

PIECE A – PRESENTATION DU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX (AFSB)



Sommaire	
Chapitre 1. Guide lecture	4
Chapitre 2. Composition du dossier	5
Chapitre 3. CERFA N°15964*01 – DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	6
Chapitre 4. LOCALISATION GENERALE DU PROJET	7
Chapitre 5. JUSTIFICATION QUE LE DEMANDEUR A QUALITE POUR PRESENTER LA DEMANDE	10
5.1. Identité des demandeurs	10
5.1.1. Identification du demandeur principal	10
5.2. Un projet Déclaré d’Utilité Publique	10
Chapitre 6. OBJETS DE LA DEMANDE D’AUTORISATION UNIQUE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	11
6.1. Rappel des étapes et des décisions antérieures sur le projet AFSB	11
6.1.1. L’opportunité des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et débats publics de 2005 et 2006	11
6.1.2. Les études préliminaires du projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux	11
6.1.3. L’étape 1 (2009-2010) : la concertation pour définir un fuseau de passage	12
6.1.4. L’étape 2 (2010-2011) : la concertation pour définir un tracé optimisé et le programme d’aménagement des gares	12
6.1.5. L’étape 3 (2012-2013) : la préparation de la phase d’enquête d’utilité publique	12
6.1.6. L’enquête d’utilité publique (2014) et l’arrêté de déclaration d’utilité publique	13
6.1.7. Le recours contre la DUP (2016 – Aujourd’hui)	13
6.2. Cadre juridique de l’autorisation unique	13
6.2.1. Présentation	13
6.2.2. Textes de référence	13
6.2.3. Contenu règlementaire du dossier d’Autorisation Environnementale	14
Chapitre 7. NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES, INSTALLATIONS, OUVRAGES, ET RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE DONT LE PROJET RELEVE	15
7.1. Contexte et objectifs du projet	15
7.1.1. Contexte du projet	15
7.1.2. La présentation de l’axe actuel Bordeaux – Saint-Médard-d’Eyrans	15
7.1.3. Un trafic en croissance et de nouveaux besoins	16
7.1.4. Les objectifs attendus du projet	16
7.2. Description générale du projet des AFSB	17
7.3. Présentation détaillée des infrastructures actuelles et projetées	19
7.3.1. Tranchée de Bègles	19
7.3.2. Halte de Bègles	19
7.3.3. Villenave-d’Ornon Nord	22
7.3.4. Halte de Villenave-d’Ornon	22
7.3.5. Cadaujac	25
7.3.6. Saint-Médard-d’Eyrans	27
Chapitre 8. Description des travaux	29
8.1. Libération d’emprises et investigations complémentaires	29
8.2. Organisation des travaux AFSB	29
8.3. Déroulé général des travaux AFSB	29
8.3.1. Généralités – phasage général	29
8.3.2. Terrassements/Structure plateforme ferroviaire	29
8.3.3. Programme de protection acoustique	29
8.3.4. Chaussées : Rétablissements et voiries latérales	30
8.3.5. Ouvrages hydrauliques	30
8.3.6. Ouvrages d’arts (Ponts rails et ponts routes)	38
8.3.7. Le Franchissement de l’estey de Franc	41
8.4. Durée et ordonnancement du chantier	44
Chapitre 9. Rubriques de la nomenclature dont relève le projet	45
Chapitre 10. ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL PORTANT DECLARATION D’UTILITE PUBLIQUE, AU PROFIT DE SNCF RESEAU, DES AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX	46

CHAPITRE 1. GUIDE LECTURE

Ce dossier regroupe l'ensemble des pièces constitutives du dossier de demande d'Autorisation environnementale des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

Les pièces sont repérées par des lettres (de A à G) et les volumes par des numéros.

Le dossier est ainsi constitué des pièces et volumes suivants :

- ▶ Pièce A : Présentation du dossier de demande d'autorisation (présent document)
- ▶ Pièce B : Etude d'impact actualisée de la composante AFSB du projet GPSO : cette pièce constitue le cahier géographique des AFSB au sein de l'étude d'impact du GPSO. C'est le cœur de l'analyse des aspects et impacts des AFSB. Elle présente les éléments suivants attendus au titre de l'étude d'impact d'un projet : Présentation générale du secteur géographique, analyse de l'état initial du secteur, apports positifs et effets négatifs du projet et mesures ERC et effets cumulés. Elle contient également la note de présentation non technique de AFSB

Les annexes de cette partie étude d'impact contiennent :

- Le pré-diagnostic écologique réalisé dans le cadre de la recherche de sites pour les mesures compensatoires
- Le rappel de l'avis de l'AE sur l'étude d'impact d'origine (avant la DUP) et le mémoire en réponse produit à l'époque
- Les éléments d'études acoustiques
- ▶ Pièce C : Dossier de demande d'autorisation IOTA (loi sur l'eau), accompagnées des annexes suivantes :
 - 1 : Etudes hydrauliques de rétablissements des cours d'eau
 - 2 : plans de phasage des travaux de rétablissements des cours d'eau
 - 3 : Plans d'assainissement eaux pluviales – phase PRO
 - 4 - Evaluation des incidence Natura 2000 relative au périmètre du DLE
 - 5 : Cartographies de l'impact sur les zones humides
 - 6: Notice descriptive des sites de compensation de la Junca et du moulin noir
 - 7 : Note de compensation zones inondables
 - 8: fiches de données de sécurité des produits phytopharmaceutique de bio contrôle d'entretien des voies
 - 9: courriers d'échange avec les gestionnaires pour l'établissement des conventions de rejet et d'entretien des ouvrages EP

- 10 : caractérisation des zones humides par investigations pédologiques
- 11 : Etude des impacts générés par les travaux sur le lit majeur de la Garonne
- ▶ Pièce D : Dossier de demande dérogation à l'atteinte aux espèces et habitats protégées
- ▶ Pièce E : Dossier de demande d'autorisation de défrichement
- ▶ Pièces F : Etude d'impact constituée des volumes suivants
 - Volume F1 : Présentation-générale et description du programme GPSO
 - Volume F2 : Résumé non technique
 - Volume F3 : Approche globale du programme :
 - F3.1 : Appréciation des impacts du programme et état initial de l'environnement
 - F3.2 : Raisons pour lequel le programme a été retenu
 - F3.3 : Effets des projets ferroviaires et mesures ERC
 - F3.4 : Santé, Documents de planification, coûts collectif et bilan énergétique, méthodes d'évaluation
 - Volumes F5 : notice d'évaluation des incidences Natura2000 (en 4 volumes)
- ▶ PIÈCE G : Autorisation de travaux aux abords d'un monument historique
- ▶ Pièce H : évaluation socio-économique du GPSO

CHAPITRE 2. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier dit « Chapeau » du Dossier d'autorisation Environnementale, est présenté dans la présente pièce, la **Pièce A « Dossier D'autorisation Environnementale »**

Les procédures visées et nécessitant la sollicitation d'une autorisation environnementale sont les suivantes :

- ▶ **Etude d'impact sur l'environnement**, en application de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement

L'étude d'impact sur l'environnement du projet des AFSB est présenté dans la **Pièce B « Etude d'impact actualisée de la composante AFSB du projet GPSO »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale unique. L'étude d'impact sur l'environnement constitue une mise à jour de l'étude d'impact du Cahier géographique n°1 du projet GPSO. L'étude d'impact sur l'environnement est « autoportant » et intègre sa propre étude d'incidence environnementale, prévue à l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement ainsi que l'étude d'incidence du projet sur les sites Natura2000.

- ▶ **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.

Le périmètre de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau porte sur l'ensemble du linéaire du projet.

Les pièces justificatives de cette demande d'autorisation au titre de la police de l'eau sont présentées dans la **Pièce C « Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

Le dossier Loi sur l'Eau présenté en Pièce C est « autoportant », et intègre en propre l'étude d'incidence environnementale, prévue à l'article R. 181-14 du code de l'environnement dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau.

A noter, que l'étude d'impact du projet, présentée en **Pièce F4.1 « Etude d'impact sur l'Environnement »**, reprend également, et de façon plus synthétique, les éléments de l'étude d'incidence environnementale sur les milieux aquatiques du Dossier Loi sur l'Eau.

- ▶ **Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats**, en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Le projet est concerné par cette demande de dérogation car des espèces protégées sont impactées par les différents aménagements. Les espèces concernées par cette demande de dérogation au sujet des habitats d'espèces protégées sont les suivantes :

- ▶ **Mammifères** : Hérisson d'Europe ; Genette commune, Ecureuil roux
- ▶ **Chiroptères** : Barbastelle d'Europe, Grand murin, Murin à oreilles échancrées, Murin d'Alcathoe, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Noctule commune, Noctule de Leisler, Oreillard roux, Petit murin, Pipistrelle pygmée, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune, Grand rhinolophe, Minioptère de Schreibers, Petit rhinolophe, Oreillard gris ;
- ▶ **Amphibiens** : Crapaud calamite, Crapaud épineux, Grenouille agile, Grenouille commune, Grenouille de Lessona, Grenouille rieuse, Rainette méridionale, Triton palmé, Triton marbré ;
- ▶ **Reptiles** : Cistude d'Europe, Couleuvre verte et jaune, Couleuvre vipérine, Couleuvre helvétique, Lézard des murailles, Lézard à deux raies ;
- ▶ **Oiseaux** :
 - Cortège des milieux boisés (36 espèces) : Pic épeichette, Verdier d'Europe, Chardonneret élégant, Serin cini, Bouvreuil pivoine, Gobemouche gris, Epervier d'Europe ; Mésange à longue queue ; Buse variable ; Grimpereau des jardins ; Coucou gris ; Mésange bleue ; Pic épeiche ; Pic noir ; Rougegorge familier ; Faucon hobereau ; Pinson des arbres ; Rossignol philomèle ; Milan noir ; Lorient d'Europe ; Mésange charbonnière ; Bondrée apivore ; Rougequeue à front blanc ; Pouillot véloce ; Pic vert ; Mésange nonnette ; Accenteur mouchet ; Roitelet à triple bandeau ; Sittelle torchepot , Fauvette à tête noire ; Troglodyte mignon , Huppe fasciée, . Pouillot fitis ; Tarin des aulnes, Pinson du nord, Grosbec casse-noyaux ;
 - Cortège des espèces liées au milieu aquatique et aux zones humides (12 espèces) : Martin pêcheur, Bouscarle de cetti, Grèbe castagneux, Bergeronnette des ruisseaux, Rousserolle

effarvate, Chevalier culblanc, Grand cormoran, Bihoreau gris, Aigrette garzette, Héron pourpré, Héron cendré, Chevalier guignette ;

- Cortège des milieux semi-ouverts à ouverts (12 espèces) : Moineau Friquet, Faucon crécerelle, Hypolaïs polyglotte ; Fauvette grisette, Bruant zizi, Chevêche d'Athéna, Cisticole des Joncs, Tarier pâtre, Pipit farlouse ; Bergeronnette grise, Héron garde-bœufs ; Bergeronnette printanière ;
- ▶ **Invertébrés** : Agrion de Mercure, Grand capricorne du chêne ;
- ▶ **Faune aquatique** : Brochet.

Les impacts concernent la destruction ou la détérioration d'habitats et d'individus en phase travaux, et enfin la perturbation intentionnelle de tous les groupes en phase exploitation.

La demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, dit aussi dossier « CNPN », est constituée par la **Pièce D « Demande de dérogation CNPN »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

- ▶ **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.

Les surfaces défrichées nécessaires pour le projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux étant comprises entre 0,5 et 25 ha, une 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).

La demande d'autorisation de défrichement est constituée par la **Pièce D « Demande d'autorisation de défrichement »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

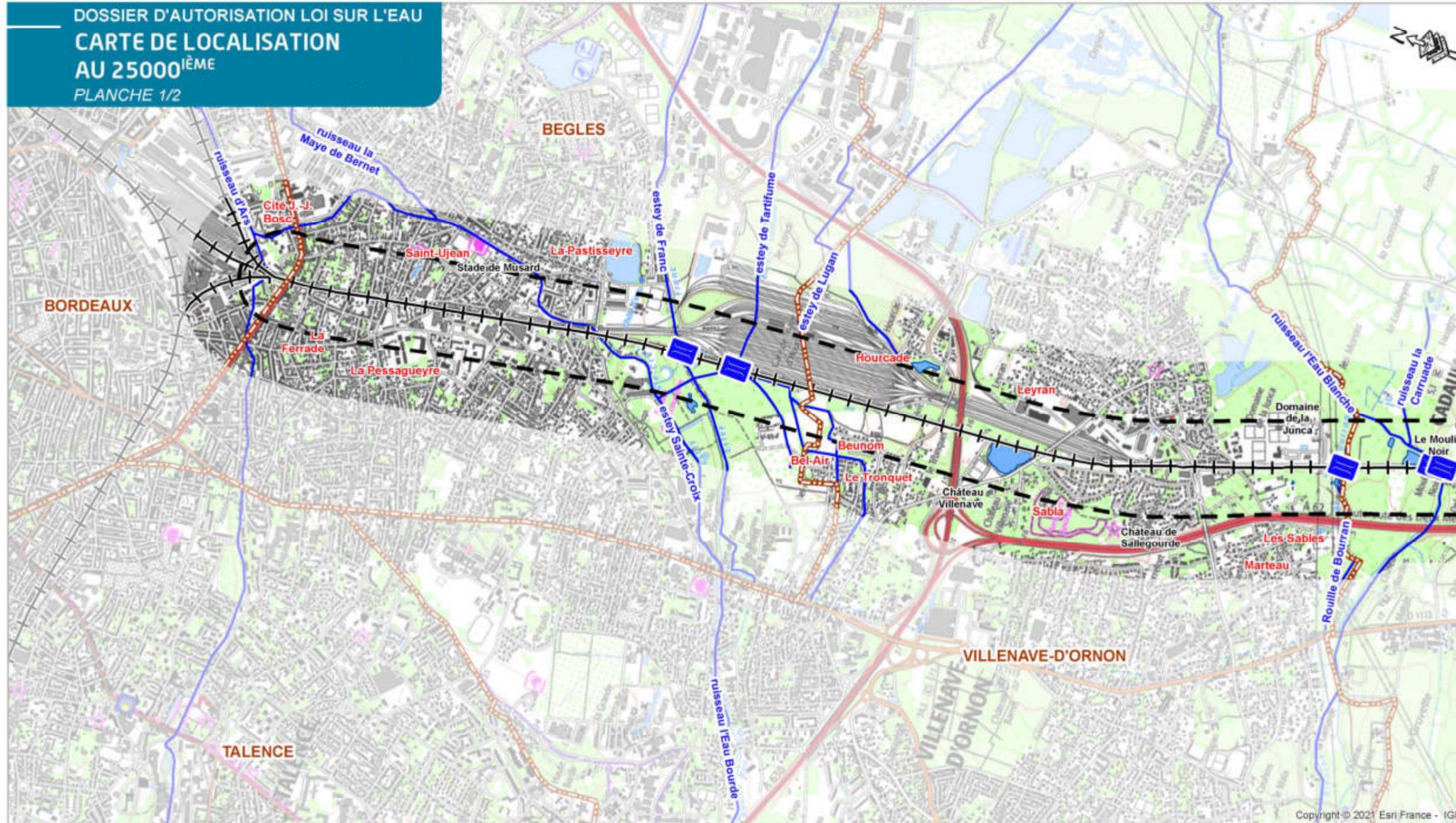
- ▶ **Autorisation de travaux aux abords d'un monument historique**, en application de l'article L621-32 du Code du patrimoine, pour les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable.

La demande d'autorisation de défrichement est constituée par la **Pièce G « Demande d'autorisation de travaux aux abords d'un monument historique »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

CHAPITRE 3. CERFA N°15964*01 – DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Voir pièce en annexe

DOSSIER D'AUTORISATION LOI SUR L'EAU
 CARTE DE LOCALISATION
 AU 25000^{IÈME}
 PLANCHE 1/2

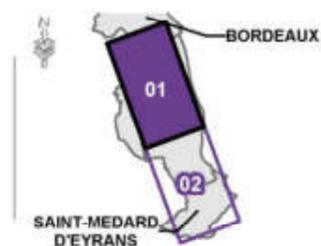


Copyright © 2021 Esri France - IGN

LEGENDE

- Aire d'études
- Voie ferrée existante
- Limite communale

- Ouvrage hydraulique
- Réseau hydrographique



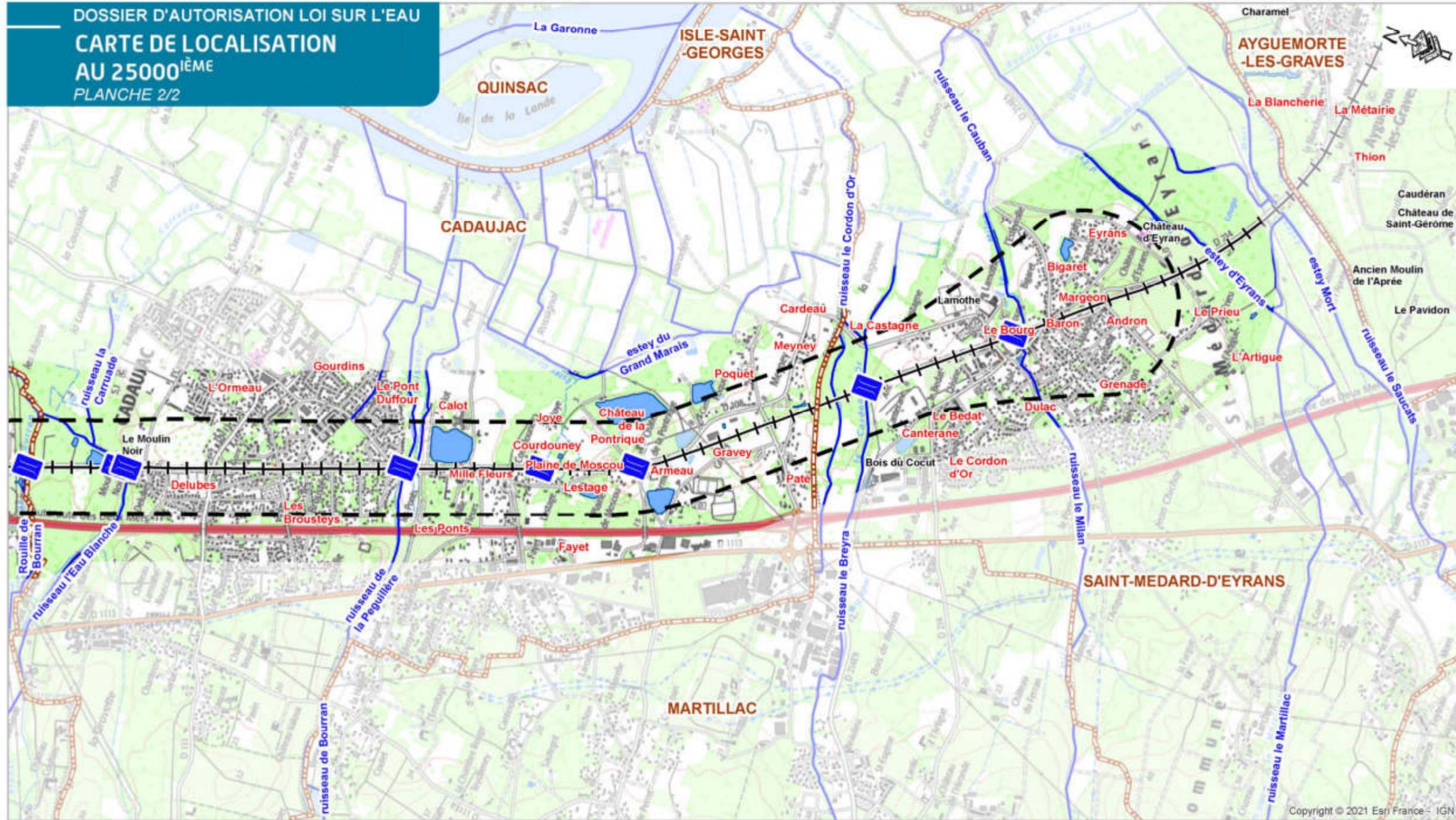
**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
 AU SUD DE BORDEAUX**

Département de la Gironde (33)

0 125 250 500 m
 REALISATION : Mai 2022
 SOURCE : © IGN France

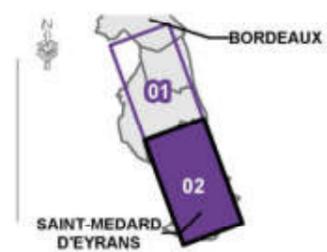


DOSSIER D'AUTORISATION LOI SUR L'EAU
CARTE DE LOCALISATION
 AU 25000^{IÈME}
 PLANCHE 2/2



LEGENDE

- Aire d'études
- Voie ferrée existante
- Limite communale
- Ouvrage hydraulique
- Réseau hydrographique



**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
 AU SUD DE BORDEAUX**
 Département de la Gironde (33)

0 125 250 500 m
 REALISATION : Mai 2022
 SOURCE : © IGN France



CHAPITRE 5. JUSTIFICATION QUE LE DEMANDEUR A QUALITE POUR PRESENTER LA DEMANDE

5.1. Identité des demandeurs

5.1.1. Identification du demandeur principal

Le présent dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants, et en application des articles R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement, est effectué pour le compte de SNCF RESEAU, maître d'ouvrage du projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, filiale de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF).

