

## FICHES PRATIQUES PAR SUJET

|  |    |
|--|----|
| Environnement Humain.....  | 2  |
| Urbanisation et Artificialisation.....   | 2  |
| Transports et déplacements.....  | 2  |
| Risques liés au transport de matière dangereuses.....                                    | 2  |
| Bruit.....   | 3  |
| Vibrations.....  | 3  |
| Pollution lumineuse.....   | 4  |
| Qualité de l'air.....  | 4  |
| Paysage, patrimoine.....   | 4  |
| Énergie et émissions de gaz à effet de serre.....  | 4  |
| Commodités de voisinage pendant le chantier.....   | 4  |
| Environnement Physique.....  | 6  |
| Eau.....   | 6  |
| Sol et Sous-sol.....   | 6  |
| Risques Naturels.....  | 6  |
| Environnement Naturel et biologique.....   | 7  |
| ZNC et ZNIEFF présentes dans l'aire impactée.....  | 7  |
| Les habitats naturels.....   | 7  |
| Les espèces naturelles.....  | 7  |
| Biodiversité.....  | 7  |
| - Raison Impérative Intérêt Public Majeur.....   | 8  |
| Absences d'autres solutions satisfaisantes.....  | 8  |
| Zones humides.....   | 8  |
| RECHERCHE VARIANTES ET CHOIX.....  | 9  |
| Aménagements autour de la nouvelle halte à St Médard.....                                | 9  |
| Déviation Gazoduc Terega.....  | 9  |
| Nature des aménagements ferroviaires.....  | 9  |
| Ouvrages hydrauliques.....   | 9  |
| Écrans de protection acoustique.....   | 9  |
| Pistes cyclables et accès piétons.....   | 9  |
| Variante pour Choix de l'emplacement nouvelle voie par rapport aux voies existantes..... | 10 |
| EXISTANT.....  | 10 |
| Service ferroviaire.....   | 10 |
| Aménagements routiers.....   | 10 |
| Écrans acoustiques.....  | 10 |
| Déviation GazoducTerega.....   | 10 |
| Coûts des Aménagements.....  | 10 |
| Haltes et Gares.....   | 10 |
| Raccordement AFSB/ LGV.....  | 11 |
| INCIDENCES CUMULÉES.....   | 12 |
| EVALUATION DES ZONES NATURA 2000.....  | 12 |
| SUIVI DU PROJET.....   | 12 |
| CONTEXTE DE L'ENQUETE.....   | 13 |
| Communication.....   | 13 |
| Déroulement.....   | 13 |

# Environnement Humain

## Environnement Humain

### Urbanisation et Artificialisation

- pas de description de l'évolution de l'urbanisation dans les zones de Cadaujac et St Médard d'Eyrans
- maisons achetées pour démolition. Pas de justification dans certaines zones ; seul argument SNCF Réseau : avoir de la marge
- pas de considération pour les personnes obligées de vendre
- l'objectif d'amélioration des transports du quotidiens ne s'accompagne pas d'une étude sur l'urbanisation de Cadaujac et St Médard d'Eyrans
- les nouvelles zones aménagées peuvent entraîner des développements urbains sur des zones actuellement non construites

### Transports et déplacements

- **thème majeur** dans un projet de cette nature qui n'est pas abordé
- pas de prise en compte alors que c'est requis par la réglementation
- point réglementaire non traité dans le dossier
- pas de description des accès aux gares et aux haltes
- suppression des passages à niveau implique des changements dans les déplacements locaux et dans la circulation des véhicules qui transitent par Cadaujac et St Médard
- l'aménagement du nouveau tronçon à St Médard allonge les trajets
- les risques liés aux matières dangereuses doivent être étudiés pour tous les aménagements ferroviaires et routiers
- Pendant les travaux quel est le plan de circulation pour accéder aux gares et haltes
- Pendant les travaux quel impact sur la circulation des trains !
- Pendant les travaux quelles sont les voies fermées à en raison des chantiers ?
- Pendant les travaux quelles modalités de réduction de la circulation
- Pendant les travaux pour chaque réduction ou fermeture quelle sera la durée
- Le secteur de Cadaujac et de Saint Médard d'Eyrans est saturé en fonctionnement normal aux heures de pointe, le blocage va être total pendant les travaux

### Risques liés au transport de matières dangereuses

- à décrire sur les nouvelles voies

## Environnement Humain

- à décrire sur les aménagements routiers
- pas de mesure actualisée après 2020. efforts insuffisants pour un enjeu majeur

