposée pour les chauves-souris anthropophiles.

Néanmoins, la mesure MR7 (aménagement de gîtes bâtis) peut constituer une mesure adaptée au groupe visé.

[Extrait du document DREAL du 1 mars 2024]

Enfin le ministère attire particulièrement l'attention sur le fait que son avis ne porte que sur les deux espèces Loutre d'Europe (*Lutra lutra*) et Vison d'Europe (*Mustela lutreola*), et ne préjuge pas de la décision qui sera prise pour les autres espèces concernées par le projet qui présentent pour certaines de très forts enjeux de conservation, notamment les **chauves-souris et la Cistude d'Europe**.

[Extrait du document du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 19 juin 2024]

En conclusion

Au regard des engagements du maître d'ouvrage sur les demandes précises du CNPN, il est désormais raisonnable de considérer, à l'instar de l'avis formulé par la DREAL, que les conditions d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux sont conformes aux recommandations du Conseil National de Protection de la Nature.

De plus, comme le souligne la Région Nouvelle Aquitaine dans son courrier du 25 juillet 2024 indique que :

Un observatoire de l'environnement permettra de rendre compte des suivis de l'état de conservation des espèces et habitats impactés. Le retour d'expérience de l'observatoire de l'environnement de la LGV Tours-Bordeaux a montré son efficacité en matière de suivi écologique et de gestion des mesures conservatoires, en lien avec les associations, les fédérations de chasses et de pêche, les chambres d'agricultures, les organismes gestionnaires et les propriétaires agricoles ou forestiers conventionnés.

6. Considérations générales

Considérant que l'ensemble des observations recueillies souligne un refus de la LGV mais demandent l'optimisation des voies existantes pour que les trains du quotidien soient privilégiés.

Considérant, comme le souligne l'Autorité Environnementale dans son avis du 25 avril 2024 :

Dans son avis du 25 avril dernier, l'Ae, tout en mettant en évidence certaines pistes d'amélioration, souligne les efforts du maître d'ouvrage, qui « a pris soin de tirer les conséquences de l'avis de l'Ae sur le « projet » similaire AFNT. Le dossier, dans son ensemble, traite plusieurs volets de façon satisfaisante et même parfois à un niveau peu commun dans les études d'impact ». Il conviendra de maintenir a minima cette qualité et ce niveau d'exigence tout au long du projet. La SGPSO sera ainsi vigilante à la maîtrise des risques environnementaux pendant les travaux et à la bonne conception et mise en œuvre des mesures compensatoires sur le long terme.

Considérant la contribution SGPSO à l'enquête publique :

En ce qui concerne plus largement le GPSO, des engagements ont été pris par l'État et le maître d'ouvrage en matière d'environnement. Ils serviront de référence à la mise au point détaillée du projet, mais aussi au contrôle de la mise en œuvre effective des dispositions après mise en service. Ces engagements portent notamment sur l'insertion du projet dans le cadre de vie, les protections acoustiques, le suivi des émissions de carbone pendant la phase chantier mais aussi la préservation des eaux superficielles et souterraines, des zones humides, des milieux naturels, ou encore de la faune et de la flore.

Considérant que la DUP a été prorogée par arrêté préfectoral le 26/09/2022. La commission note qu'il existe un recours d'association en date du 28 novembre 2022.

Considérant que la majorité des aménagements sont réalisés sur une infrastructure SNCF déjà existante.

Considérant que la période estivale n'a pas gêné l'expression du public compte tenu **d'une part de la prolongation demandée**, par le président de la commission d'enquête, **de 15 jours, portant la durée de l'enquête à 45 jours et d'autre part du nombre d'observations recueillies** (plus de 2809 en comparaison à l'enquête publique sur les AFNT, 162 observations dans la période du 6 novembre au 5 décembre 2023) ; prouve que **la période estivale n'a pas été un frein à l'expression du public.**

Le **registre numérique** mis en place a permis, en plus, de s'exprimer quel que soit sa localisation géographique.

Enfin **l'information du public a été, outre l'aspect réglementaire réalisé**, et la mise en place par SNCF Réseau plus de 70 affiches sur le terrain, **extrêmement relayée par les médias**. De nombreux articles de journaux qui ont été produits dont une liste non exhaustive est citée ci-dessous :

[Qui sont les « anti LGV » qui s'opposent au projet de train à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ? - ladepeche.fr](#)

[LGV Bordeaux-Toulouse/Dax : de "sérieux doutes" sur l'utilité de la troisième voie au sud de Bordeaux - Rue89Bordeaux](#)

[Ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse : SNCF Réseau reçoit des compliments environnementaux](#)

[LGV Bordeaux-Dax en 2037 : « Cette date ne nous satisfait pas », affirment les collectivités locales](#)

[France bleue L'enquête publique sur les aménagements de LGV entre Bordeaux, Dax et Toulouse est reportée - France Bleu](#)

[Projet de LGV au sud de Bordeaux : l'enquête publique démarre au coeur de l'été, les opposants en colère - France Bleu](#)

[Enquête publique en catimini sur les aménagements pour la LGV au sud de Bordeaux - Rue89Bordeaux](#)

[LGV au sud de Bordeaux : les opposants restent mobilisés au cœur de l'été \(sudouest.fr\)](#)

[LGV Bordeaux-Toulouse-Dax : l'enquête publique sur les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux prolongée de quinze jours \(sudouest.fr\)](#)

<https://www.sudouest.fr/gironde/begles/lgv-le-maire-ne-veut-pas-de-pont-ferroviaire-a-begles-21011045.php>

De plus une information a été diffusée sur la radio France Bleue le 15/07/2024 et sur FR 3.