Demandeur :



Société Nationale des Chemins de Fer Français – SNCF Réseau

–

DIRECTION DE PROJETS AFNT AFSB

Immeuble Le Spinnaker

17 rue Cabanac

CS 61926

33801 BORDEAUX Cedex

N° SIRET : 41228073720441

5.2. Un projet Déclaré d'Utilité Publique

Pour rappel, l'opération des AFSB a été mise à l'enquête publique en octobre 2014.

Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) par arrêté du Préfet de la Gironde du 25 novembre 2015. Cet arrêté a fait l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Bordeaux, lequel a annulé la DUP du projet par jugement en date du 29 juin 2017.

Par décision du 17 octobre 2019, la Cour administrative d'appel de Bordeaux annule le jugement du Tribunal administratif de Bordeaux du 29 juin 2017 et confirme la légalité de la DUP des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux. Cette décision a été définitivement entérinée par décision du Conseil d'État du 27 septembre 2021. La DUP a été prorogée jusqu'au 14 mars 2028 par arrêté de la préfète de Gironde en date du 26 septembre 2022.

La maîtrise foncière de l'ensemble de la zone nécessaire à la réalisation des AFSB est donc permise par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

La déclaration d'utilité publique est consultable en annexe de la présente pièce °1.

CHAPITRE 6. OBJETS DE LA DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

6.1. Rappel des étapes et des décisions antérieures sur le projet AFSB

6.1.1. L'opportunité des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et débats publics de 2005 et 2006

Deux débats publics ont été organisés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), pour chacune des liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne :

- ▶ le premier débat public s'est tenu sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse du 8 juin au 18 novembre 2005,
- ▶ le second débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006.

Compte tenu des conclusions de ces débats publics, SNCF Réseau (anciennement RFF) a décidé de poursuivre les études des lignes nouvelles, lors de son conseil d'administration du 13 avril 2006. Les études de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, regroupées avec celles de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, ont été engagées dans le cadre du protocole signé entre l'Etat, RFF et les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées du 26 décembre 2007 sous l'appellation « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest ».

Les études des lignes nouvelles ont permis par la suite d'intégrer celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins (TaGV, TER, Fret), au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. La capacité future de l'axe constitué de la LGV et de la ligne existante permet de développer les trafics à venir aussi bien TaGV, TER que Fret.

6.1.2. Les études préliminaires du projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux

Au cours des études préparatoires au débat public de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, un diagnostic capacitaire de la ligne existante a été mené. Plusieurs scénarios ont été étudiés, dont celui de l'absence de réalisation d'une ligne nouvelle (situation dite de « référence »).

L'étude capacitaire menée a conclu à la nécessité :

- ▶ soit de créer des évitements pour le dépassement des trains lents par les trains rapides, qui pourraient être associés à des points d'arrêt déjà existant entre Bordeaux et Langon ;
- ▶ soit de mettre à quatre voies une section de quelques kilomètres pour le dépassement des trains lents par les trains rapides entre Bordeaux et Langon, hors points d'arrêt ;
- ▶ dans tous les cas de figure, de procéder à une modification de la signalisation (redécoupage des cantons) entre Bordeaux et Langon.

Ces conclusions sont renforcées si l'on réalise une ligne nouvelle à grande vitesse sur tout ou partie de l'axe Bordeaux-Toulouse, car la ligne existante au Sud de Bordeaux sera circulée par un nombre de trains à grande vitesse supplémentaire, venant en conflit avec les circulations de services plus lents (TER périurbains, fret à destination d'Hourcade, fret à longue distance, ...).

Cette situation a été présentée lors du débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. A l'issue de ce débat, RFF a décidé de prendre en compte l'aménagement de la ligne existante au Sud de l'agglomération de Bordeaux (ligne Bordeaux-Toulouse), avec les protections acoustiques nécessaires, jusqu'au point de départ de la ligne nouvelle.

Figure 1 : Le triage d'Hourcade depuis le chemin du Pas de la Cote (Source : Egis, 2012)



Le périmètre d'études des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux a évolué au fur et à mesure de l'avancée des études du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Avant les conclusions des débats publics relatifs aux deux projets de lignes nouvelles, il s'étendait de la gare de Bordeaux Saint-Jean à Langon. Suite aux débats publics, le périmètre d'études des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux s'est limité à la section de ligne existante entre la gare de Bordeaux Saint-Jean et son raccordement aux lignes nouvelles.

Afin de préciser plus finement ce périmètre d'études, RFF a mené des études capacitaires complémentaires au titre du Contrat de projet État-Région 2007-2013. Les hypothèses prises en compte pour définir les investissements à réaliser pour donner satisfaction à l'offre de services envisagée en 2020 étaient les suivantes :

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

Elles se sont traduites par l'analyse de sept variantes d'aménagement, répondant à différents objectifs d'offre de transport.

Partant désormais de l'hypothèse de la réalisation à terme des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, l'analyse des différentes variantes conclut à la nécessité :

- ▶ de réaliser une troisième voie entre Bordeaux et le point de raccordement entre les lignes nouvelles et la ligne existante ;
- ▶ allonger et rehausser les quais des gares le nécessitant ;
- ▶ renforcer les installations fixes de traction électrique.

Fin 2009 et à ce stade d'avancée des études capacitaires, le périmètre d'études des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux est défini depuis la gare de Bordeaux Saint-Jean au raccordement du tronçon commun des lignes nouvelles avec la ligne existante, avec des points particuliers dans les gares de l'axe entre Bordeaux et Agen.

Début 2011, les conclusions des études capacitaires associées au programme du GPSO montrent que :

- ▶ vu le positionnement du raccordement des lignes nouvelles avec la ligne existante au Sud de Saint Médard d'Eyrans ;
- ▶ vu les aménagements déjà réalisés au niveau de la gare de Bordeaux Saint Jean dans le cadre de la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux ;

Les aménagements ferroviaires sur la ligne existante au Sud de Bordeaux peuvent se limiter au tronçon allant de la limite de communes entre Bordeaux et Bègles au Sud de Saint Médard d'Eyrans.

6.1.3. L'étape 1 (2009-2010) : la concertation pour définir un fuseau de passage

La méthode de concertation et d'études a permis d'élaborer le projet dans le cadre fixé à l'issue du débat public de 2006. Elle a conduit à définir le fuseau d'études à l'intérieur des options de passage du débat public et à préciser les services et fonctionnalités générales restant à définir.

À l'issue de l'étape 1, pour les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, sont définies les fonctionnalités suivantes :

- ▶ le réaménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux ;
- ▶ la décision de construire une troisième voie ;
- ▶ le réaménagement des gares et haltes TER existantes de Bègles, Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- ▶ la poursuite des études sur la mixité voyageurs/fret entre Bordeaux et Dax.

Le 27 septembre 2010, le Ministère a approuvé le fuseau d'études et le programme fonctionnel du programme GPSO.

6.1.4. L'étape 2 (2010-2011) : la concertation pour définir un tracé optimisé et le programme d'aménagement des gares

La consultation du public à l'étape 2 a porté sur le projet de tracé et sur les gares / haltes TER. Elle s'est déroulée en quatre temps : octobre 2010, décembre/janvier 2011, mai 2011, et octobre/novembre 2011. Cette consultation préalable a notamment concerné :

- ▶ la gare de Bègles et les haltes TER au Sud de Bordeaux : Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- ▶ la suppression des passages à niveau au Sud de Bordeaux.

En effet, dès le débat public de 2006, il était envisagé d'aménager la voie ferrée Bordeaux-Sète au Sud de Bordeaux pour offrir de nouveaux services ferroviaires voyageurs et marchandises. Néanmoins, des aménagements importants dans les gares/haltes TER (comme des déplacements ou reconstitution de haltes) n'avaient pas été abordés.

Figure 2 : Gare TER de Bègles (Source : Egis, 2012)



Figure 3 : Halte TER de Cadaujac (Source : Egis, 2012)



A l'issue de l'étape 2, les décisions prises pour les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux ont été :

- ▶ la reconfiguration des voies existantes sur la ville de Bègles jusqu'au triage d'Hourcade ;
- ▶ la création d'une troisième voie entre Hourcade et le débranchement de la ligne nouvelle à Saint-Médard-d'Eyrans ;
- ▶ le réaménagement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans avec deux voies TER, un quai central et deux voies de part et d'autre pour les trains aptes à la grande vitesse, une passerelle d'accès pour piétons ainsi que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- ▶ la suppression des passages à niveau (quatre à Cadaujac, deux à Saint-Médard-d'Eyrans).

6.1.5. L'étape 3 (2012-2013) : la préparation de la phase d'enquête d'utilité publique

L'étape 3 (à partir d'avril 2012) a visé à la mise au point finale du tracé proposé, ainsi que des rétablissements de voiries liés au projet et des mesures environnementales et compensatoires à mettre en œuvre, et à la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique.

Pour les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, les modifications ont porté sur :

- ▶ l'optimisation des schémas d'implantation des accès aux haltes et de rétablissement des voiries
- ▶ la mise au point des mesures d'insertion acoustique et paysagère du projet ainsi que les principaux ouvrages hydrauliques nécessaires ;
- ▶ la réalisation d'une base travaux sur le site d'Hourcade.

Le comité de pilotage du 26 octobre 2012 avait acté l'avancement des apports de la concertation sur ces points. Les réunions de concertation ou de gouvernance organisées ensuite jusqu'au 11 février 2013 ont permis de valider les dernières propositions avec les élus des territoires concernés. Ces propositions ont été reprises dans les dossiers transmis au Ministre par le Préfet coordonnateur et par le Président de RFF pour validation par une décision ministérielle.

Le comité de pilotage a confirmé également la feuille de route, en attente des orientations des travaux de la Commission Mobilité 21.

6.1.6. L'enquête d'utilité publique (2014) et l'arrêté de déclaration d'utilité publique

L'enquête publique s'est déroulée du 14 octobre au 8 décembre 2014. Cette enquête publique avait pour objets : la demande de déclaration d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et la suppression des passages à niveau N°9 à 14 de Cadaujac et de St Médard d'Eyrans.

Le 9 février 2015, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'opération, à la suppression des passages à niveau et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Ces avis ont été assortis de six observations pour la partie utilité publique, d'une observation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et d'une réserve sur la suppression des passages à niveau.

Comme suite à l'enquête publique et à la consultation du public, SNCF Réseau a retenu qu'un passage routier complémentaire est demandé par la commission d'enquête et par un grand nombre de Cadaujacais. Au regard des études complémentaires, de l'analyse multi-domaines, du bilan de la consultation du public et de la délibération de la commune de Cadaujac, SNCF Réseau a proposé de réaliser un franchissement routier complémentaire face à l'allée des Genêts, avec un gabarit en hauteur réduit, et en lui conservant sa fonctionnalité piétons et cycles.

Enfin, le Préfet de la Gironde a signé le 25 novembre 2015, l'arrêté portant déclaration d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux concernant la ligne existante Bordeaux-Sète sur le territoire des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Bordeaux Métropole et des communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans.

6.1.7. Le recours contre la DUP (2016 – Aujourd'hui)

Suite à un recours de plusieurs associations et de la communauté de communes de Montesquieu, déposé en février 2016, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux le 29 juin 2017 au motif de l'imprécision du financement dans le dossier d'enquête.

L'état et SNCF Réseau ont fait appel de cette décision devant la cour administrative d'appel de Bordeaux en août 2017.

Par décision du 17 octobre 2019, la Cour administrative d'appel de Bordeaux annule le jugement du Tribunal administratif de Bordeaux du 29 juin 2017 et confirme la légalité de la DUP des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.

Cette décision a été définitivement entérinée par décision du Conseil d'État du 27 septembre 2021.

6.2. Cadre juridique de l'autorisation unique

6.2.1. Présentation

Un même projet peut relever simultanément de plusieurs autorisations au titre du code de l'environnement. L'absence d'approche intégrée de ces différentes procédures, conduites en parallèle, ne favorise pas l'analyse globale des projets et induit des délais et une charge supplémentaire pour les porteurs de projet et les services instructeurs.

Ainsi, dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification, le gouvernement a décidé de mettre en place, après une phase d'expérimentation, le principe d'une autorisation environnementale unique pour les projets soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau » (article L. 214-3 du code de l'environnement).

Cette autorisation environnementale poursuit plusieurs objectifs :

- ▶ Une simplification des procédures sans diminuer le niveau de protection environnementale ;
- ▶ Une intégration des enjeux environnementaux pour un même projet ;
- ▶ Une anticipation, une lisibilité et une stabilité juridique accrue pour le porteur de projet.

Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau », une procédure intégrée a été mise en œuvre, conduisant à une décision unique de l'autorité administrative compétente, pouvant regrouper l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- ▶ Du code de l'environnement :
 - ▶ Autorisation au titre de la « Loi sur l'eau »,
 - ▶ Dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
 - ▶ Autorisation au titre des législations des réserves naturelles nationales (sans objet dans le cas présent)
 - ▶ Autorisation au titre de la législation des sites classés,
- ▶ Du code forestier : autorisation de défrichement.

L'« Autorisation Environnementale Unique » a ainsi été codifiée au Code de l'Environnement via l'Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et les décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, entrés en vigueur au 1er Mars 2017.

6.2.2. Textes de référence

L'autorisation environnementale est ainsi portée par les articles L. 181-1 à 31 et R. 181-1 à 56. Il y est notamment énoncé :

Article L181-1

« L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :

1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ;

2° Installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 512-1.

Elle est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L.122-1-1 lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet, ainsi qu'aux projets mentionnés au troisième alinéa de ce II.

L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.

[...] »

Article L181-2

« I. - L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite :

1° Absence d'opposition à déclaration d'installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au II de l'article L. 214-3 ou arrêté de prescriptions applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités objet de la déclaration ;

2° Autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre en application de l'article L. 229-6 ;

3° Autorisation spéciale au titre des réserves naturelles en application des articles L. 332-6 et L. 332-9 lorsqu'elle est délivrée par l'Etat et en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décisions déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ;

4° Autorisation spéciale au titre des sites classés ou en instance de classement en application des articles L. 341-7 et L. 341-10 en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décisions déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ;

5° Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° de l'article L. 411-2 ;

6° Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 ;

7° Récépissé de déclaration ou enregistrement d'installations mentionnées aux articles L. 512-7 ou L. 512-8, à l'exception des déclarations que le pétitionnaire indique vouloir effectuer de façon distincte de la procédure d'autorisation environnementale, ou arrêté de prescriptions applicable aux installations objet de la déclaration ou de l'enregistrement ;

[...]

9° Agrément pour le traitement de déchets en application de l'article L. 541-22 ;

[...]

11° Autorisation de défrichement en application des articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier ;

[...] »

6.2.3. Contenu réglementaire du dossier d'Autorisation Environnementale

La présente demande d'Autorisation Environnementale actualisée intègre les exigences réglementaires concernant le contenu d'une étude d'impact, le contenu d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, d'une demande d'autorisation de défrichement et d'une demande de dérogation espèces protégées.

Aussi, l'étude d'impact est-elle établie conformément aux dispositions du code de l'environnement dans leur version applicable au projet :

- ▶ Partie législative : articles L. 122-1 à L. 122-3-4 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements) ;
- ▶ Partie réglementaire : articles R. 122-1 à R. 122-14 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements).

Elle tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 en application de l'article R. 414-22 du code de l'environnement. Elle comporte donc les éléments demandés à l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

Elle prend en compte les éléments contenus dans les documents publiés pour l'application des textes réglementaires et dans les guides méthodologiques relatifs à l'étude d'impact. Son contenu est « proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine » (I de l'article R. 122-5 du code de l'environnement).

Elle intègre également les éléments exigés par l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées par demande de dérogation espèce protégée.

Ainsi que les éléments exigés par la procédure de demande d'autorisation de défrichement définis à l'article R. 341-1 du nouveau code forestier.

La présente demande d'autorisation environnementale est soumise à enquête publique selon les dispositions du code de l'environnement articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants.

A la suite de l'enquête publique, le préfet statuera sur la demande d'autorisation.

CHAPITRE 7. NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES, INSTALLATIONS, OUVRAGES, ET RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE DONT LE PROJET RELEVE

7.1. Contexte et objectifs du projet

7.1.1. Contexte du projet

L'opération relative aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) constitue l'un des 4 volets du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), qui comprend :

- ▶ La création des lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax,
- ▶ La création de la ligne ferroviaire nouvelle Dax-Espagne,
- ▶ La réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux – Sète au nord de Toulouse (AFNT) sur 19 km entre Toulouse et Saint-Jory,
- ▶ La réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux – Sète au sud de Bordeaux (AFSB) sur 12 km entre Bègles et St Médard d'Eyrans, objet du présent dossier.



Le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest a été conçu pour répondre à plusieurs objectifs stratégiques à l'échelle du grand Sud-Ouest, Aquitaine et Midi-Pyrénées, en permettant une amélioration globale des services ferroviaires à travers :

- ▶ de meilleures performances pour les voyageurs, avec la grande vitesse (sur lignes nouvelles) relayée ensuite par la complémentarité TaGV/TER ;
- ▶ la mise en place de nouvelles capacités pour accompagner le développement du fret ferroviaire sur l'axe péninsule ibérique/Europe du Nord-Ouest (ligne nouvelle) ;
- ▶ le renforcement des transports du quotidien au droit des deux métropoles (ligne existante).

Compte tenu des interrelations liées à la constitution du réseau ferroviaire, au cadre géographique et temporel dans lesquels ils se situent, ces projets ont été regroupés au sein d'un même programme, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.

Les aménagements ferroviaires sur la ligne actuelle Bordeaux - Sète doivent permettre de satisfaire aux enjeux de desserte du territoire : augmentation du trafic actuel sur l'axe, développement du TER, en compatibilité avec les perspectives de mise en service du GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest, lignes nouvelles entre Bordeaux Toulouse et Bordeaux-Dax).