### Bruit

- **enjeu majeur** alors qu'il est présenté comme modéré
- quelle étude acoustique faite sur l'état initial ?
- étude incomplète pour les bâtiments à étage
- absence de segmentation en zones homogènes du point de vue de l'occupation des sols . Point réglementaire.
- la réduction du bruit serait liée à la réduction du frêt ferroviaire, ce qui est en contradiction avec les objectifs de SNCR Réseau qui doit prévoir un doublement du frêt pour 2030
- les objectifs de niveau sonore sont trop élevés 68 db de jour 63 db de nuit, alors que OMS préconise 55/44 pour ne pas avoir d'impacts graves sur la santé.
- Utilisation d'une hypothèse non vérifiable : changement de matériel roulant, moins bruyant.
- les insuffisances de l'étude de l'état initial ne permettent pas de décrire des dispositifs de protection acoustiques adaptées
- l'importance de ce sujet se traduit par la nécessité de 10 km de protection , avec un impact majeur sur les conditions de vie des riverains
- l'impact du développement de certaines zones n'est pris en compte dans l'évaluation du bruit
- les riverains doivent connaître les niveaux de bruit auxquels ils seront confrontés , en fonction des équipements de réduction du bruit
- nécessité de prendre en compte les niveaux préconisés par l'OMS dans le choix des solutions.
- Pendant les travaux pas de mesure significative pour réduire les bruits, SNCF envisage des bâches !
- quelles sont les techniques de construction utilisées ? Les seuils de bruit acceptables vont être dépassés pendant les travaux
- il faut limiter les travaux , pas de travaux de nuit.

### Vibrations

- pas de description de l'état initial des vibrations. Comment faire le constat après coup de la dégradation liée aux AFSB ?
- la détermination de la zone prise en compte pour les bâtis exposés n'est pas expliquée.

## Environnement Humain

- de manière arbitraire, SNCF réseau détermine une distance de 70 mètres pour faire des constats pré-travaux
- aucune étude sur la perception des vibrations par les riverains, les espèces vivantes
- les chantiers vont générer des vibrations ; Pas de mesures de réduction .

### Pollution lumineuse

- pas de description de l'environnement lumineux. Comment faire le constat après coup de la dégradation liée aux AFSB ?
- pas d'étude sur les impacts lumineux des nouveaux aménagements haltes et gares
- risque élevé de perturbations lié au fonctionnement de la base travaux
- éclairage des chantiers de nuit

### Qualité de l'air

- pas d'étude locale de l'aire , alors que c'est un **enjeu fort**
- nécessité d'une nouvelle campagne locale de mesure
- utiliser les normes de valeurs de référence et de l'OMS,
- incidences non étudiées
- émissions de poussière non abordée

### Paysage, patrimoine

- L'élargissement du remblai sur la commune de Cadaujac et St Médard **sera particulièrement perceptible par leurs riverains**
- L'ambiance actuelle sur ce secteur sera radicalement modifiée **nouveau tronçon routier**
- L'ambiance actuelle sur ce secteur sera radicalement modifiée **le poste électrique de St Médard d'Eyrans**
- L'ambiance actuelle sur ce secteur sera radicalement modifiée **protections acoustiques. Le dossier ne permet pas de visualiser et anticiper les impacts visuels**

### Énergie et émissions de gaz à effet de serre

- les études de trafic n'ont pas été mises à jour, les impacts pris en compte ne sont pas les bons
- les hypothèses prises pour calculer le nombre d'années pour compenser les émissions supplémentaires ne sont pas bonnes
- les reports avion et voiture vers trains ne sont pas vérifiés.
- les mesures d'évitement et de réduction sont incompatibles avec les objectifs de vitesse des TGV

## Environnement Humain

### **Commodités de voisinage pendant le chantier**

- - calendrier des travaux pour les différents tronçons leur examen est repoussé à un dossier ultérieur !
- calendrier des travaux pour les différents tronçons
- description des nuisances des chantiers
- modalités temporaires des différentes circulations

