

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

CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE

de la

COMMISSION d'ENQUETE

sur la déclaration d'utilité publique du projet

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

SOMMAIRE

	PAGES
Conclusions de la commission d'enquête	3
Avis motivé de la commission d'enquête	10

Conclusions de la commission d'enquête

Le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) soumis à enquête publique appelle de la part de la commission d'enquête les conclusions suivantes en ce qui concerne la déclaration d'utilité publique du projet.

A - Sur 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.

B - Sur l'utilité publique de la troisième voie et sur l'insuffisance des intermodalités

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.

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

Enquête publique sur le projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux

Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête sur

la déclaration d'utilité publique du projet - Page 4 / 15

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, ...

C - Sur les nuisances en exploitation, sonores, vibratoires, visuelles, sur les nuisances pendant les travaux, sur la dévalorisation des biens immobiliers, et sur l'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.

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.

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 complèterait 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.

D - Sur les atteintes à l'environnement, sur la suppression de terres agricoles, et sur la 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

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.

- 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.

E - Sur la coupure des villages, sur l'insuffisance des franchissements, et sur les reports des flux de circulation

Ces thèmes relèvent de la suppression des passages à niveau 9 à 14, qui fait l'objet de la procédure commodo-incommodo dont l'enquête a été commune avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ils sont traités dans les conclusions et l'avis motivé relatifs à la suppression des passages à niveau, qui figurent dans un document séparé.

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.

Même si, dans le cadre de la procédure commodo-incommodo, 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, et si ce nouvel ouvrage serait utilement complété, pour les 3 autres PN supprimés par de nouveaux franchissements destinés aux seules circulations douces (piétons et cyclistes), la commission d'enquête considère que ces positions ne font pas obstacle à la déclaration d'utilité publique des AFSB.

F - Sur le 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.

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 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.

Avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'enquête soussignée,

Vu les lois et règlements relatifs aux expropriations pour cause d'utilité publique et aux enquêtes publiques concernant des opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

Vu l'arrêté du 25 août 2014 de Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, prescrivant l'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.

Vu, ensembles, les pièces du dossier de l'enquête publique, notamment la notice explicative (Pièce D), le plan général des travaux (Pièce E), l'étude d'impact (Pièce F) et l'évaluation socio-économique (Pièce H) ;

Considérant :

que l'élaboration du projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) a fait l'objet d'une large concertation pendant plusieurs années;

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par voie d'affichage et sur le site internet de la préfecture de la Gironde, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec les commissaires enquêteurs, ou en consignait ses observations sur les registres ouverts à cet effet, ou encore en les adressant par courrier ou par courriel au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la préfecture de la Gironde ;

que les AFSB s'insèrent dans trois des objectifs du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) :

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

que 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,

Enquête publique sur le projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux

Conclusions et avis motivé de la commission d'enquête sur

la déclaration d'utilité publique du projet - Page 10 / 15

- 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 ;

que le public a formulé 358 observations, dont 153 concernent en totalité ou en partie les AFSB ;

que les observations concernant en totalité ou en partie les lignes nouvelles ont été transmises à la commission d'enquête en charge de ce projet ;

que la commission d'enquête a regroupé les 153 observations concernant les AFSB en six thèmes ;

Sur la durée de l'enquête :

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 ;

qu'en outre, les commissaires enquêteurs ont tenu 19 permanences à des jours et des heures différentes pour faciliter les visites du public ;

que la commission d'enquête sur les lignes nouvelles a organisé une réunion publique à Langon ;

Sur l'utilité de la troisième voie, même en l'absence de réalisation des lignes nouvelles, et sur l'insuffisance des intermodalités :

que la 3ème voie est nécessaire pour assurer l'évolution prévue du trafic, indépendamment de la réalisation de la ligne nouvelle, parce que si cette ligne nouvelle ne devait pas être réalisée, il serait nécessaire de prolonger la 3ème voie jusqu'à Langon, notamment pour permettre le développement des trafics TER tel que souhaité par le Conseil Régional d'Aquitaine ;

que 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 ;

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

que 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 ;

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 ;

Sur les nuisances en exploitation, sonores, vibratoires, visuelles, sur les nuisances pendant les travaux, sur la dévalorisation des biens immobiliers, et sur l'amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant

qu'il est opportun de rappeler 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 ;

qu'il est constaté 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

que 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, et qu'il y a donc une crainte forte de la population sur le projet à ce sujet ;

que 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 ;

que RFF devra donc définir avec chaque commune la protection à mettre en place par section, étant cependant rappelé 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 ;

que la diminution provenant de l'évolution du matériel roulant n'a pas été prise en compte dans les études de RF ;.