Le tronç commun des lignes nouvelles se débranche de la ligne existante à hauteur de Saint Médard d'Eyrans. Entre ce raccordement ferroviaire et la gare de Bordeaux Saint-Jean, l'ensemble des circulations empruntera le réseau ferroviaire existant, qui sera réaménagé sur 12km environ.

Les AFSB correspondent aux aménagements de ce tronçon de réseau, sur le secteur géographique compris entre le Boulevard Albert 1er, qui représente la limite de communes entre Bordeaux et Bègles, et le pont du Sablé d'Expert sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans.

Il concerne donc les 4 communes suivantes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, et se développe du PK 1 + 500 au PK 13 + 500 environ.

7.1.2. La présentation de l'axe actuel Bordeaux – Saint-Médard-d'Eyrans

La section de ligne ferroviaire Bordeaux Saint-Médard-d'Eyrans, se situe sur le tronçon Bordeaux-Langon de la ligne Bordeaux-Sète (ligne 640 000) du Réseau Ferré National. Elle permet de relier le corridor atlantique à la façade méditerranéenne. Elle est circulée par des TaGV, des trains de marchandises et des TER. La ligne ferroviaire entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans comprend :

- ▶ 2 voies principales (voie 1 et voie 2), circulables dans les deux sens (dites « banalisées ») entre Bordeaux et Hourcade puis à sens unique ;
- ▶ 1 tiroir d'exploitation fret (voie T7) et 1 voie banalisée (voie T6), qui relie la gare de Bordeaux Saint-Jean au nord du triage d'Hourcade ; Ceci forme avec les 2 voies principales une section à 4 puis 3 voies entre Bordeaux et Bègles, appelée « tranchée de Bègles » ;
- ▶ au droit de la gare de triage d'Hourcade, 2 voies de contournement (est et ouest, appelées VCE et VCO) banalisées encadrent le faisceau et permettent aux trains fret d'accéder aux différentes parties du triage.

La vitesse maximale autorisée pour les trains les plus rapides est :

- ▶ 160 km/h sur les voies principales à partir de Bègles, la tranchée de Bègles permettant l'accélération ou la décélération ;
- ▶ 30 km/h sur le tiroir T7 ;
- ▶ 40 km/h sur les voies T6, VCO et VCE.

La ligne est équipée des dispositifs techniques suivants :

- ▶ Block Automatique Lumineux (BAL), système de signalisation ferroviaire automatique permettant d'assurer l'espacement des trains qui circulent sur une même voie ;
- ▶ une alimentation électrique à 1500 Volts continu (comme tout le réseau du Sud-Ouest).

Le tronçon de ligne comporte par ailleurs 6 passages à niveau :

- ▶ 4 sur la commune de Cadaujac ;
- ▶ 2 sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans.

Ces passages à niveau sont équipés de signal automatique lumineux (signal sonore et feux rouges clignotants) et de demi-barrières.

Il existe plusieurs types de services ferroviaires sur cette ligne :

- ▶ des services de voyageurs régionaux (TER) ;
- ▶ des services de voyageurs longues distances (TaGV et Intercités) ;
- ▶ des services marchandises (Fret) en transit ou en origine / destination ou relais au triage d'Hourcade.

La section de ligne entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans comprend 4 points d'arrêt qui sont desservis quotidiennement par des TER :

- ▶ la gare de Bègles ;
- ▶ la halte de Villenave-d'Ornon ;
- ▶ la halte de Cadaujac ;
- ▶ la halte de Saint-Médard-d'Eyrans.

7.1.3. Un trafic en croissance et de nouveaux besoins

La croissance des trafics voyageurs régionaux et nationaux cumulée au développement des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, amènent progressivement davantage de circulations sur le tronçon Bordeaux-Langon. Les études capacitaires menées sur cet axe ont montré qu'en raison :

- ▶ de l'augmentation des prévisions de trafic liée au cadencement des TER Aquitaine ;
- ▶ de la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et de la desserte renforcée sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse l'accompagnant ;

Des aménagements ferroviaires sont nécessaires, sans même la réalisation des lignes nouvelles du programme du GPSO (lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax).

L'augmentation de trafic amenée par les lignes nouvelles du GPSO renforcera ces besoins d'aménagements capacitaires et accentuera l'hétérogénéité des circulations, source de conflit entre les circulations de service rapide (TaGV) et de services plus lents (TER périurbains, fret à destination d'Hourcade, fret à longue distance, ...).

7.1.4. Les objectifs attendus du projet

L'opération des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux permet d'apporter les améliorations suivantes du projet de ligne existante :

- ▶ Elle concourt à fluidifier le trafic ferroviaire au Sud de Bordeaux : les aménagements permettront d'augmenter la capacité actuelle de la ligne, pour éviter la saturation, et d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'axe, en réduisant les impacts engendrés par les différents aléas d'exploitation ;
- ▶ Elle permet d'acquérir la capacité nécessaire pour absorber les nouveaux trafics : TaGV, TER et Fret : les aménagements autoriseront la création de créneaux de circulation supplémentaires, afin d'absorber le nouveau trafic TaGV et de développer les services TER, tout en offrant des sillons de qualité pour les trains de fret, tels que souhaités par la Région Nouvelle-Aquitaine ;
- ▶ Elle conduit à améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs : les aménagements de la section Bordeaux – Saint-Médard-D'Eyrans permettront l'augmentation de services correspondant au développement des dessertes TER de l'axe Bordeaux-Langon. Les habitants du secteur Sud-Est de Bordeaux trouveront avec ce projet l'opportunité d'être mieux reliés à la capitale régionale, avec une fréquence accrue des dessertes ferroviaires. La complémentarité des différents modes de transports avec la mise en place de services de transports collectifs (tramway, bus) de rabattements vers les haltes et la création de pôles d'échanges multimodaux, rendront le mode ferroviaire plus attractif. L'amélioration du service permettra d'encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école et constituera une alternative performante à la route. L'amélioration des connexions entre les différents transports collectifs participe également à limiter la pollution atmosphérique dues aux transports ;
- ▶ Elle contribue à améliorer la sécurité des circulations routières, ferroviaires, piétonnes, et des autres modes de déplacements au droit des passages à niveau existants. La suppression des 6 passages à niveau présents sur la commune de Cadaujac a été intégrée aux aménagements afin d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains de l'infrastructure.

7.2. Description générale du projet des AFSB

L'opération vise à rajouter une voie supplémentaire entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, avec dédoublement à chaque point d'arrêt (haltes et gare), permettant ainsi la mise en place d'un service TER périurbain dense et de qualité, avec des fréquences variant de deux à quatre trains par heure de pointe et par sens.

Les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux consisteront à :

- ▶ **Réorganiser le plan des voies** entre Bordeaux et Hourcade ;
- ▶ **Ajouter une voie ferrée supplémentaire** à la voie ferrée existante depuis Hourcade jusqu'au raccordement à la ligne nouvelle prévue au Sud de Saint-Médard-d'Eyrans ;
- ▶ **A implanter deux voies supplémentaires** aux abords de la gare de Bègles et des haltes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans. L'ajout de deux voies aux abords de la gare et des haltes nécessite de les réaménager ou de les reconstruire.

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. Le positionnement Est ou Ouest de la nouvelle voie ferroviaire a été déterminé en observation de la démarche ERC (évitement, réduction, compensation) des effets du projet sur l'environnement et le milieu humain. Celui-ci a été figé lors de la Déclaration d'Utilité Publique du projet GPSO.

En ce qui concerne la redistribution du plan des voies :

- ▶ Les voies 1 et 2 futures sont les voies extérieures et seront dédiées au trafic long parcours. Elles seront banalisées (circulation possible dans les deux sens).
- ▶ La voie centrale est également banalisée. Elle sera dédiée au trafic TER périurbain.
- ▶ Enfin, le dédoublement de la troisième voie au droit des haltes TER permet le croisement ou le dépassement des trains qui marquent l'arrêt dans les haltes et/ou gare par des trains plus rapides. La desserte des 4 points d'arrêt, une dans chaque commune, nécessitera la reconfiguration des haltes (création d'un quai central et d'une passerelle).

A noter que sur certaines zones, comme la commune de Bègles, la redistribution des circulations sur les voies nécessitera des aménagements sur la plateforme ferroviaire mais sans création de nouvelle voie ferrée.

L'ajout d'une voie supplémentaire et l'augmentation de la fréquence des trains sur cette section du réseau nécessite de **supprimer les passages à niveaux** situés sur les communes de Cadaujac (PN9, 10, 11 et 12) et de Saint Médard d'Eyrans (PN13 et 14). Il convient de rappeler que les 8

premiers passages à niveaux (PN1 à PN8) ont déjà été supprimés sur les communes de Bègles et Villenave d'Ornon lors de la modernisation historique de la ligne.

Les suppressions seront accompagnées des **rétablissements nécessaires au fonctionnement du réseau routier local** (voies latérales et franchissement).

Le projet prévoit également la **création de pôles d'échanges multimodaux (PEM)** au droit des haltes TER : des parkings et dépose minute seront créés ; les itinéraires bus, piétons et vélos convergeront vers ces PEM et les voiries locales sont aménagées pour permettre une desserte performante et fluide de ces pôles.

La cohabitation de circulations rapides et directes avec des circulations plus lentes et à arrêts multiples, a imposé la séparation des flux. Avec 3 voies et pour tirer meilleur parti des installations existantes, il est prévu d'affecter les circulations aux voies de la manière suivante :

- ▶ les TaGV et TER sans arrêt sur le tronçon bénéficieront de 2 voies rapides dédiées, une par sens, qui sont les voies encadrantes. Elles autorisent la circulation jusqu'à 160km/h ;
- ▶ les trains fret, sans arrêt en dehors d'Hourcade, emprunteront également les voies encadrantes ;
- ▶ les TER omnibus, dont l'arrêt quasi systématique aux points de desserte est prévu, emprunteront la voie centrale, banalisée. Comme nous l'avons indiqué, cette voie se dédouble au droit des points d'arrêt pour permettre le croisement en ligne des circulations de sens contraire. Cette voie centrale sera circulée à 120km/h maximum.

Pour l'élargissement de la plateforme ferroviaire actuelle, le projet implique :

- ▶ Le **déplacement de voiries routières** sur certains tronçons permettant la libération d'emprise pour l'élargissement de la plate-forme ferroviaire ;
- ▶ La **création d'une plateforme** pour la voie ferrée nouvelle ainsi que les nouveaux appareils de voie
- ▶ La **reconstruction de ponts routes** existants (ne pouvant être allongés ou évités) ;
- ▶ Le **rallongement des ouvrages** de traversées hydrauliques (OH) ;
- ▶ 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 réalisation des travaux induits les aménagements suivants :

- ▶ La réalisation d'une **base travaux à Hourcade** ;
- ▶ Le **déplacement des poteaux caténaires, signaux ferroviaires, des artères câbles** irriguant les installations sur la plateforme ferroviaire du fait des travaux, jusqu'au Pk 14,500 ;
- ▶ L'aménagement provisoire **d'aires de chantier et accès** nécessaires à l'ensemble des travaux élémentaires s'étalant sur l'ensemble de l'AFSB.

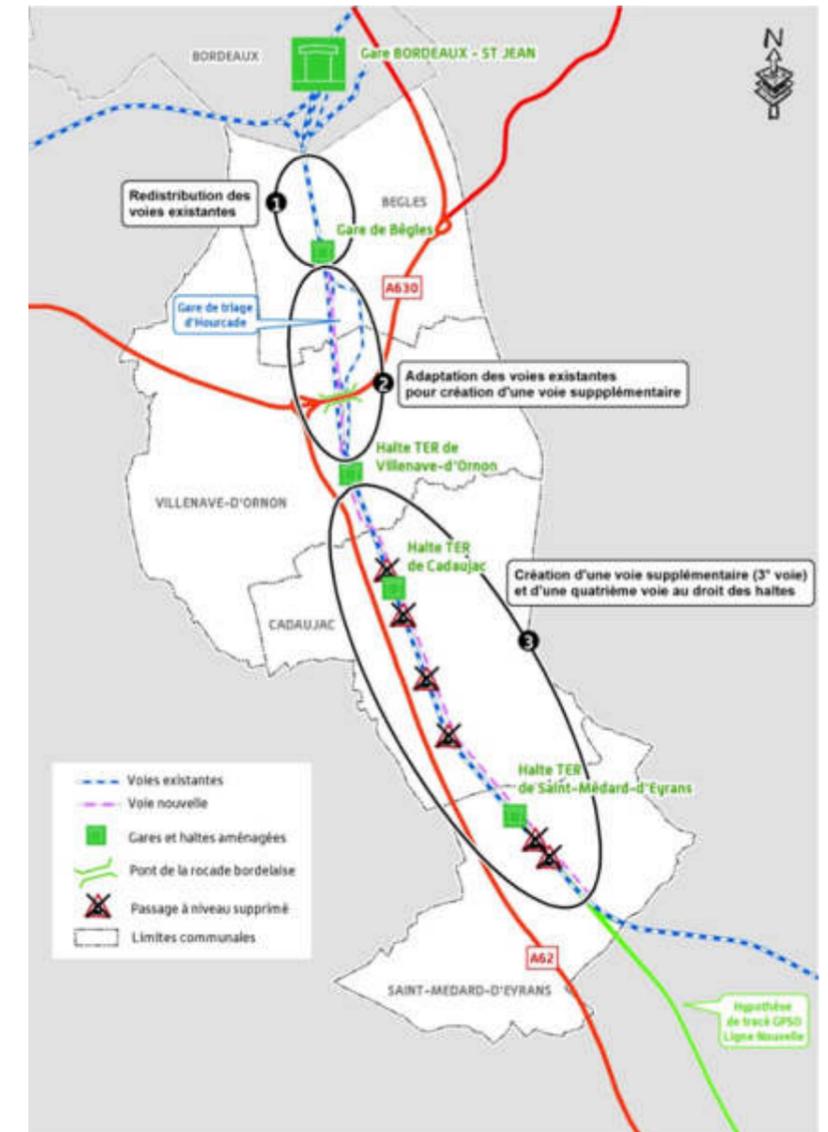


Figure 1 : Carte de localisation des aménagements projetés

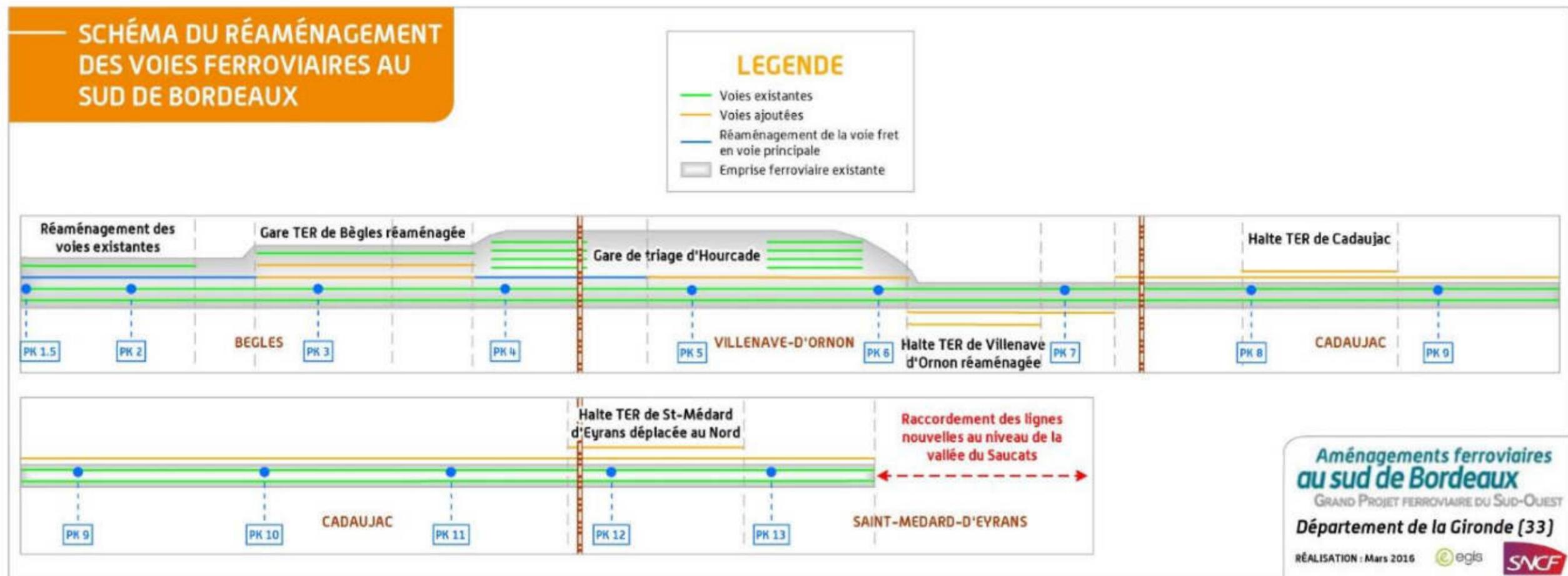


Figure 2 : Schéma de principe du réaménagement des voies ferroviaires au Sud de Bordeaux

7.3. Présentation détaillée des infrastructures actuelles et projetées

7.3.1. Tranchée de Bègles

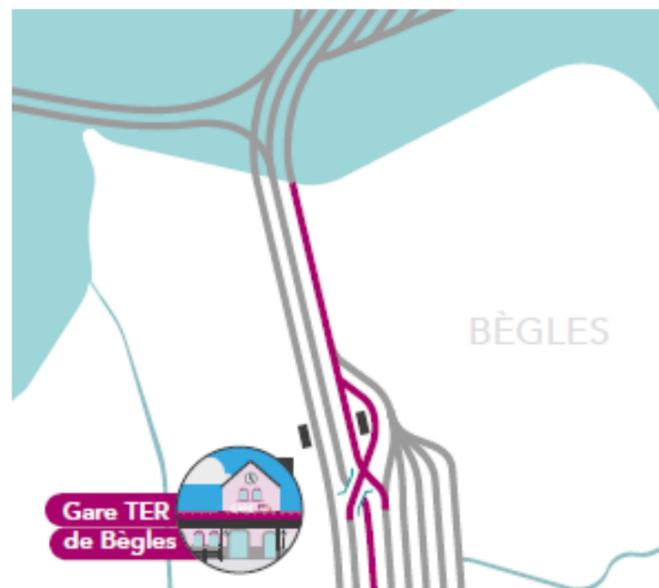
Situation initiale

Cette portion comprise entre le Pk 1+512 et le Pk 2+676 de la ligne Bordeaux-Sète, appelée « Tranchée de Bègles » est composée de :

- ▶ 4 voies :
 - 2 voies principales (V1 et V2), circulables dans les deux sens (voies dites « banalisées »)
 - 1 tiroir d'exploitation fret (voie T7)
 - 1 voie banalisée (voie T6)

A partir du Pk 2+250, seul 3 voies sont présentes, les voies V1, V2 et T6.

- ▶ 4 ouvrages de franchissement :
 - Un PRO au Pk 1+503
 - Un PRO au Pk 1+623
 - Le PRO le Rousseau au Pk 2+062
 - Le PRO de Vaucouleurs au Pk 2+305
- ▶ 2 passerelles piéton :
 - La Passerelle Deschamps au Pk 1+857
 - Une Passerelle au Pk 2+676



En gris : les voies existantes, en rouge, le projet AFSB

Figure 3 : Situation initiale et projetée dans la tranchée de Bègles, Source SNCF Réseau

Situation projetée

Le plan de voie existant est conservé mais l'utilisation de ces voies est modifiée :

- ▶ La voie secondaire nommée « tiroir 6 » est transformée en voie principale nommée VC (Voie Centrale) pouvant être circulée à 90 km/h. Il s'agit donc d'un relèvement de vitesse de 40 km/h à 90 km/h.
- ▶ Les voies principales 1 et 2 restent voies principales V1 Future (V1F) et V2 Future (V2F).
- ▶ Les communications existantes sont conservées.
- ▶ La communication entre la voie secondaire nommée Tiroir 7 et la voie VC (ex T6) est remplacée.