# Environnement Physique

## Environnement Physique

### Eau

- **très grande importance de l'eau** dans l'aire concernée. 3 SAGE et 1 schéma directeur Adour-Garonne, 14 cours d'eau présents et impactés, 15 plans d'eau
- alerte sur l'état chimique des sables et graviers liés aux pesticides
- classement de 4 cours d'eau dans la continuité écologique Eau Bourde, Estey Tratifume, Eau Blanche et Saucats,
- pas de mesure de prévention de pollution accidentelle, en particulier au niveau de Hourcade
- identification de zones d'aléas ; quelles sont ces zones et quels aléas ? Des mesures de rabattement de nappe, de comblement pourraient être envisagées en cours de chantiers .
- l'emprise des remblais et de ouvrages d'art est un risque fort pour les nappes et les cours d'eau
- les aménagements hydrauliques se contentent de maintenir la continuité, mais rompent l'état naturel des cours d'eau.
- comment peut-on autoriser de telles atteintes dans des zones où le curage des fossés est interdit ?
- les travaux nécessitant un rabattement de nappe ne sont pas identifiés et listés.
- les chantiers ont des emprises sur les zones protégées et abritant des espèces menacées

### Sol et Sous-sol

- présence de 6 sites pollués. Quelles mesures pour traiter les déblais ?
- questions sans réponses sur le site de St Médard d'Eyrans
- pour chaque site pollué, état initial à produire, valeurs résiduelles à annoncer
- le volume des déblais 250000 m<sup>3</sup> laisse prévoir un impact majeur sur le sous-sol, qui n'est abordé dans le dossier
- le volume énorme de déblais 250 000 m<sup>3</sup> est un problème majeur, surtout quand leur traitement n'est pas étudié.
- plusieurs sites sont pollués sur la zone de travaux.

### Risques Naturels

- seuls les risques d'inondation sont traités, quelle en est la cohérence avec le PPRI et avec la description des différents niveaux de risques décrits dans le TRI de Bordeaux ?
- il ne sont pas étudiés !

## Environnement Naturel et biologique

### Environnement Naturel et biologique

#### ZNC et ZNIEFF présentes dans l'aire impactée

- 3 zones sont à proximité et non 1 Cadaujac St Médard, mais aussi La Garonne , et Saucats et Gat Mort
- 3 zones ZNIEFF également impactées (bocage basse vallée eau blanche, bocage basse vallée saucats et cordon d'or, bocage humide basse vallée Garonne)
- **éléments essentiels** à prendre en considération quand on parle de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats
- pourquoi réduire progressivement la largeur des zones étudiées ? On est passé de 500/3000 mètres à 300 mètres dans les dernières études de 2022.

#### Les habitats naturels

55 habitats recensés dont 4 à enjeux habitats humides à enjeux forts, 6 intérêt communautaire Natura 2000

- sensibilité de l'aire , corridors écologiques , enjeux majeurs pour le compartiment aquatique

#### Les espèces naturelles

- grande richesse d'espèces animales : espèces de poissons et mammifères à enjeu forts, très forts ;  
LISTE DES ESPECES A DETAILLER
- poissons en jeu fort
- mammifères d'eau enjeu fort Loutre, crossol, campagnole
- enjeu majeur Vison d'Europe
- deux espèces de chauve-souris enjeux fort très fort
- reptiles et tcistude à enjeux très fort
- 16 espèces d'oiseau à très fort enjeu
- cas particuliers des espèces qui utilisent plusieurs types d'(habitats, oiseaux et cistude

#### Biodiversité

- 97 espèces protégées dans la demande de dérogation
- le principe de la compensation est une illusion, puisqu'on perd la moitié du potentiel de développement des espèces
- pas de démonstration de l'efficacité des mesures de réductions

## Environnement Naturel et biologique

- Déviation Terega ne fait l'objet de l'étude, alors que située sur le même secteur géographique. C'est un biais majeur du dossier
- incertitude sur le foncier qui remet en cause la possibilité de la compensation. Quel calendrier de sécurisation ?
- fournir un bilan espèce par espèce des pertes , et des gains attendus de la compensation

### **- Raison Impérative Intérêt Public Majeur**

- faiblesse des arguments éducation accidentalité réduction congestion, réduction GES
- arguments non démontrés : réduction des polluants atmosphériques, continuité trame bleue..

### **Absences d'autres solutions satisfaisantes**

- un projet de cette nature ne peut pas avoir de bonne solution dans une zone à la fois urbaine et naturelle.
- Le choix est à faire entre des zones construites et zones bâties.