Considérant que la demande de prolongation de l'enquête, demandée par le président de la commission, aura permis **aux conseils municipaux et organismes concernés de se prononcer** au plus tard 15 jours après la fin de l'enquête, c'est-à-dire jusqu'à mi-septembre 2024.

Considérant qu'en ce qui concerne la demande de réunion publique en cours d'enquête déposée par l'association LGVEA, la commission note que le maitre d'ouvrage n'a pas été convié aux réunions publiques organisées par cette association : le 11 juin ; le 24 juin ; et le 11 juillet. Enfin que la dernière réunion publique avec la participation de SNCF réseau a eu lieu à Cadaujac le 5 juin 2024.

Considérant qu'un travail important a été réalisé dans le cadre du procès-verbal de synthèse. Les contributions les plus pertinentes ont été soumises à l'analyse du maitre d'ouvrage qui a pris de soin d'y apporter des réponses détaillées de SNCF Réseau et qui sont portées à la connaissance du public dans le cadre du rapport. Ce format a permis de compléter, les formats de réunions publiques réalisées préalablement à l'enquête publique et présente pour la commission d'enquête l'intérêt d'une communication sur le fond du dossier, adapté au contexte de cet enquête.

Considérant que la commission n'a pas donné suite à la demande de réunion de la SEPANSO et TRANS CUB avec la SNCF, cependant le président de la commission a reçu les deux représentants de ces associations en permanence à Villenave d'Ornon le 21 aout pendant près d'une heure.

Considérant que le projet demeure une alternative efficace à la voiture car en situation de projet, le trafic annuel atteint 4,5 millions de voyageurs, soit un gain de 380 000 voyageurs par rapport à la situation de référence sachant que **95 % des nouveaux usagers sont des reportés de la route.**

L'enjeu bénéfique principal en termes d'environnement de ce report modal se traduit par un objectif de **réduction d'environ 1800te CO2 par an dès la mise en service.**

Considérant, que la commission estime que les réponses du Maitre d'ouvrage au procès-verbal des remarques **sont jugées précises et argumentées.** De plus la commission note que ce moyen d'expression permet à chacun de s'exprimer, ce qui n'est pas toujours le cas au cours des réunions publiques, et d'apporter une réponse consultable sur le rapport mis à disposition du public.

VIII Avis de la commission

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête et entendu :

M. Christophe HUAU, directeur d'agence GPSO de la SNCF,
M. Renaud LAGRAVE, vice-président de la Région en charge des transports,
Mme Karine MABILLON, responsable mobilité de Bordeaux Métropole retenue,
M. Clément ROSSIGNOL PUECH, maire de Bègles,
M. Michel POIGNONEC, maire de Villenave d'Ornon,
M. Christian TAMARELLE, maire de Saint Médard d'Eyrans,
M. Francis GAZEAU, maire de Cadaujac n'a pas souhaité rencontrer la commission ;

Reçu le public au cours de 28 permanences ;

Utilisé toutes les fonctionnalités du registre numérique ;

Visité, pendant toute une journée, tous les lieux concernés par les aménagements ;

La commission d'enquête a pu se faire une opinion personnelle sur le projet de demande d'autorisation environnementale des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux. Elle souligne la qualité du dossier produit.

SNCF Réseau présente ainsi un dossier particulièrement détaillé, avec l'état initial et les enjeux du territoire. Le dossier évalue les impacts des AFSB et propose les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser ces impacts. Il prend en compte, de manière très satisfaisante, les différentes thématiques (eau, espèces protégées, défrichements, bruit, décarbonation...). La commission souligne, de plus, le souci permanent de SNCF réseau de faire une bonne information du public et de compenser au maximum les désagréments occasionnés par les travaux.

Elle émet un **avis favorable** au projet sous condition de levée des réserves émises par le ministère de la transition écologique et de la cohésion du territoire concernant les espèces protégées pour le Vison d'Europe et la Loutre d'Europe.

Les recommandations suivantes, sont des conditions complémentaires à la réussite du projet.

- Poursuivre la concertation et la prise en compte des nuisances sonores et visuelles pour les riverains du projet pendant la phase travaux et exploitation,
- Améliorer l'accompagnement en phase travaux par des dispositifs de réduction des bruits efficaces et suivi par la mise en place de médiateurs
- Poursuivre le dialogue avec la mairie de Bègles et Bordeaux Métropole, concernant le saut de mouton,
- S'attacher à une bonne coordination pour les travaux avec les communes et les communautés de communes en vue de limiter leurs impacts et organiser les flux de circulation.
- Etudier la possibilité d'augmenter les places de parking du pôle d'échange multimodal de Villenave D'Ornon à 50 places.