Les 4 ouvrages de franchissement existants dans ce périmètre sont conservés, et ne sont pas modifiés.

Les 2 passerelles piétons existantes sont conservées et ne sont pas modifiées.

Des écrans acoustiques seront posés sur une longueur cumulée de 1 595 ml.

Il est également prévu la suppression du bâtiment du Poste 3 qui sera remplacé par un poste nouveau de type PAI.

7.3.2. Halte de Bègles

Situation initiale

Cette portion comprise entre le Pk 2+676 et le Pk 4+500 de la ligne Bordeaux-Sète, appelée « Halte de Bègles » est composée de :

- ▶ 4 voies :
 - 2 voies principales, à sens unique (voie 1 et 2) ;
 - 2 voies de contournement (est et ouest, appelées VCE et VCO) banalisées encadrent le faisceau de triage d'Hourcade et permettent aux trains fret d'accéder aux différentes parties du triage
 - 2 voies tiroir (T1 et T2)
- ▶ 5 ouvrages de franchissement :
 - PRO ligne C du tramway au Pk 3+211
 - PRO Birambits au Pk 3+211
 - OH de l'Estey de Franc au Pk 3+702
 - OH de l'Estey de Tartifume au Pk 4+014
 - OH de l'Estey de Lugan au Pk 4+400
- ▶ La halte de Bègles au Pk 3+018
- ▶ Une partie du faisceau de Triage d'Hourcade

Situation projetée

Le projet prévoit la modification de la halte de Bègles avec :

- ▶ La construction de 2 nouvelles voies à l'Est des deux voies existantes (VC et VE)
- ▶ La construction d'un nouveau quai central (entre les voies VE et VC), et la démolition des anciens quais.
- ▶ Une nouvelle passerelle piétonne sera créée au Pk 3+058 permettant d'accéder au nouveau quai central de la halte de Bègles.

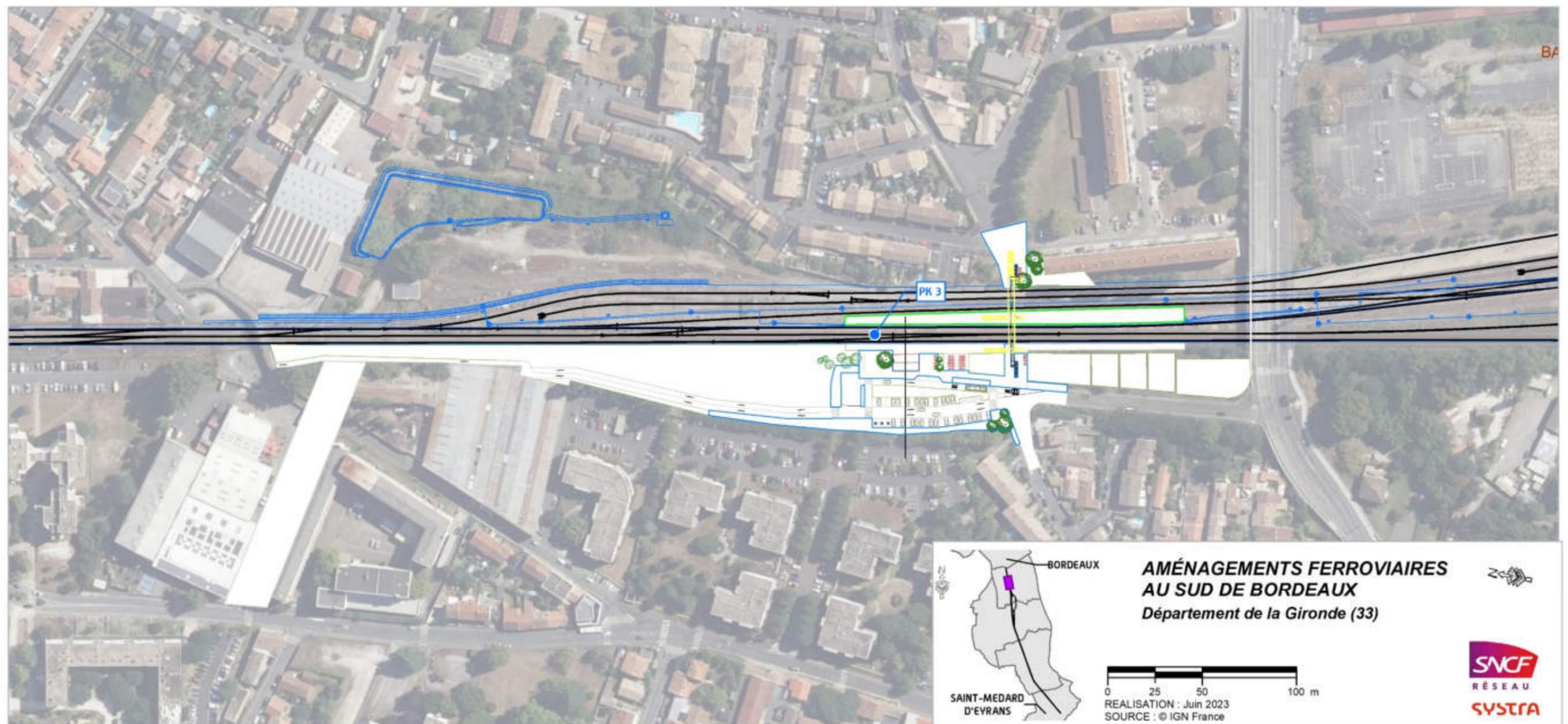


Figure 4 : Vue en plan du PEM et de la gare de Bègles

Au niveau du faisceau de triage d'Hourcade, le projet consiste à :

- ▶ Modifier le tracé de la voie VCE
- ▶ Modifier le tracé du le tiroir 2
- ▶ Réduire fortement la longueur du tiroir 1
- ▶ Déplacer la voie VCO sur la voie 11 du faisceau de triage
- ▶ Créer la future voie 1 (V1F) sur l'ancienne plateforme de la voie VCO ;
- ▶ Créer une base travaux pour la phase travaux sur les voies 11 à 18 et 21 à 28

Les deux voies principales V1 et V2 seront conservées.

Dans ce périmètre plusieurs ouvrages de Franchissement seront créés :

- ▶ Un PRA permettant à la voie VC de franchir l'Estey de Franc au Pk 3+700 (OA n°523)
- ▶ Un PRA de type « Saut de mouton » permettant à la voie VC de franchir la voie V1F par le dessus (OA n°527)
- ▶ Une première estacade permettant à la voie VC d'accéder au PRA de l'Estey de Franc
- ▶ Une seconde estacade située entre le PRA de l'Estey de Franc et le PRA « Saut de mouton », pour la voie VC
- ▶ Un PRA permettant à la voie V1F de franchir l'Estey de Franc au Pk 3+700 (OA n°525). Le projet prévoit les travaux de terrassements et d'assainissements de la plateforme lié au nouveau plan de voies.

Les 5 ouvrages de franchissement existants sont conservés.

Un mur de soutènement situé entre les voies VC et V1F, à la sortie du « saut de mouton » sera créé.

Un bassin de rétention est prévu dans le secteur pour collecter les eaux de plateforme pour ensuite les diriger vers l'Estey de Franc au Pk 3+300.

Le linéaire des écrans protections acoustiques représente 1 075 ml principalement sur le secteur de la halte.

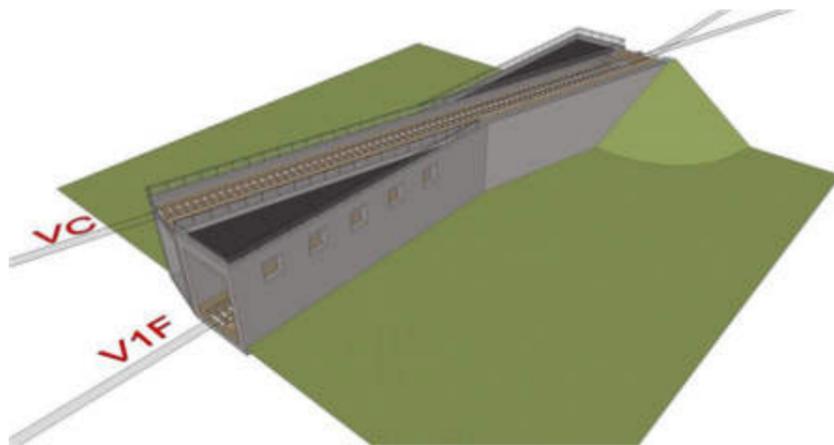


Figure 5 : Vue du saut-de-mouton (OA n°527)

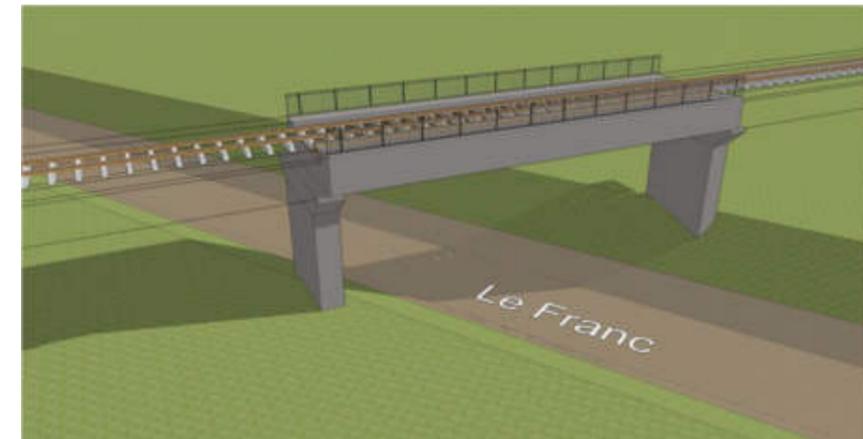


Figure 6 : OA n°523 de franchissement de l'Estey de Franc pour la voie VC

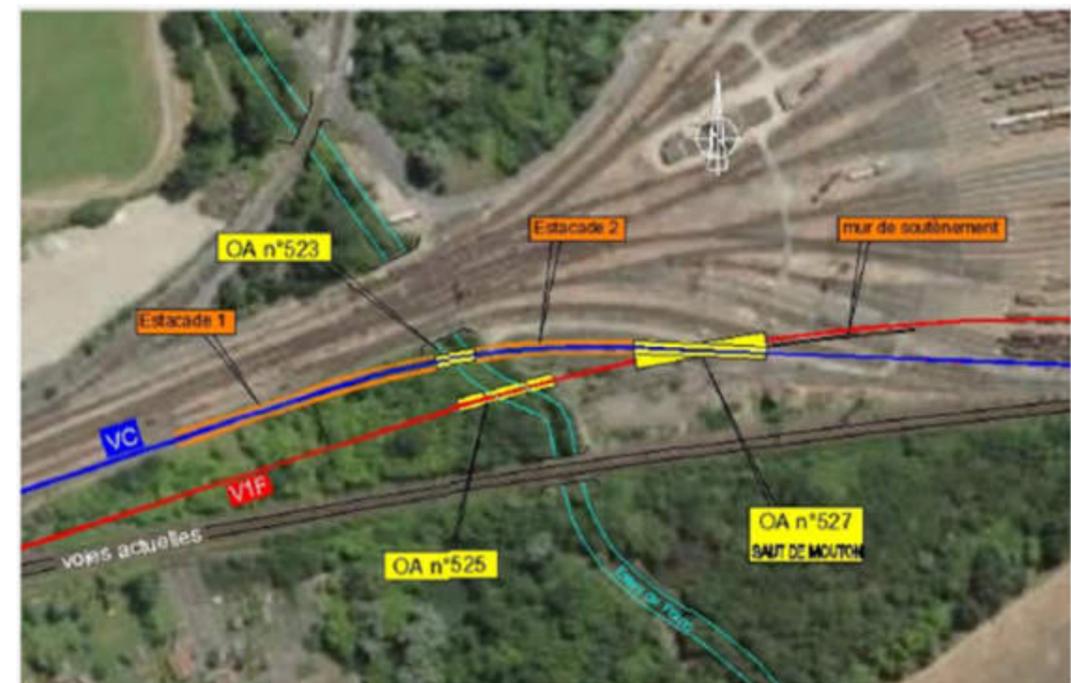


Figure 7 : Localisation du saut de mouton et des deux Ouvrages Hydraulique sur l'estey de Franc, source SNCF Réseau

7.3.3. Villenave-d'Ornon Nord

Situation actuelle

Cette portion comprise entre le Pk 4+500 et le Pk 6+100 de la ligne Bordeaux-Sète, appelée « Villenave-d'Ornon Nord » est composée de :

- ▶ 4 voies :
 - 2 voies principales, à sens unique (voie 1 et 2) ;
 - 2 voies de contournement (est et ouest, appelées VCE et VCO) banalisées encadrent le faisceau de triage d'Hourcade et permettent aux trains fret d'accéder aux différentes parties du triage
- ▶ 3 ouvrages de franchissement :
 - Le PRO de la Rue du pas de la côte au Pk 5+156
 - Le PRO de la Rocade A360 au Pk 5+269
 - Le PRO de l'avenue du Maréchal Lattre de Tassigny au Pk 5+760
- ▶ Une partie du faisceau de Triage d'Hourcade



En gris : les voies existantes, en rouge, le projet AFSB

Figure 8 : Situation initiale et projetée dans le secteur de Villenave d'Ornon, Source SNCF Réseau

Situation projetée

Au niveau du faisceau de triage d'Hourcade, le projet consiste à :

- ▶ Déplacer la voie VCO sur la voie 11 du faisceau de triage
- ▶ Créer la future voie 1 (V1F) sur l'ancienne plateforme de la voie VCO ;
- ▶ Reconstituer l'accès Nord du faisceau de Réception pour conserver sa fonctionnalité ;

- ▶ Déposer l'accès intermédiaire situé au Pk 6
- ▶ Créer une base travaux pour la phase travaux sur les voies 11 à 18 et 21 à 28

3 ouvrages de franchissement seront à créer dans ce secteur, à l'Est des PRO actuels (qui seront conservés) permettant à la voie V1F de franchir par-dessous plusieurs infrastructures :

- ▶ Un PRO au niveau de la Rue du pas de la côte au Pk 5+156 ; L'ouvrage est de type « cadre » avec dalles de transition de part et d'autre. Le maintien des terres sera assuré par des murs « U » en béton armé qui reposeront sur un radier.
- ▶ Un PRO de la Rocade A360 au Pk 5+269 ; La construction de type « pont-cadre », se fera avec la continuité d'exploitation de la Rocade de Bordeaux, par fonçage de tubes métalliques jouant le rôle de blindage horizontale.
- ▶ Un PRO de l'avenue du Maréchal Lattre de Tassigny au Pk 5+760 ; Cet ouvrage, comportant un biais, est également de type « Cadre » avec murs en aile et dalles de transition de part et d'autre.

Un bassin de rétention est prévu au niveau du premier ouvrage d'Art (Pk 5+100).

7.3.4. Halte de Villenave-d'Ornon

Situation initiale

Cette portion comprise entre le Pk 6+100 et le Pk 7+500 de la ligne Bordeaux-Sète, appelée « Halte de Villenave-d'Ornon » est composée de :

- ▶ 2 voies principales, à sens unique (voie 1 et 2) ;
- ▶ 2 ouvrages de franchissement :
 - Un PRO au Pk 6+576,
 - Le PRA-OH Rouille de Bourran au Pk 7+400,
- ▶ Une passerelle piétonne au Pk 6+576,
- ▶ La halte de Villenave d'Ornon au Pk 6+500.

Situation projetée

Le projet prévoit la modification de la halte de Villenave-d'Ornon avec :

- ▶ Le ripage des deux voies existantes (V1 et V2) vers l'Est,
- ▶ La création de deux voies supplémentaires (VE et V2F) à l'Ouest des deux voies existantes,
- ▶ La création de deux nouvelles communications au sud de la halte permettant l'accès au site d'Hourcade par le sud,
- ▶ Les deux tiroirs Traction seront déposés et un tiroir traction sera reconstitué dans le périmètre des voies afin de libérer l'espace pour le pôle d'échange multimodal,
- ▶ La construction d'un quai central entre les voies VE et VC, et la démolition des quais actuels,

- ▶ La mise en place de quais provisoires permettant la reprise de l'exploitation pendant les travaux de construction du quai central, de la passerelle et des nouvelles voies à l'Ouest,
- ▶ la construction d'une passerelle d'accès au nouveau quai, reliant notamment le PEM au quai au Pk 6+454.

Au niveau des ouvrages de franchissement :

- ▶ L'ouvrage hydraulique existant de la Rouille de Bourran au Pk 7+400 sera prolongé par un portique BA avec des murs en aile ayant une plus grande ouverture hydraulique, permettant à la V1F de franchir le cours d'eau dit Rouille de Bourran, à l'Est des voies V1 et V2 actuelles.

Un bassin de rétention sera créé sur le périmètre de Villenave d'Ornon, à l'Ouest des voies existantes

Le linéaire d'écrans acoustiques sur le secteur est de 1 295 ml sur la zone de la halte.

Le besoin foncier pour créer les nouvelles voies à l'Ouest des voies existantes impliquent des travaux de modification de la rue Ramadier. La rue est mise en impasse et une nouvelle rue est créée afin de connecter de nouveau l'impasse Ramadier à l'avenue Ferdinand Coin par le biais de la nouvelle rue.

En sortie de la halte de Villenave d'Ornon, la voie nouvelle est implantée à l'Est des voies existantes.