### **Zones humides**

- 6 secteurs de zones humides impactés
- manque l'étude de l'impact de Terega
- pas de preuve que les sites de compensations seront équivalents aux zones détruites

# RECHERCHE VARIANTES ET CHOIX

## RECHERCHE VARIANTES ET CHOIX

### Aménagements autour de la nouvelle halte à St Médard

- emplacement la Halte
- dimensionnement du pont route
- manque d'information sur les projets de développement de la zone

### Déviations Gazoduc Terega

- Cette opération doit intégrer le dossier AFSB
- Opposition au choix du tracé
- pas de recherche de variante

### Nature des aménagements ferroviaires

- justification de voie supplémentaire remise en cause dans l'étude Transcub
- derrière les AFSB se cache la volonté de créer des voies dédiées majoritairement aux TGV
- comment peut-on justifier un schéma sans s'appuyer sur une description du trafic ferroviaire cible ?
- pour combien de TGV par jour fait-on ces travaux ?

### Ouvrages hydrauliques

- pas de recherche de variante : quelle solution serait moins impactante sur les cours d'eau ?
- l'impact sur les nappes peut-il être réduit avec des ouvrages différents, nécessitant moins de bassins à imperméabiliser ?

### Écrans de protection acoustique

- pas de variante présentée, pas d'hypothèse de réduction de bruit étudiée pour avoir recours à des protections moins impactantes

### Pistes cyclables et accès piétons

- pas de critère de choix décrit pour l'emplacement des pistes cyclables et accès piétons
- pas de concertation avec les riverains

## RECHERCHE VARIANTES ET CHOIX

### Variante pour Choix de l'emplacement nouvelle voie par rapport aux voies existantes

- Le corridor impact est entouré de bâti d'un côté, d'espaces naturels de l'autre. Les espaces naturels sont détruits pour préserver le bâti.

### EXISTANT

#### Service ferroviaire

- l'objectif cité est l'accroissement des nouveaux trafics alors que le service ferroviaire futur n'est pas décrit
- améliorer les circulations et la sécurité : comment des enjeux aussi forts n'ont-ils pas été pris en compte plus tôt ?

#### Aménagements routiers

- les aménagements routiers sont décrits sommairement
- il faut des descriptions précises donnant les caractéristiques de chaque aménagement routier
- identifier les incidences à partir de ces caractéristiques

Base travaux Hourcade

#### Écrans acoustiques

- 9,5 km d'écrans de protection acoustique prévus sans donner les caractéristiques.
- le choix des types de protections n'est ni présenté ni fait. Les incidences de ces dispositifs ne peuvent pas être évaluées.
- quelle efficacité ?
- pas d'engagements sur leur installation. Cf situation au nord de Bordeaux

#### Déviations Gazoduc Terega

- déplacement sur 2,2 km à Cadaujac, composante du projet non décrite dans le dossier

#### Coûts des Aménagements

- coût initial 756 Millions, non actualisé
- les parts destinées aux mesures de compensations 1,5 M€ et mesures d'évitement 0,5 M€ sont très faibles

#### Haltes et Gares

- Qu'y a-t-il autour des quais ? Actuellement zones et bâtiments à l'abandon
- besoins d'aménagements non décrits. financés par quel projet ?

## EXISTANT

- pôles d'échanges multimodaux prévus à Bègles et Villenave. Dans quel projet les aménagements de autres modes sont-ils prévus ?

### **Raccordement AFSB/ LGV**

- cette partie concerne à la fois la partie LGV et AFSB. Elle doit être décrite dans ce dossier

## INCIDENCES CUMULÉES

### INCIDENCES CUMULÉES

- les incidences bases chantier, bases de travaux, gare et haltes, pôle multimodaux ne sont pas étudiées avec les autres incidences. Le seront-elles ?

### EVALUATION DES ZONES NATURA 2000

- des travaux sont prévus dans la zone Bocage Humide Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans
- l'analyse d'impact doit être complétée pour la zone Saucats et Gat Mort

### SUIVI DU PROJET

- demande d'allongement de la période de suivi de 5 à 15 ans
- exiger des garanties sur la prise en charge des mesures insuffisantes dans cette période
- définir et s'engager de la part de SNCF sur les indicateurs et cibles à atteindre sur les mesures de compensation aux atteintes aux zones humides et à la biodiversité
- quelles mesures sont prévues pour faire face aux effets du réchauffement climatique
- quelles sont les campagnes d'entretien régulier en phase d'exploitation ?
- quels en sont les impacts ? À décrire avec le même niveau de détail que pour le chantier

# CONTEXTE DE L'ENQUETE

## CONTEXTE DE L'ENQUETE

### Communication

Pas d'affichage suffisant  
Limitation aux communes du tracé  
Pas de présentation de la démarche  
Utilisation des Supports GPSO  
Publicité / propagande sondage – EPE

### Déroulement

Dossier mis à disposition trop tard  
Présence des permanences trop réduite  
Durée trop courte  
Période inadaptée