- Nuisances vibratoires

que 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 ;

que l'étude réalisée par RFF a permis de délimiter les zones exposées à un risque de dommage par les vibrations, que les 35 constructions concernées, situées dans l'emprise du projet, seront acquises par RFF, et que 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 ;

que les évolutions prévues pour l'infrastructure et pour le matériel roulant rendent peu probable une aggravation des risques, et qu'en outre, les constats préalables au démarrage du chantier sont de nature à sauvegarder les intérêts des habitants ;

- Nuisances visuelles

que 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 ;

que les AFSB apporteront une amélioration des abords de la voie par rapport à l'existant, et que le projet traite les séquences urbaines, péri-urbaines et naturelles de manière spécifique dans l'intérêt paysagé de chaque secteur ;

- Nuisances pendant les travaux

que la réalisation des AFSB se traduira inévitablement par des nuisances pendant les travaux ;

qu'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 ;

que RFF pourra tenir dans chaque commune une réunion d'information du public pour présenter le projet lorsqu'il sera suffisamment détaillé, que les nuisances sont plus facilement admises quand elles sont connues avant le début des travaux et quand leur durée est précisée, et qu'un journal d'avancement des travaux pourra compléter utilement l'information du public ;.

- Dévalorisation des biens immobiliers

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

qu'une des observations va dans le sens contraire en indiquant un renchérissement des biens à proximité des gares ;

que, même si les trains seront plus nombreux qu'aujourd'hui, les nuisances seront moindres, qu'il est donc en fait probable que la valeur des biens immobiliers profitera de l'amélioration de la desserte par les transports collectifs, et que 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

que 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 ;

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

Sur les atteintes à l'environnement, sur la suppression de terres agricoles, et sur la sauvegarde de zones d'expansion des crues

- Atteintes à l'environnement

que la voie ferrée traverse la zone Natura 2000 du bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, mais que les mesures proposées par RFF permettront de maintenir les objectifs de protection de ce site ;

que 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, mais que 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 ;

que 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

que la suppression de terres agricoles ne touchera que 1,37 ha, dont 1,07 ha en AOC, mais avec 1 ha non planté, et que cet hectare est situé le long d'une grande parcelle non plantée et entourée de lotissements.

- Sauvegarde des zones d'expansion des crues

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

que les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés, et les mesures de compensation nécessaires délimitées pour ne pas aggraver le risque d'inondation, et que ces zones de compensation ont été choisies dans le respect des autres contraintes environnementales ;

que 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 ;

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

Sur la coupure des villages, sur l'insuffisance des franchissements, et sur les reports des flux de circulation

que ces thèmes relèvent de la suppression des passages à niveau 9 à 14, qui fait l'objet de la procédure commodo-incommodo dont l'enquête a été commune avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;

que ces thèmes sont traités dans les conclusions et l'avis motivé relatifs à la suppression des passages à niveau, qui figurent dans un document séparé ;

que les questions soulevées sur ces thèmes ne font pas obstacle à la déclaration d'utilité publique des AFSB ;

Sur le contournement de l'agglomération, notamment pour le fret ferroviaire :

que 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 ;

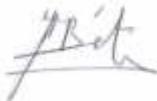
que l'option d'une ligne mixte (grande vitesse et fret) doit être préservée dans la perspective d'une liaison directe entre Toulouse et Paris d'une part, et d'un développement volontariste du fret ferroviaire de façon à éviter la traversée de l'agglomération par les trains de marchandises d'autre part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

la commission d'enquête émet un avis favorable sur la déclaration d'utilité publique du projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

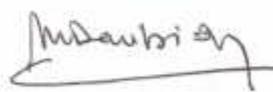
Fait à Bordeaux le 9 février 2015.

Les Commissaires Enquêteurs

Jean-Paul BETI
Président



Michel DAUBIGEON
Membre Titulaire



Charly PAULIN
Membre Titulaire