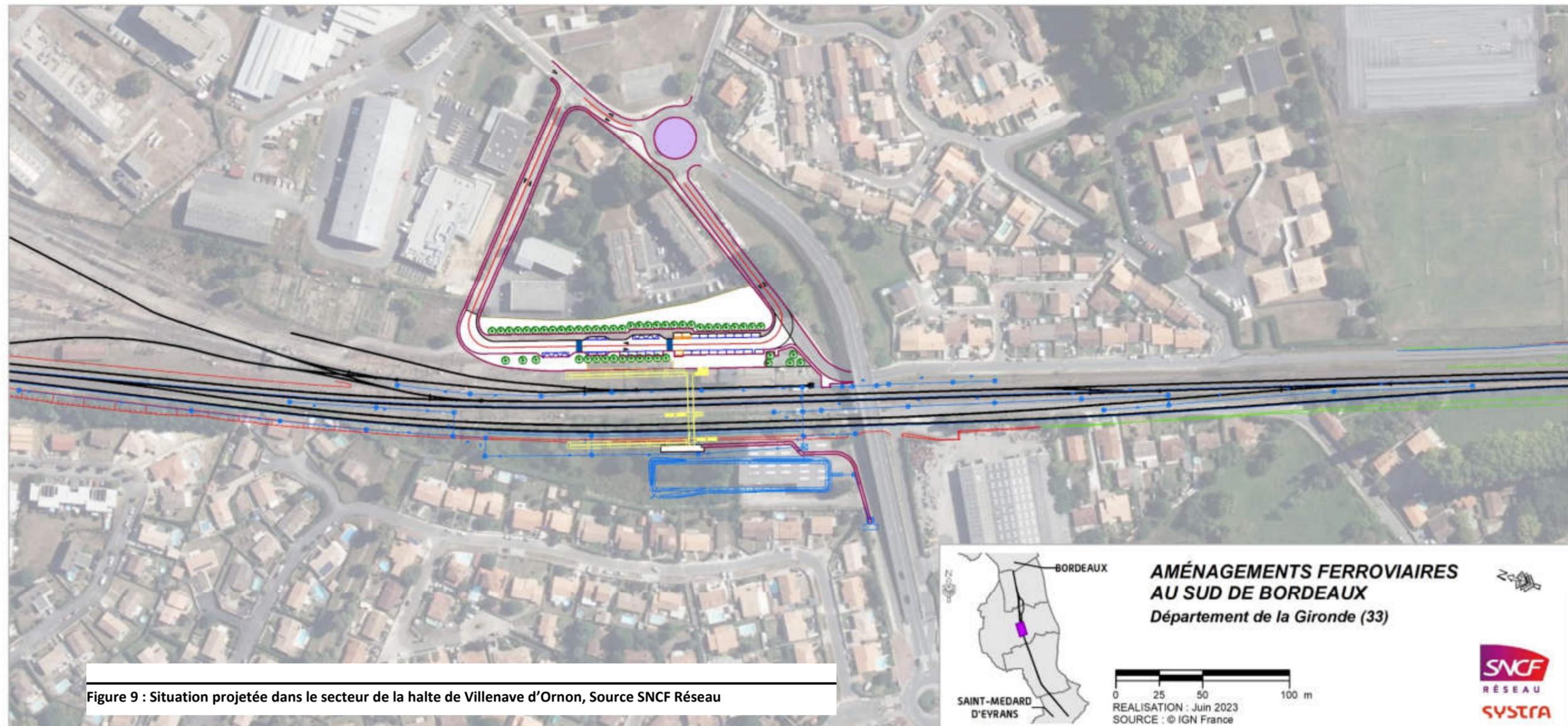
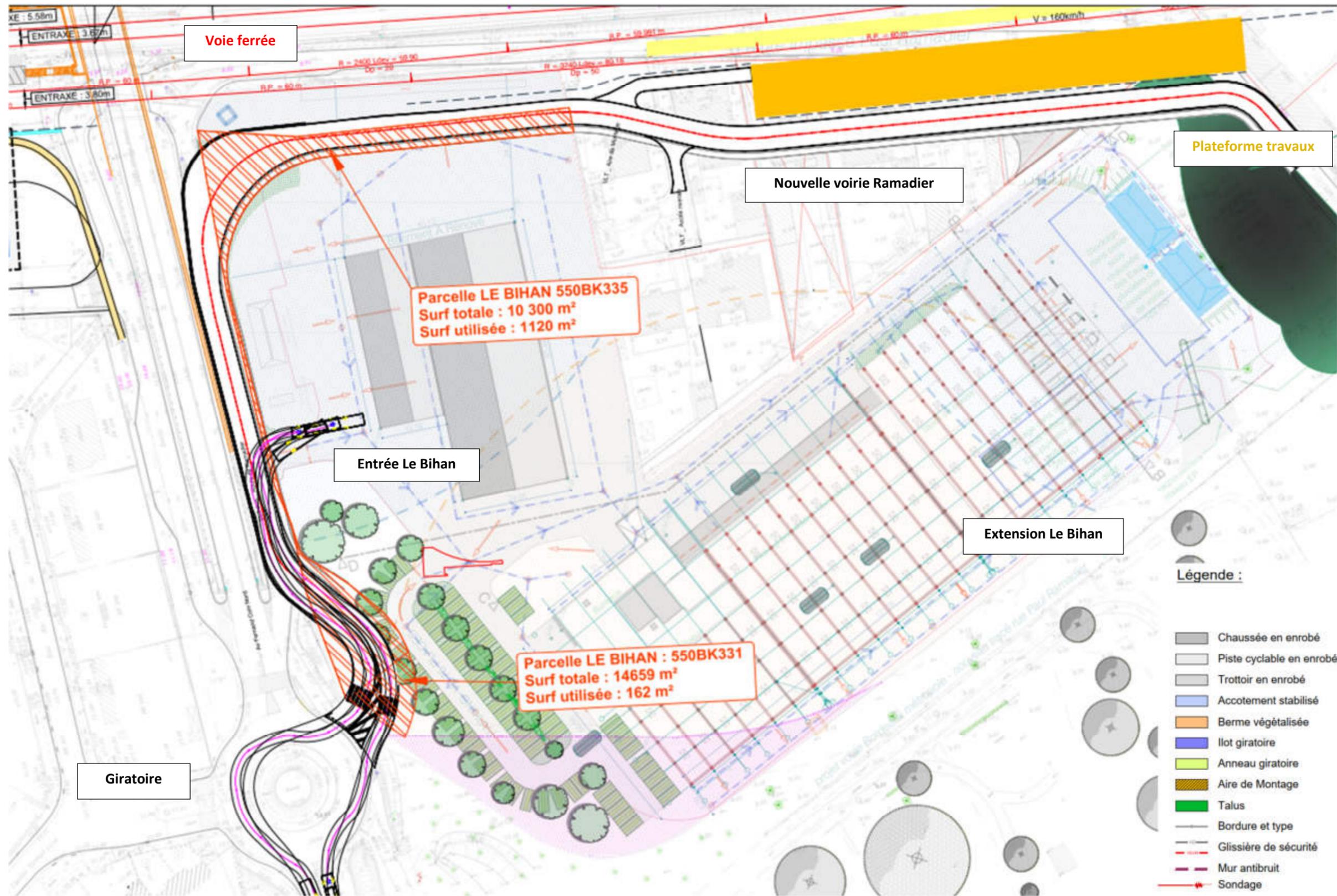


Figure 9 : Situation projetée dans le secteur de la halte de Villenave d'Ornon, Source SNCF Réseau

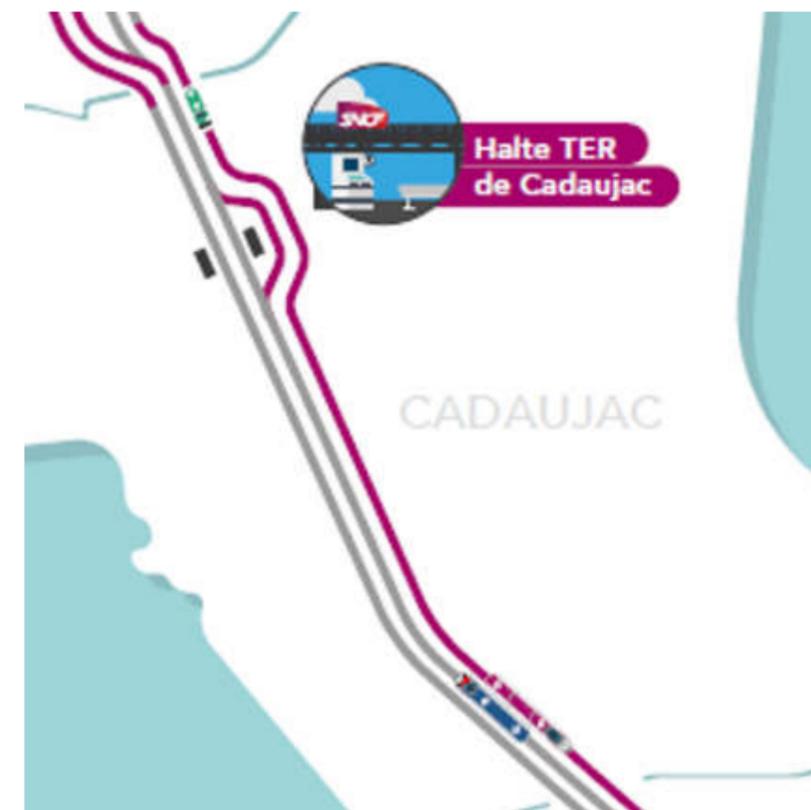


7.3.5. Cadaujac

Situation actuelle

Cette portion comprise entre le Pk 7+500 et le Pk 11+800 de la ligne Bordeaux-Sète, appelée « Cadaujac » est composée de :

- ▶ 2 voies principales, à sens unique (voie 1 et 2) ;
- ▶ 8 Ouvrages de franchissement :
 - L'OH du Moulin de Planton au Pk 7+895
 - L'OH du ruisseau de l'Eau-Blanche au Pk 7+945
 - Le PRO de la RD111 au Pk 8+421
 - L'Aqueduc -OH du ruisseau de la Péguillière au Pk 9+457
 - L'Aqueduc de l'Estey de Grand Marais au Pk 10+234
 - Un Aqueduc au Pk 10+741
 - Un Aqueduc au Pk 11+270
 - Le PRO des Marguerites au Pk 11+510
- ▶ 4 passages à niveau :
 - Le PN 9 au Pk 8+046
 - Le PN 10 au Pk 8+775
 - Le PN 11 au Pk 9+812
 - Le PN 12 au Pk 10+750
- ▶ La Halte de Cadaujac au Pk 8+487
- ▶ Un poste de mise en parallèle (PMP) équipement qui participe aux Installation Fixes de Traction Electrique pour la partie EALE (Equipements d'Alimentation es Lignes Electrifiées) au Pk 8+925



En gris : les voies existantes, en rouge, le projet AFSB

Figure 10 : Situation initiale et projetée dans le secteur de Cadaujac, Source SNCF Réseau

Situation projetée

Le projet prévoit la modification de la halte de Cadaujac avec :

- ▶ La création du nouveau Pôle d'Echange Multimodal à l'Ouest des voies avec passerelle accolée à l'ouvrage d'art de la RD111
- ▶ Les travaux de construction de la nouvelle infrastructure ferroviaires nécessiteront la constitution d'une halte provisoire (sur l'emplacement de la halte actuelle) équipée d'une passerelle provisoire d'accès quai à quai. Cette passerelle provisoire sera installée en amont des travaux de démolition et reconstruction du pont route de la RD111.
- ▶ La création de 2 nouvelles voies à l'Est de la plateforme existante (Voie V1F et VE)

Les PN existants n°9, 10, 11 et 12 seront fermés au fur et à mesure de l'ouverture à l'exploitation des nouveaux ponts routes du secteur.

Au niveau des ouvrages de franchissement,

- ▶ la construction de la voie V1F entraîne la modification de 7 ouvrages, et la construction d'un ouvrage :
 - Le prolongement de l'OH du Moulin de Planton au Pk 7+895 ;
 - Le prolongement de l'OH du ruisseau de l'Eau Blanche Pk 7+945
 - la démolition et la reconstruction en place du pont route de la RD111 au Pk 8+421, constitué d'un tablier à 3 travées en poutrelles enrobées ;

- La création d'un franchissement routier par-dessous les voies PRA des Genêts au Pk 9+400 ;
 - Le prolongement de l'OH du Ruisseau de la Péguillère au Pk 9+457 ;
 - Le prolongement de l'OH de l'Estey du Grand Marais au Pk 10+234 ;
 - Le prolongement de l'OH au Pk 10+741 (lié à la suppression du PN 12) ;
 - La construction du nouveau PRO des Marguerites au Pk 11+425 (avec démolition du PRO des Marguerites existant au Pk 11+510) ;
 - Le prolongement de l'OH au Pk 11+270
- La construction de la voie V1F entraîne le déplacement de la RD108 sur 1,8 km vers l'Est. Ce déplacement entraîne la construction de 3 nouveaux ouvrages de franchissement au niveau :
- Du ruisseau de la Péguillère au Pk 9+457 ;
 - De l'Estey du Grand Marais au Pk 10+234
 - Dans la continuité de l'ouvrage lié au PN12 Pk 10+741

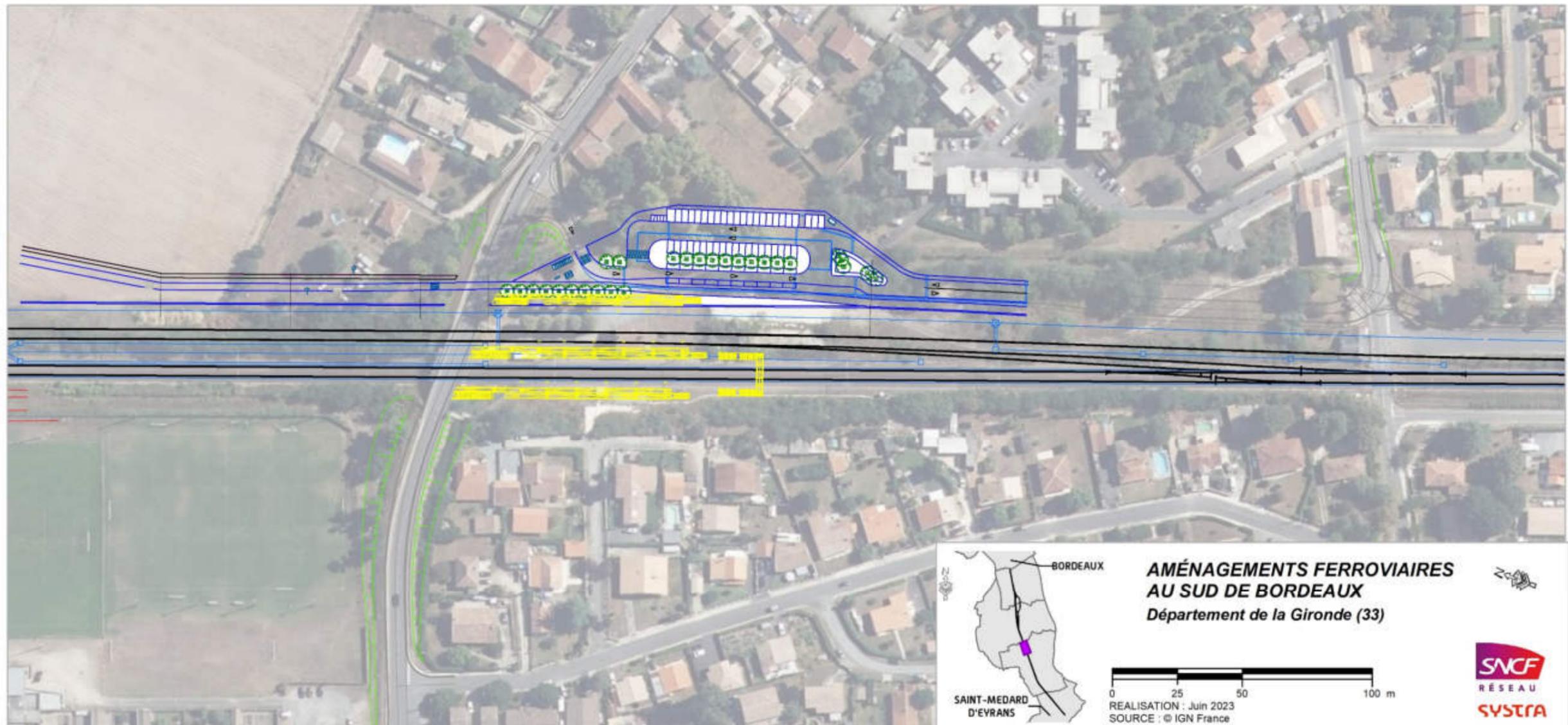
Un bassin de rétention est créé afin de réguler le débit de rejet dans le milieu naturel au Pk 8.

Le poste de mise en parallèle sera déplacé au Pk 8+470.

Dans ce secteur, la nouvelle plateforme sera accolée à la plateforme existante, une fois l'emprise libérée. Certaines zones identifiées comme zones de sols pollués nécessiteront une purge et substitution des terres.

Dans ce secteur, un linéaire de presque 800 ml de protection acoustique est prévu d'être construit sur le périmètre de la halte, ainsi que la pose de 3 550 ml selon les secteurs côté voie 1F ou voie 2F.

Figure 11 : Situation projetée dans le secteur de Cadaujac, Source SNCF Réseau



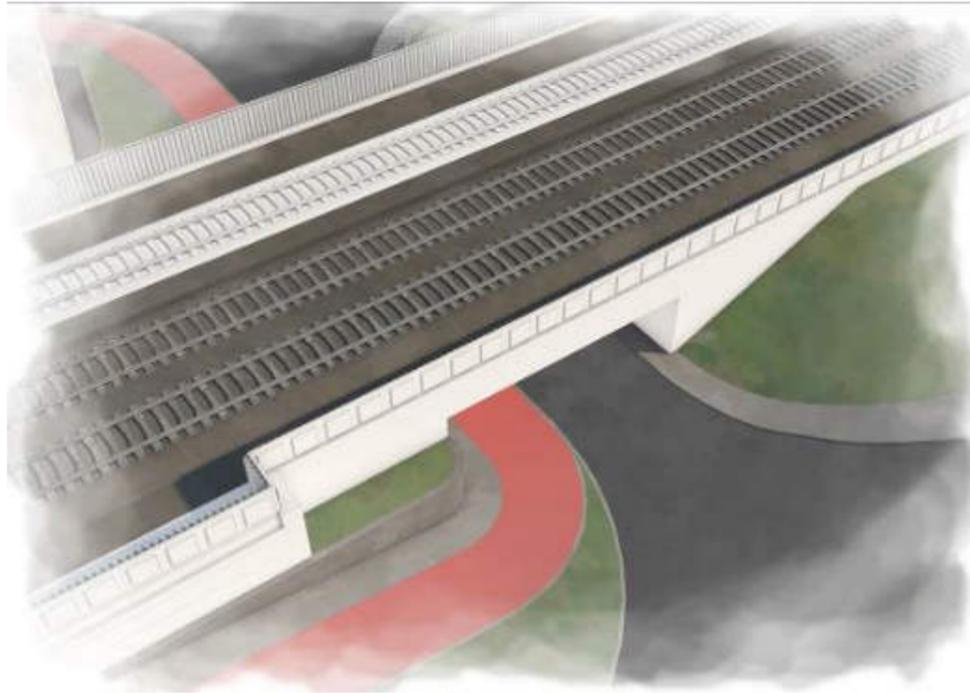


Figure 12 : Vue de principe du passage routier inférieur des Genêts.



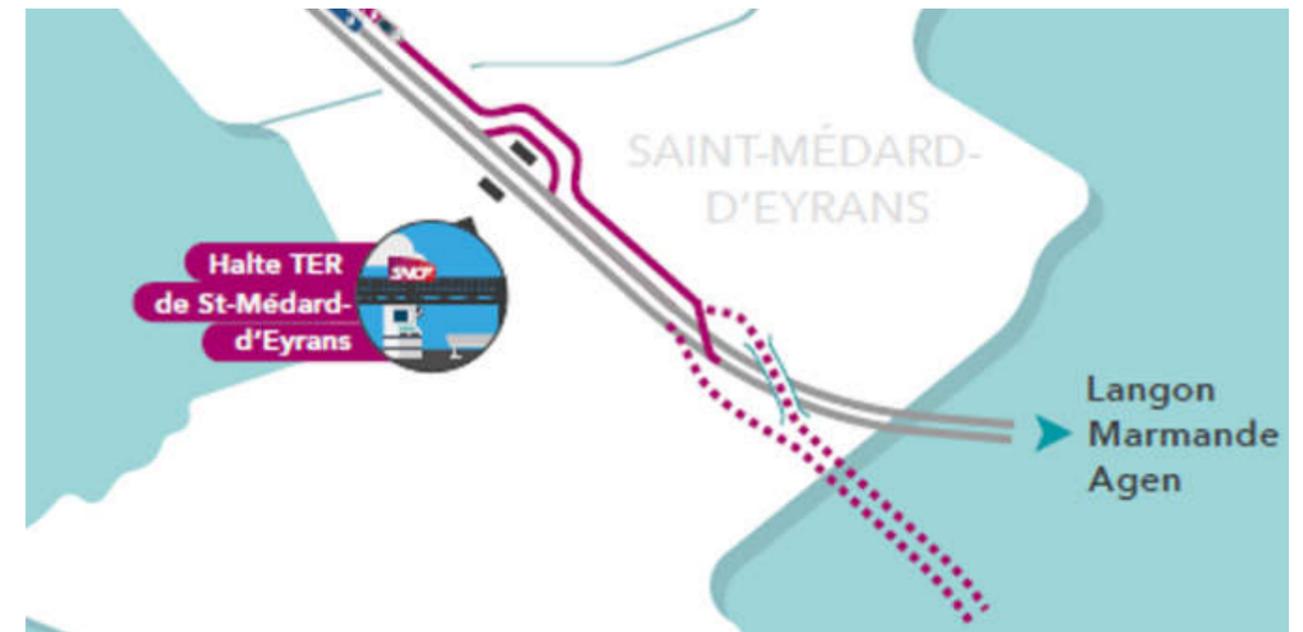
Figure 13 : Vue de principe du futur pont route des Marguerittes

7.3.6. Saint-Médard-d'Eyrans

Situation initiale

Cette portion comprise entre le Pk 11+800 et le Pk 13+700 de la ligne Bordeaux-Sète, appelée « Saint-Médard-d'Eyrans » est composée de :

- ▶ 2 voies principales, à sens unique (voie 1 et 2)
- ▶ 3 ouvrages de franchissement :
 - L'Aqueduc du cordon d'Or au Pk 12+095
 - L'Aqueduc du ruisseau le Milan au Pk 12+953
 - Le PRO des sables d'experts au Pk 13+474
- ▶ 2 Passages à niveau
 - Le PN 13 au Pk 12+824
 - Le PN 14 Au Pk 13+163
- ▶ Une sous station de traction électrique au pk 12+491
- ▶ La halte de Saint-Médard-d'Eyrans au Pk 13+387



En gris : les voies existantes, en rouge, le projet AFSB

Figure 14 : Situation initiale et projetée dans le secteur de St-Médard-d'Eyrans, Source SNCF Réseau

Situation projetée

Le projet prévoit le déplacement de la halte de Saint-Médard-d'Eyrans vers le Nord, du Pk 13+387 au Pk 12+365 :

- ▶ La création de 2 voies à l'Est des voies actuelles (VE et V1F),
- ▶ La démolition de la halte actuelle,
- ▶ La création d'une nouvelle halte comprenant un quai central.

Les PN n°13 et 14 seront fermés.

Au niveau des ouvrages de franchissement le projet entraîne le prolongement de 2 ouvrages :

- ▶ Le prolongement de l'OH du ruisseau du cordon d'Or au Pk 12+095,
- ▶ Le prolongement de l'OH du ruisseau le Milan au Pk 12+953.

Et la création de 3 ouvrages :

- ▶ La création d'un nouveau PRO au Pk 12+287,

- ▶ La création d'un PRA pour les piétons et cyclistes au Pk 12+829 suite à la suppression du Le PN n°13,
- ▶ La création du nouveau PRO du Sable d'expert au Pk 13+474, et démolition du PRO actuel.

Au niveau des passerelles piéton, le projet comprend :

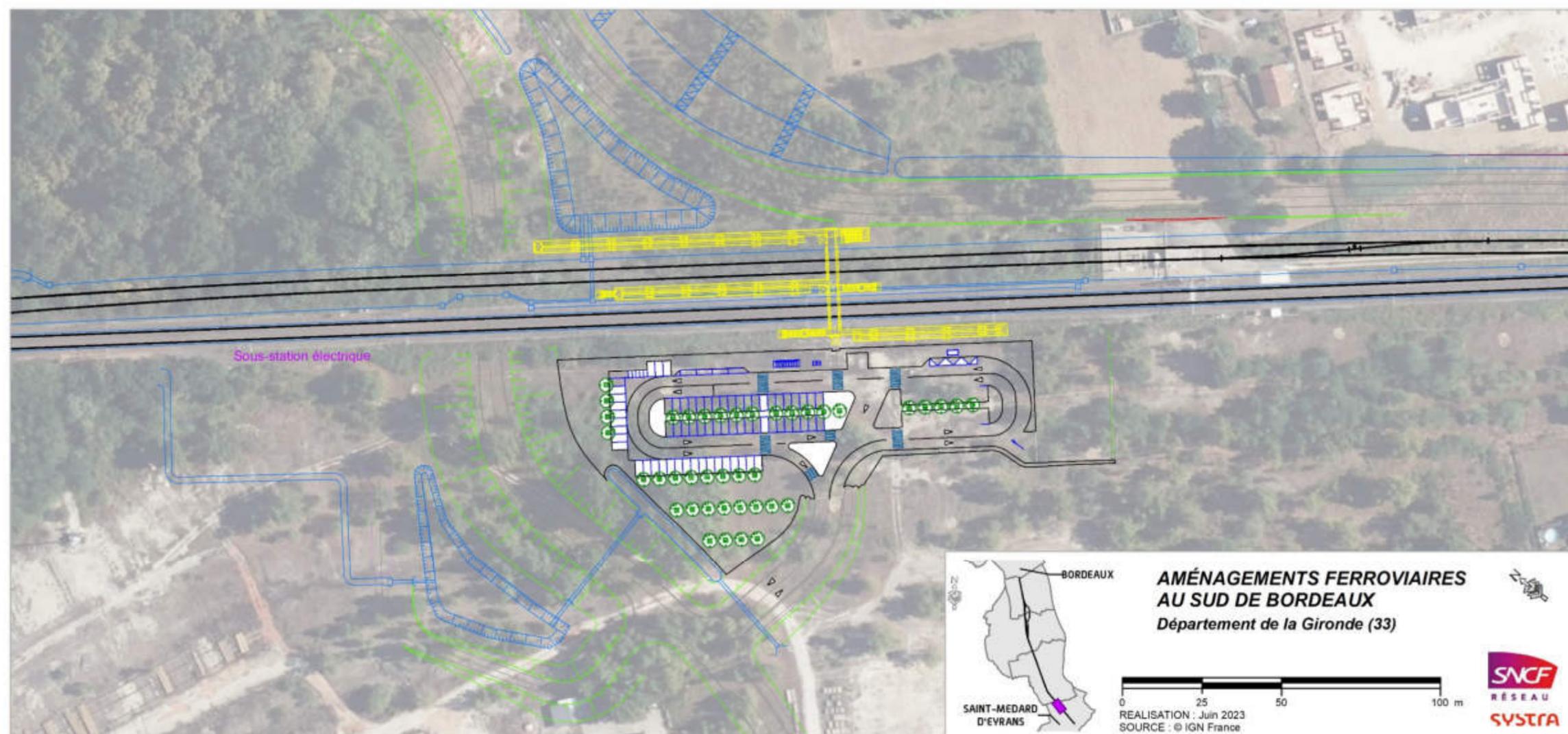
- ▶ La création d'une passerelle d'accès à la nouvelle halte au Pk 12+409 ;
- ▶ La création d'une passerelle en remplacement du PN n°14 au Pk 13+244.

La création d'une nouvelle sous-station au Pk 12+234 de traction en remplacement de l'existante, avec renforcement du groupe traction ;

La création d'un nouveau poste de signalisation (PAI 84), télécommandé par un poste de commande centralisée localisé au PDC de Bordeaux.

Le linéaire de protections acoustiques de type écrans est de 1 980 ml pour ce secteur, de part et d'autre des voies. Un bassin de rétention sera créé pour la gestion des eaux de la plateforme ferroviaire, à l'Est des voies existantes.

Figure 15 : Situation projetée dans le secteur de Saint-Médard-d'Eyrans, Source SNCF Réseau



CHAPITRE 8. DESCRIPTION DES TRAVAUX

8.1. Libération d'emprises et investigations complémentaires

Afin de réaliser les travaux, un certain nombre de travaux préparatoires sont nécessaires dans les emprises provisoires ou définitives du projet. Ils concernent notamment :

- ▶ Le déplacement ou prélèvement des espèces protégées ou menacées;
- ▶ Le défrichage des terrains : abattage des arbres, débroussaillage des parcelles;
- ▶ La déconstruction des bâtis impactés par le projet : démolition avec tri des déchets par catégorie;
- ▶ La déviation des réseaux de concessionnaires : ceci concerne tant les réseaux de transport que les réseaux de distribution. Cette phase peut nécessiter de réaliser des forages dirigés sous les voies ferrées.
- ▶ La préparation du RFN existant : déviation des artères câbles existantes, déplacement de mât de signalisation, mise en place de dispositions provisoires pour les démolitions d'ouvrage d'art....

Une fois les emprises libérées, un certain nombre d'investigations complémentaires peut être finalisé comme par exemple :

- ▶ Levés topographiques détaillés;
- ▶ Sondages et essais géotechniques;

8.2. Organisation des travaux AFSB

Les contraintes pour la réalisation des travaux AFSB sont liées à la fois :

- ▶ au contexte ferroviaire : maintien des circulations de la ligne Bordeaux – Toulouse pendant les travaux,
- ▶ au contexte urbain ou péri-urbain très proche de la plateforme ferroviaire, qui nécessite de maintenir les circulations routières des principaux axes, et des accès riverains.
- ▶ à l'étroitesse de l'espace pour réaliser les travaux.

Afin de travailler en toute sécurité à proximité des voies ferrées, il convient souvent de bénéficier d'Interceptions Temporaires des Circulations ferroviaires (ITC) pour éviter tout risque pour les circulations ferroviaires, et dans certains cas, de Consignation de la Caténaire (CC) pour éviter tout risque électrique pour le personnel travaillant à proximité ou au-dessus des voies.

Ces conditions de travail sont principalement obtenables la nuit, lors de l'absence de circulations commerciales sur les voies ferrées, et aussi lors de certaines périodes spécifiques qualifiées d'opération « coup de poing » qui peuvent durer 12h, 24h... et jusqu'à 96h consécutives. Ces opérations se déroulent lors de week-ends ordinaires ou lors de « ponts » combinés avec les jours fériés. Il convient alors de réserver ces dates plusieurs années à l'avance, lors de cadrage capacitaire à grande échelle (pré-inscription à A-5).

Ces interventions sur le réseau national exploité sont encadrées par du personnel SNCF Entrepreneur qualifié pour ce type de travaux lors de la mise en application de procédures de sécurité en lien avec l'exploitation (annonce des circulations, ITC, CC, ...).

8.3. Déroulé général des travaux AFSB

Pour la réalisation des travaux de génie civil, il est prévu la réalisation d'installations de chantier principales sur une grande parcelle de 5 000m² située au milieu de la zone 2, entre la rue du Bois du Pont et l'avenue de Saint Médard d'Eyrans. Au niveau de chaque ouvrage d'art, une installation de chantier de petite taille complémentaire est nécessaire.

Pour la réalisation des travaux ferroviaires, une partie de ceux-ci est envisagée en mode routier : poteaux caténaires, artère câble, signalisation, distribution des traverses.), La pose des rails, la mise à hauteur de la voie et le déroulage de la caténaire sont réalisées par trains travaux dont le stationnement et la formation sont prévus sur le triage d'Hourcade.

8.3.1. Généralités – phasage général

Les travaux d'Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux seront réalisés en maintenant l'exploitation ferroviaire. Il s'agit d'une contrainte forte sur la réalisation des travaux.

Lorsque les voies sont circulées, les travaux doivent s'effectuer en dehors de la zone dangereuse distante de 1,50 m par rapport à la file de rail extérieure et à une distance de 3 m minimum des caténaires ou éléments sous tension.

Dans les zones proches des voies existantes, les travaux interceptant la zone dangereuse seront réalisés pendant des plages travaux prévues à cet effet, sous interception des circulations ferroviaires et interruptions de courant de traction, de même que les travaux réalisés à moins de 3 m d'éléments sous tension.

8.3.2. Terrassements/Structure plateforme ferroviaire

D'une manière générale, la succession des différentes opérations de terrassement est la suivante :

- ▶ installation de chantier et accès ;
- ▶ démolition ;
- ▶ débroussaillage ;
- ▶ déboisement ;
- ▶ décapage ;
- ▶ exécution des déblais ;
- ▶ purge de l'assise du remblai, renforcement de sol si nécessaire ;
- ▶ réalisation des remblais ;
- ▶ amélioration des PST en déblai par purge, si nécessaire ;
- ▶ réalisation de la structure d'assise (géosynthétique de séparation, couche de forme, sous couche) ;
- ▶ végétalisation des talus et ensemencement.

8.3.3. Programme de protection acoustique

Des murs acoustiques sont réalisés dans le cadre du projet AFSB afin de limiter l'impact sonore de la voie ferrée.

Le tableau ci-après recense, par commune, les bâtis connaissant une modification significative due au projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 dB(A) entre la situation avec le projet et la situation sans le projet) et

ayant des niveaux sonores à terme supérieurs aux seuils réglementaires avant et après protection à la source.

Bâti exposés à des nuisances sonores dans le secteur géographique n° 1 (Source : SIXENCE, 2022)

Communes	Nombre de bâtis exposés au-dessus des seuils réglementaires sans protection à la source	Nombre de bâtis exposés au-dessus des seuils réglementaires avec protections à la source
Bègles	57	19
Villenave-d'Ornon	5	4
Cadaujac	17	6
Saint-Médard-d'Eyrans	18	6
Total	97	35

Trente-cinq bâtiments restent au-dessus des seuils réglementaires après mise en place des protections à la source. Pour ces derniers, des mesures complémentaires pourront être mises en œuvre afin de les protéger du bruit de la future infrastructure ferroviaire.

Le projet crée 15 Points Noir du Bruit ferroviaires. Au total 25 bâtiments dépassent les seuils de définition d'un PNB ferroviaire. Après protection à la source, 17 subsistent, pour lesquels des mesures complémentaires seront prises.

En fonction des niveaux de bruit perçus en façade des bâtiments les plus proches de l'infrastructure et des contextes locaux, des mesures de réduction à la source avec protection par écran acoustique ou merlon sont mises en œuvre en priorité.

Les protections acoustiques à la source permettent de protéger les populations riveraines du projet vis-à-vis du bruit ferroviaire conformément à l'engagement développement durable n° 6 de SNCF Réseau.

Chaque protection acoustique à la source envisagée fait l'objet d'une étude d'intégration paysagère conformément à l'engagement développement durable n° 8 de SNCF Réseau.

D'après les résultats des simulations acoustiques, 9,579 km de protections acoustiques à la source sont nécessaires dans le secteur géographique n° 1 pour amener un maximum de bâtiments sous les seuils réglementaires. Ces protections sont réparties sur les communes de Bègles, Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-D'Eyrans.

8.3.4. Chaussées : Rétablissements et voiries latérales

Le phasage des travaux des rétablissements et des voiries latérales est le suivant : les rétablissements routiers en premier lieu après ou au même moment de la construction de la ligne ferroviaire ensuite la construction des voiries latérales qui en général découle des remblais ferroviaires.

Les rétablissements routiers et la création de voiries sont présentés sur les plans au chapitre 6 du présent dossier.

En fonction de la nature des sols, le rétablissement des voiries latérales nécessite :

- ▶ un décapage des sols sur une profondeur de 50 cm à 1 m ;
- ▶ ou la mise en place d'inclusion (type micropieux) de 10 à 11 m de profondeur dans le sol.

8.3.5. Ouvrages hydrauliques

Les aménagements à mettre en place dans le cadre du projet sont principalement des prolongements d'ouvrages hydrauliques existants. **Le fond du lit sera préservé, soit via la mise en œuvre d'ouvrage de type 1, soit par la reconstitution du lit via des ouvrages de type 2.**

- ▶ Type 1 : ouvrage enjambant le lit mineur et les berges qui se décomposent en deux sous-groupes :
 - Type 1a : les viaducs qui sont classés réglementairement en ouvrages d'art non-courant ou exceptionnels selon leurs dimensions et dont la longueur peut aller de 40m à plusieurs kilomètres,
 - Type 1b : les ponts ou à portique ouvert ;
- ▶ Type 2 : ouvrage à radier avec reconstitution du lit mineur : dans ce cas, il s'agit d'ouvrage de type « cadre » pour une largeur utile de franchissement pouvant aller de 3 à 10m.

Étant donné que la majorité des cours d'eau interceptés par le projet présente des enjeux écologiques (Natura 2000, axe migrateur, réservoir biodiversité, habitat d'espèces patrimoniales et protégées), il est prévu : soit de mettre en œuvre des encorbellements dans les ouvrages d'ouverture supérieure à 1 m, soit de prévoir un dégagement des berges, et ceux afin de restaurer les continuités écologiques pour la petite faune.

Les OH qui nécessiteront des travaux de fondations profondes sont les suivants :

- ▶ OH Estey de Franc (3+702) : afin d'éviter le tassement de l'ouvrage existant, des fondations profondes seront réalisées ;

- ▶ OH Rouille de Bourran (7+399) : afin d'éviter le tassement de l'ouvrage existant, des fondations profondes seront réalisées ;
- ▶ OH du déversoir du Moulin du Planton (PK 7+895) : compte tenu de la hauteur importante de sol compressible au droit de cet ouvrage, il sera fondé sur des fondations profondes ;
- ▶ OH du ruisseau de l'eau blanche (PK 7+945) : compte tenu de la hauteur importante de sol compressible au droit de cet ouvrage, il sera fondé sur des fondations profondes ;
- ▶ OH du Cordon d'Or (12+092) : afin d'éviter le tassement de l'ouvrage existant, des fondations profondes seront réalisées.

Les coupes techniques des différents ouvrages sont présentées en annexe du présent dossier.

Tableau récapitulatif des ouvrages hydrauliques

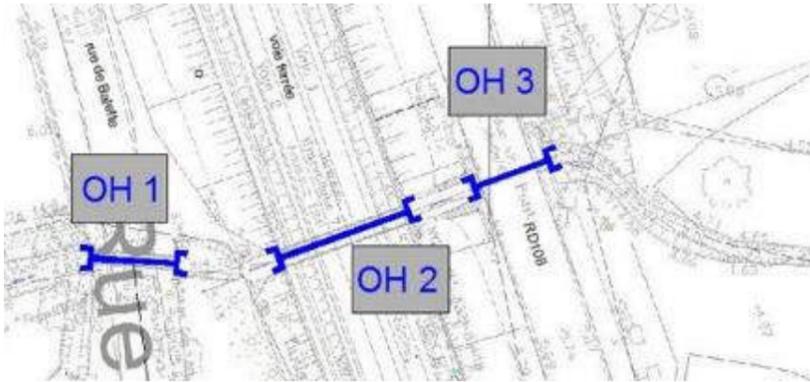
Nom de l'ouvrage	Zone	PK	Commune	Type	Profil en plan (mètres)		
					Superficie OH en km ²	Q10 (m ³ /s)	Q100 (m ³ /s)
OH Estey de Franc	1	PK 3+702	Bègles	Encorbellement	102,3	18,4	40
OH Estey de Franc	1	PK 4+015	Bègles	Cours d'eau	110,1	18,1	48
OH Rouille de Bourran (Eau Blanche)	1	PK 7+399	Villenave-d'Ornon	Cours d'eau	8,1	1	7
OH Déversoir du Moulin Noir (Eau Blanche)	1	PK 7+895	Cadaujac	Cours d'eau	27,1	8,1	23,3
OH Eau Blanche	1	PK 7+950	Cadaujac	Cours d'eau	8,1	11,1	20,1
OH de la Magalière	2	PK 4+117	Cadaujac	Cours d'eau	0,28	1,47	2,21
OH Estey de Franc	2	PK 10+291	Cadaujac	Encorbellement	0,38	0,87	1,20
OH PN 12	2	PK 10+741	Cadaujac	Encorbellement	0,21	11,5	11,1
OH Cordon d'Or	3	PK 12+092	Saint-Médard-d'Eyrans	Cours d'eau	11,1	2,7	7
OH Mias	3	PK 12+855	Saint-Médard-d'Eyrans	Cours d'eau	1	2,22	1,8

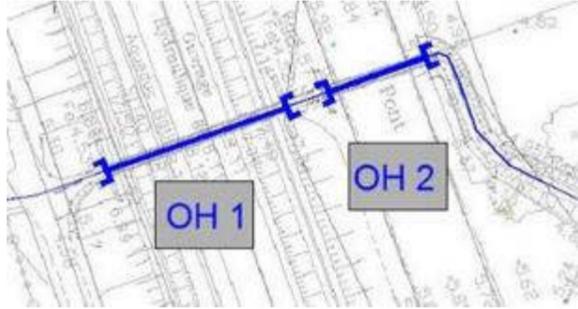
Tableau des ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art du projet

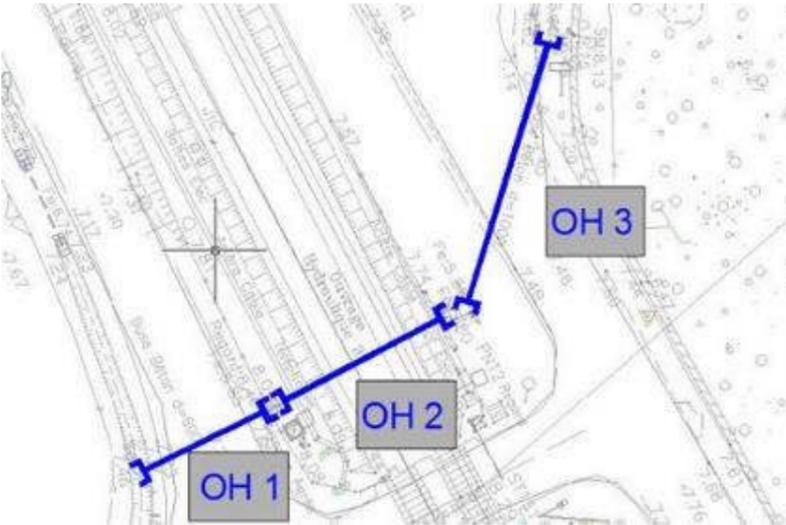
Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
BEGLES	Estey de Franc	Cours d'eau	3+702	<p>3 OH successifs (d'Ouest en Est) :</p> <p>PK 3+702 : PRA ouverture 6 m, hauteur : 3 m, longueur 10 m environ</p> <p>Pk 3+640 : PRA de 6 m d'ouverture (faisceau de voies gare de triage d'Hourcade)</p> <p>Un PRA 2 travées d'ouverture totale 18 m sous la route.</p>	Création de deux ouvrages hydrauliques nouveaux (OA n°523 et OA n°525) de type portique enjambant le lit mineur (pas d'impact sur les berges du cours d'eau)	 <p>Vue aval</p>
BEGLES	Estey de Tartifume	Cours d'eau	4+015	<p>Ouvrage souterrain sous la gare de triage</p> <p>Cadre : 3 x 4 m</p> <p>Longueur : 500m</p>	Non modifié	 <p>Vue amont</p>

Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
VILLENAVE d'ORNON	Rouille de de Bourran (ou Rouille de Minau)	Cours d'eau	7+398	<p>Pont dalle 3 x 3,55 m Longueur : 10 m environ 2 dalles BA + murs en aile OH aval chemin de Cadaujac : cadre 2,35 x 1,40 m Longueur : 6 m</p>	<p>Portique, pont ou viaduc Largeur hydraulique minimale : 7,8 m Hauteur minimale : 2,26 m (plus grande ouverture hydraulique que l'existant)</p>	 <p>Ouvrage sous la VF, vers l'amont et depuis le chemin de Cadaujac</p>  <p>A l'aval du chemin de Cadaujac</p>
CADAUJAC	Déversoir du Moulin du Planton (ou Moulin Noir)	Cours d'eau	7+895	<p>PRA ouverture : 4 m hauteur : 3 m Longueur : 10 m 2 dalles BA + murs en aile</p>	<p>Portique, donc sans impact lit mineur Largeur hydraulique : 10,7 m Hauteur minimale : 2,61 m</p>	 <p>Vue aval</p>

Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
CADAUJAC	Ruisseau l'Eau Blanche	Cours d'eau	7+950	<p>OH sous ligne ferroviaire - PRA</p> <p>ouverture : 4 m hauteur : 2,5 m Longueur : 10 m 2 dalles BA + murs en aile</p>	<p>Portique, donc sans impact lit mineur</p> <p>Largeur hydraulique minimale : 9 m Hauteur minimale : 1,94 m</p>	 <p>Vue amont</p>  <p>Depuis le chemin de Cadaujac, vers l'aval</p>

Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
CADAUJAC	Ruisseau de la Péguillère	Cours d'eau	9+457	<p>3 OH successifs (d'Ouest en Est) :</p> <p>OH 1 amont (rue de Balette) : 2 buses 800 mm (longueur : 8 m)</p> <p>OH 2 sous ligne ferroviaire : PRA voûte : 1,5 m x 2 m (hauteur) Longueur : 12 m</p> <p>Présence d'une canalisation dans l'ouvrage</p> <p>OH 3 aval (RD108) : 2 cadres 0,75 x 0,9 m (longueur : 7 m)</p> 	<p>OH 1 amont : non modifié</p> <p>OH 2 sous ligne ferroviaire : Prolongement ouvrage existant par ouvrage cadre de dimension interne 1,9 m (largeur) x 2.5 m (hauteur) sur 7,15 m (longueur)</p> <p>OH 3 : Nouvel OH - 2 cadres 0,85x0.9 sous RD sur 20,5 m (longueur)</p> <p>Déviatation du cours d'eau sur 41 ml</p>	 <p>Ouvrage routier, côté ouest, en amont</p>  <p>Ouvrage ferroviaire, côté aval</p>  <p>Pont routier (RD108), côté aval</p>

Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
CADAUJAC	Estey du Grand Marais	écoulement	10+234	<p>2 OH successifs (d'Ouest en Est) :</p> <p>OH 1 sous ligne ferroviaire : Aqueduc dallé - ouverture 0,7 m hauteur : 0,85 m Longueur : 13 m</p> <p>OH 2 aval (RD108) : cadre 0,7 x 0,85 m - Longueur : 8 m</p> 	<p>OH 1 sous ligne ferroviaire : Prolongement ouvrage existant en alignement droit par dalot 0.75 x 0,85 m (hauteur) sur 10 m</p> <p>OH 2 : Nouvel OH biais - Dalot 1,15 x 0,85 (hauteur) sur 23 m (longueur)</p> <p>Dérivation : 55 m dont 23 m en OH sous RD</p>	 <p>Ouvrage sous la voie ferrée, côté aval</p>  <p>En aval de la RD 108</p>

Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
CADAUJAC	Estey du PN12	écoulement	10+741	<p>3 OH successifs (d'Ouest en Est) :</p> <p>OH 1 amont (rue d'Armeau) : buse 700 mm, longueur 10 m, connexion avec regard sur l'OH2</p> <p>OH 2 sous ligne ferroviaire : Buse 600 mm (Longueur : 14 m)</p> <p>OH 3 aval (RD108) : Buse 1000 mm sous RD108 (Longueur : 20 m)</p> 	<p>OH 1 : non modifié</p> <p>OH 2 : Prolongement ouvrage existant en alignement droit sous V1F par buse 800 mm, longueur : 10 m</p> <p>OH 3a : Nouvel OH – dalot en « U » largeur 1,30 m, hauteur : 1,40 m, longueur : 19,50 m</p> <p>OH 3b : Nouvel OH - Buse 1000 mm sous RD sur 24 m (longueur)</p>	 <p>Sorties d'ouvrages entre RD 118 et voie ferrée</p>  <p>Ouvrage sous la RD 108, côté aval</p>
SAINT-MEDARD-D'EYRANS	Ruisseau le Cordon d'Or	Cours d'eau	12+092	<p>2 OH successifs (d'Ouest en Est) :</p> <p>OH sous ligne ferroviaire :</p> <p>Voûte maçonnée, ouverture 2,5 m hauteur : 2 m (ouvrage légèrement engravé) Longueur : 12 m</p> <p>+ aqueduc maçonné - ouverture 0,8 m - hauteur : 0,9 m Longueur : 15,5 m ouvrage encombré</p> <p>RD108 en aval : Aqueduc maçonné ouverture 1 m - hauteur : 1 m Longueur : 6 m</p> <p>Présence d'une canalisation en aval immédiat</p>	<p>Viaduc Largeur hydraulique : 10 m Hauteur minimale : 3,15 m</p> <p>Dérivation aval environ 80 ml et 10 ml</p>	 <p>Ouvrage voûté sous la voie ferrée, côté aval</p>

Commune	Nom de l'écoulement	Type d'écoulement	PK	Ouvrage existant	Ouvrage futur	Photographies de l'OH actuel
						 <p>Ouvrage de la RD108 – vue aval</p>
SAINT-MEDARD-D'EYRANS	Ruisseau le Milan	Cours d'eau	12+955	<p>Voûte maçonnée ouverture 2 m hauteur piédroits : 1 m Longueur : 18 m</p> <p>Présence d'un ancien lavoir et d'un seuil en amont</p>	<p>Démolition des piédroits existants et prolongement aval par cadre de 2 m x 2,6 m (hauteur) sur 30 m (longueur)</p> <p>Dérivation aval 100 m</p>	 <p>Ouvrage sous la voie ferrée, côté amont</p>  <p>Le Milan, en amont de la voie ferrée</p>

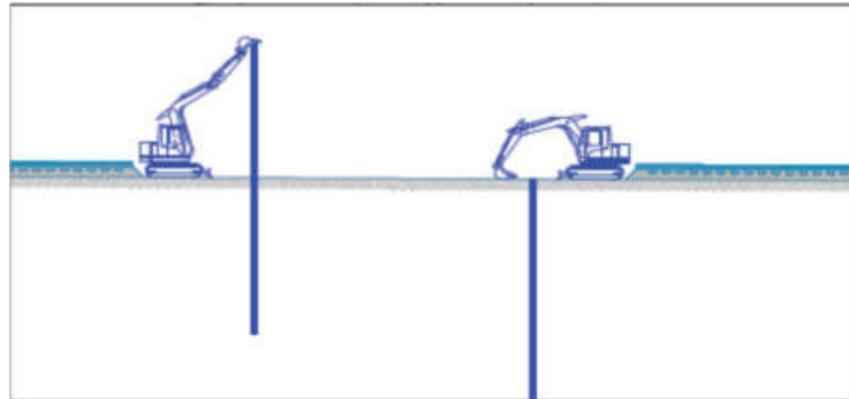
8.3.6. Ouvrages d'arts (Ponts rails et ponts routes)

Les travaux relatifs aux ponts routiers supérieurs sont prévus comme suit :

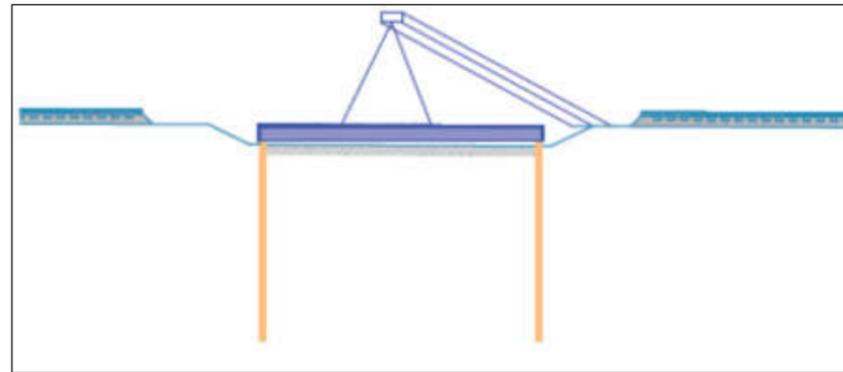
- ▶ Réalisation de pré-terrassements,
- ▶ Mise en œuvre des pieux avec tubages provisoires, à 10 / 15 m de profondeur selon les ouvrages
- ▶ Reçepage des têtes de pieux
- ▶ Mise en place de palplanches autour des pieux pour création d'enceintes étanches.
- ▶ Creusement à l'intérieur du blindage avec épouséement de la fouille à l'avancement,
- ▶ Mise en place d'un bouchon étanche (béton) en fond de fouille au niveau des pieux (cette étape marque l'arrêt des opérations de pompages)
- ▶ Réalisation des semelles d'accroche entre les pieux
- ▶ Réalisation des appuis latéraux
- ▶ Remblai des fouilles
- ▶ Réalisation du tablier

Les travaux de réalisation du passage inférieur se dérouleront comme suit :

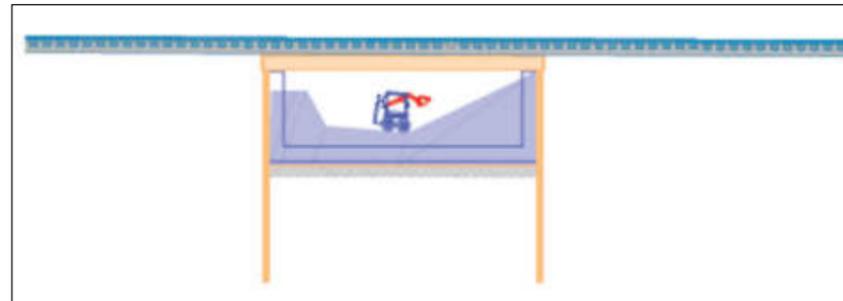
- ▶ Réalisation en premier lieu d'une enceinte étanche (en palplanches).



- ▶ Mise en place du tablier de la voie ferrée (on peut rétablir la circulation des trains)



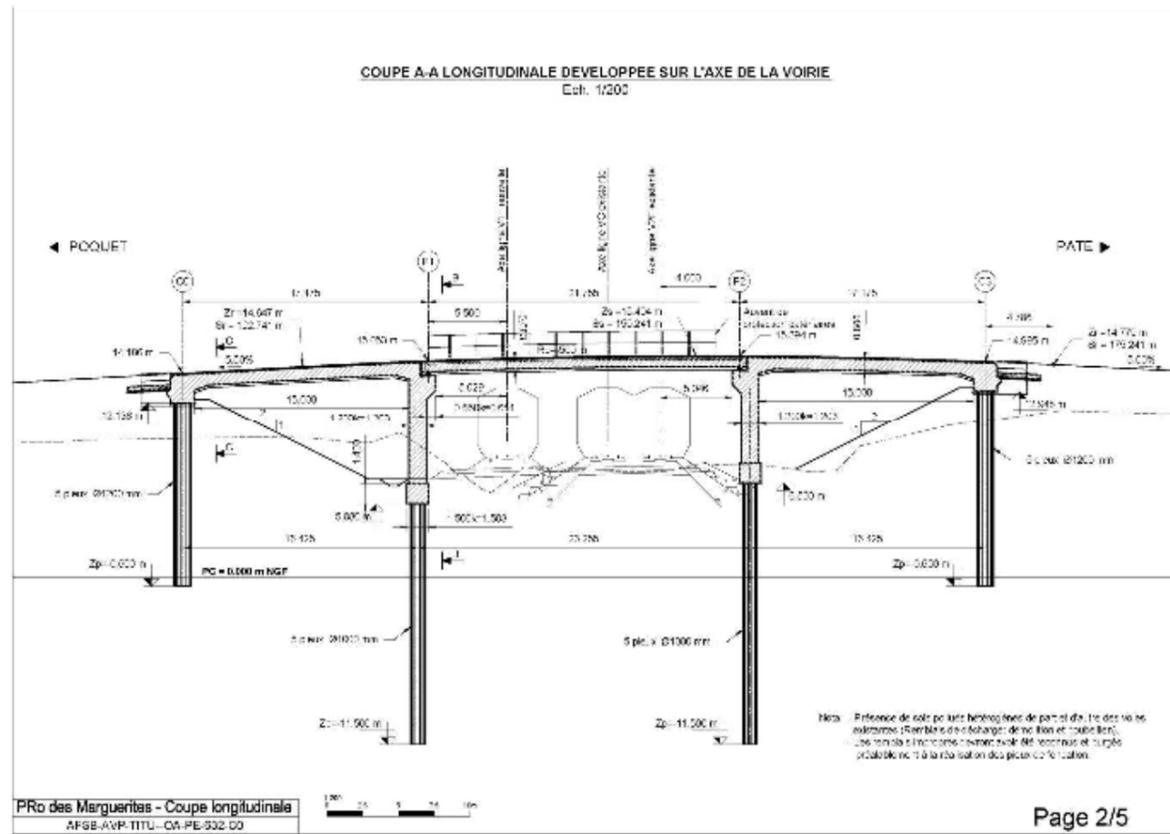
- ▶ Creusement sous le tablier depuis les côtés (creusement en taupe)
- ▶ Réalisation des murs d'enceinte à l'avancement (voile et radier réalisé à l'avancement du terrassement en taupe)
- ▶ Le terrassement est réalisé à l'intérieur du blindage avec épouséement de la fouille à l'avancement.



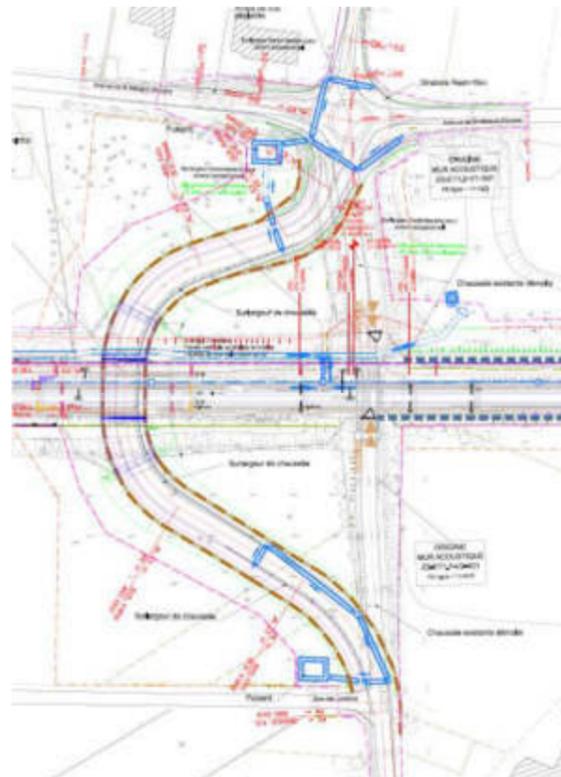
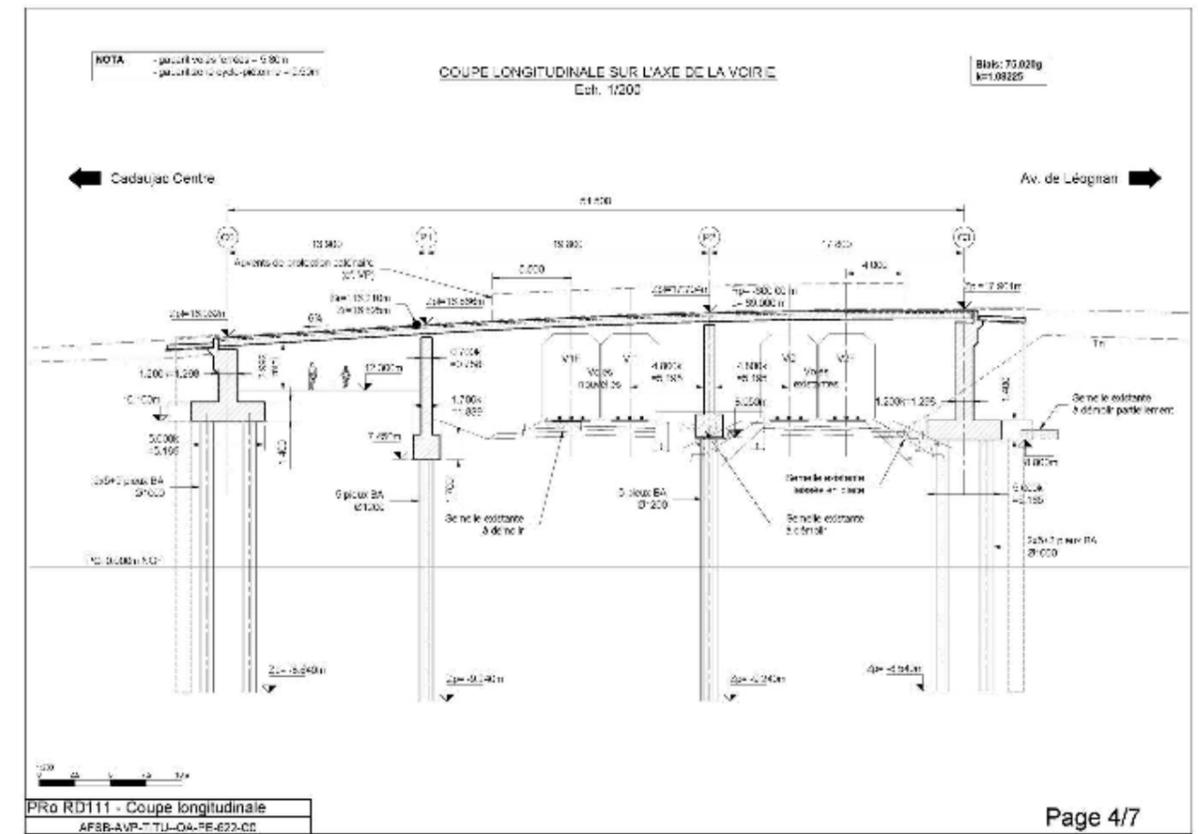
- ▶ Mise en place d'un bouchon étanche en fond de fouille
- ▶ Puis nettoyage de la fouille, et réalisation des fondations de l'OA.

Les schémas de principe en pages ci-après présentent quelques profils en travers type des ponts routes projetés et du passage inférieur des Genêts.

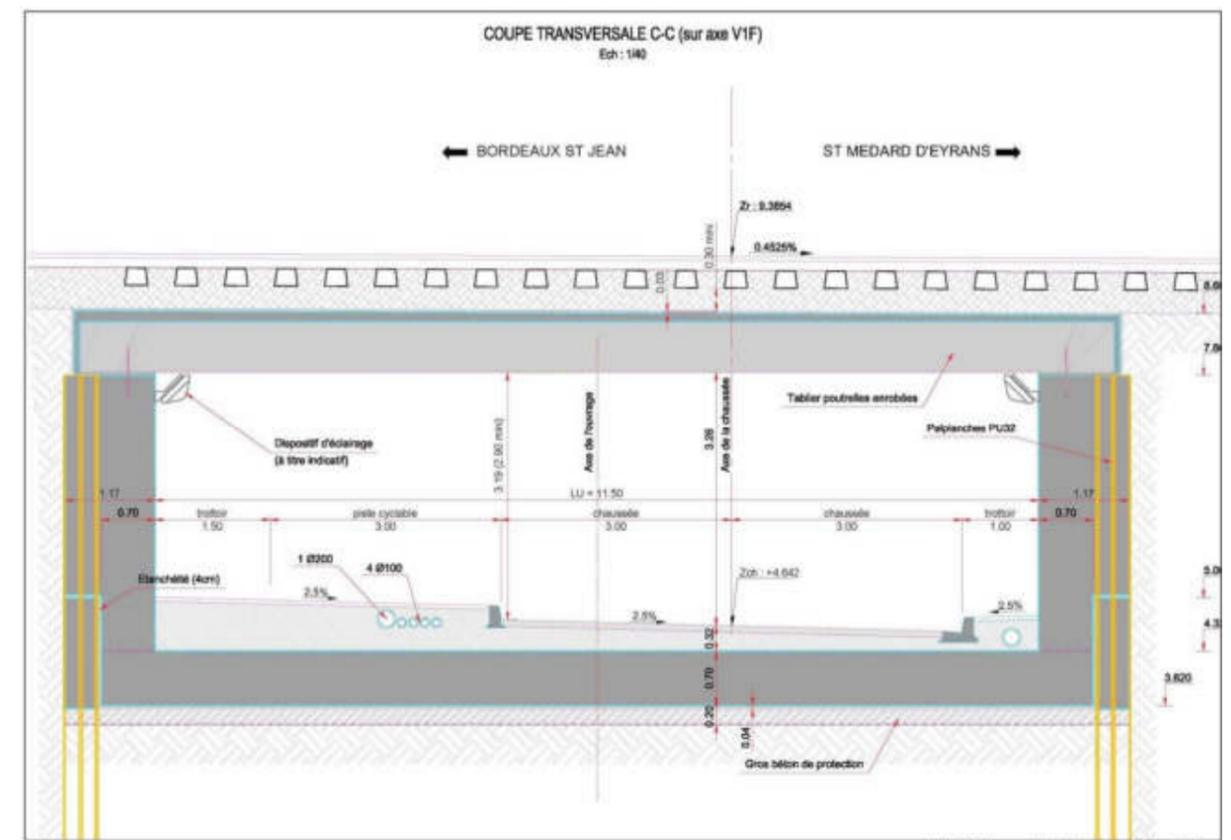
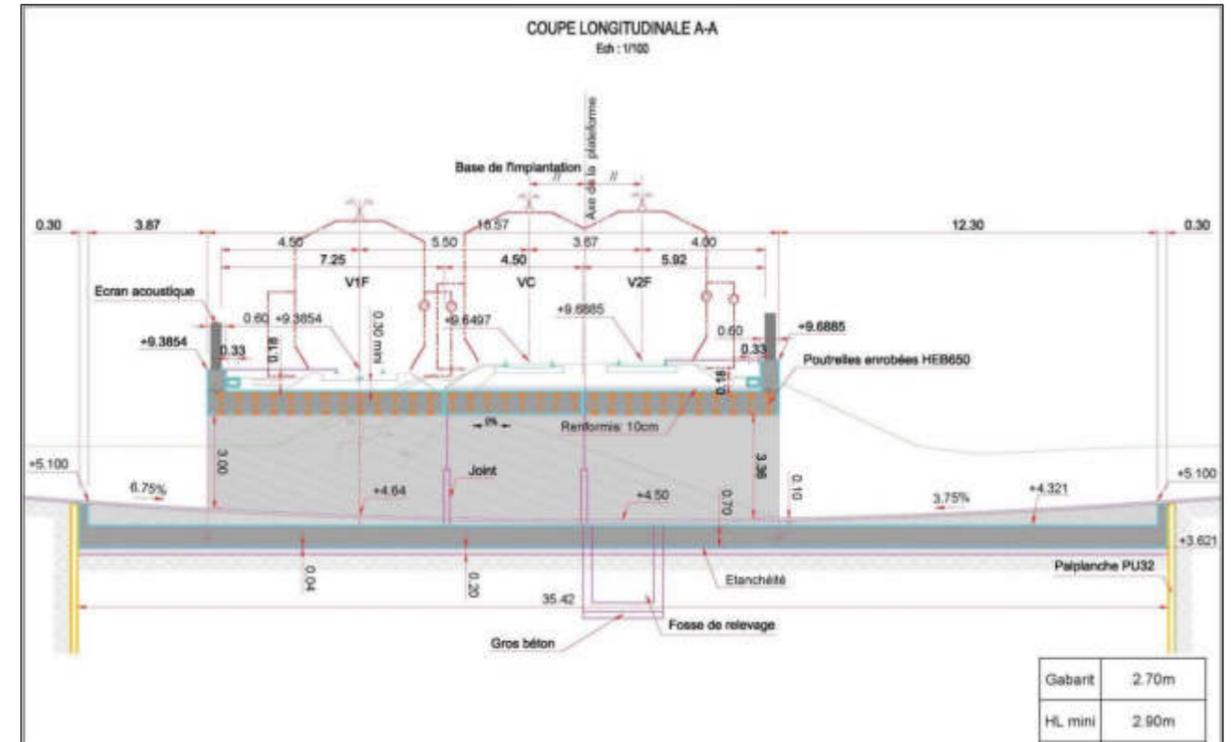
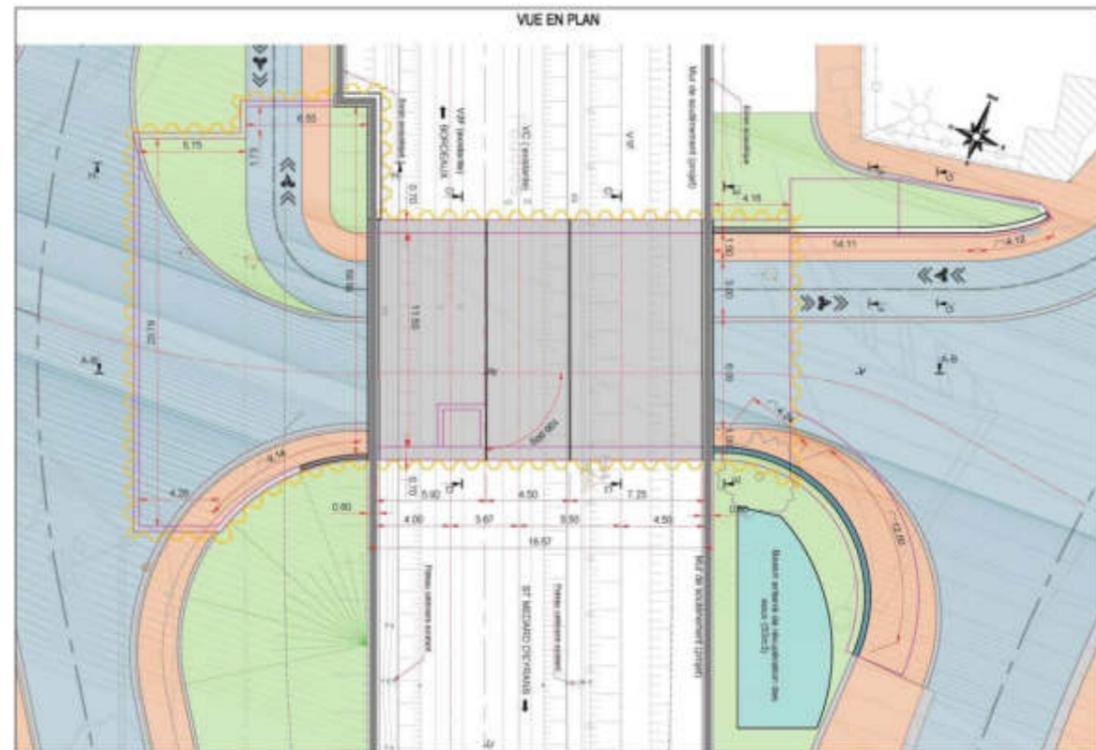
Pont routier supérieur des Marguerites (RD 214 E9)



Pont routier supérieur RD111



Le passage inférieur des Genêts (Pk 9+405)



8.3.7. Le Franchissement de l'estey de Franc

Plan général du secteur

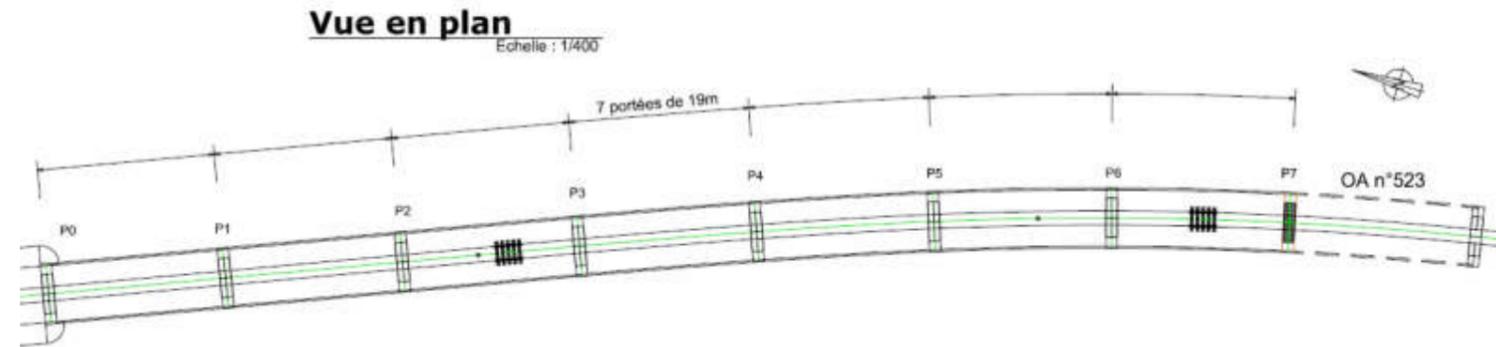
Le secteur du franchissement de l'estey de franc est composé du nord au sud :

- ▶ de l'estacade 1 reliant l'OA n°523,
- ▶ L'OA n°523 qui franchi l'estey de Franc,
- ▶ de l'estacade 2 qui relie l'OA n°523 au saut de mouton (OA n°527),
- ▶ l'OA n°525 qui franchi l'estey de franc parallèlement à l'OA n°523,
- ▶ le saut de mouton (OA n°527).

Estacade 1

Aménagements Ferroviaires Sud Bordeaux
Ligne n°640000 de Bordeaux à Sète
AFSB - Dossier AVP2

Estacade n°1 entre gare de Bègles & OA n°523



Coupe transversale

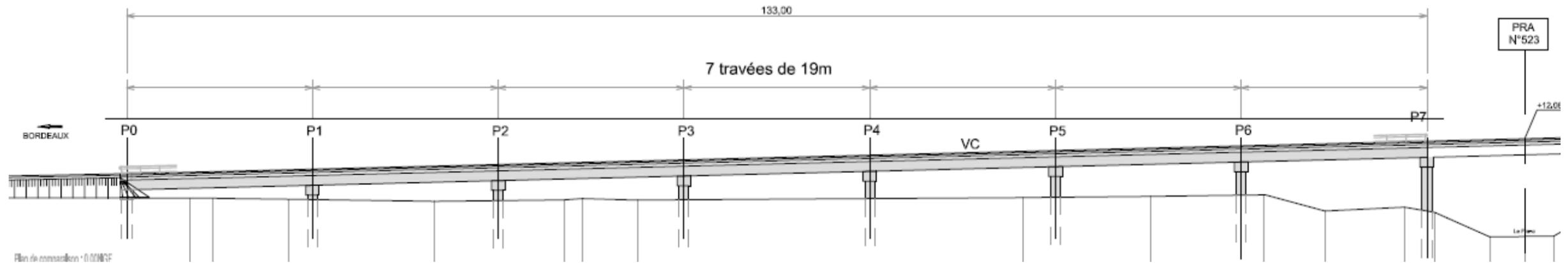
Echelle : 1/100

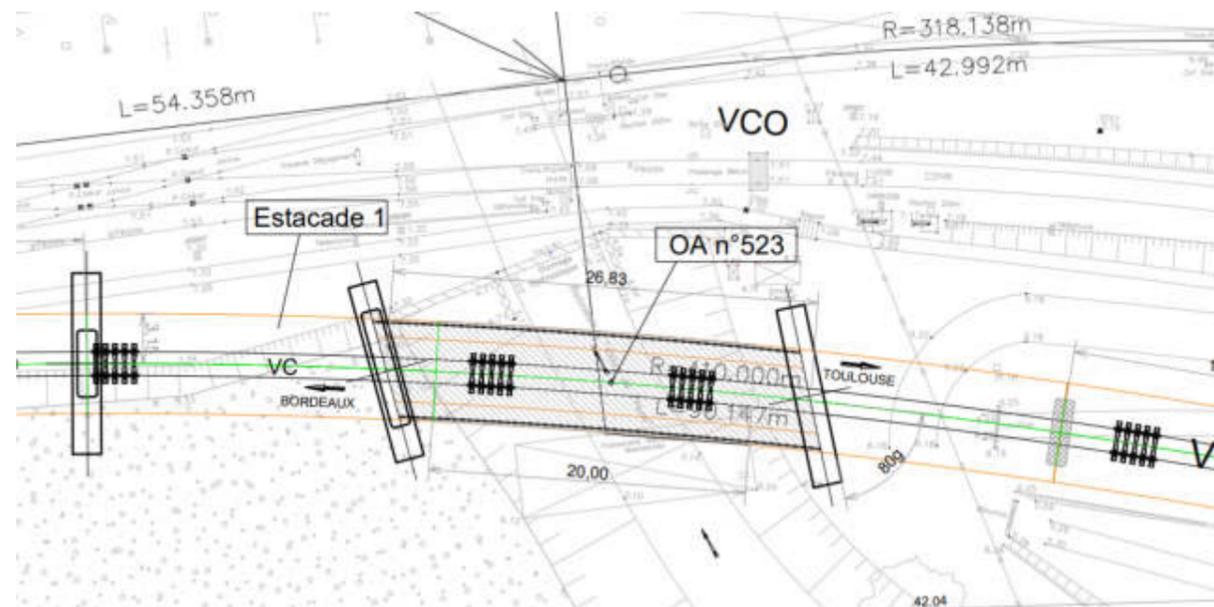


OA
n°523

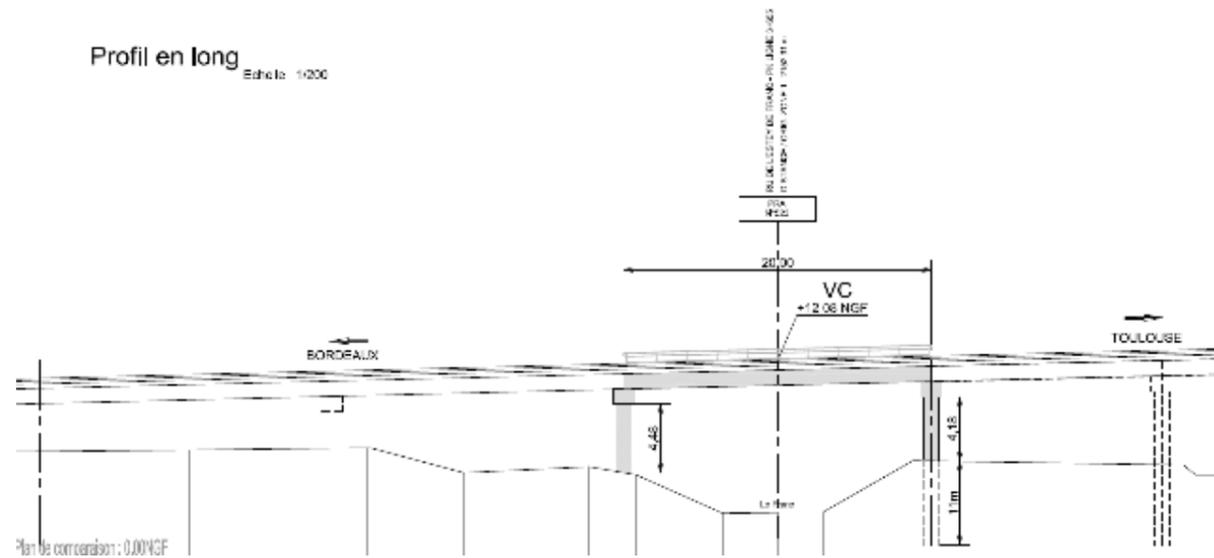
Profil en long

Echelle : 1/400





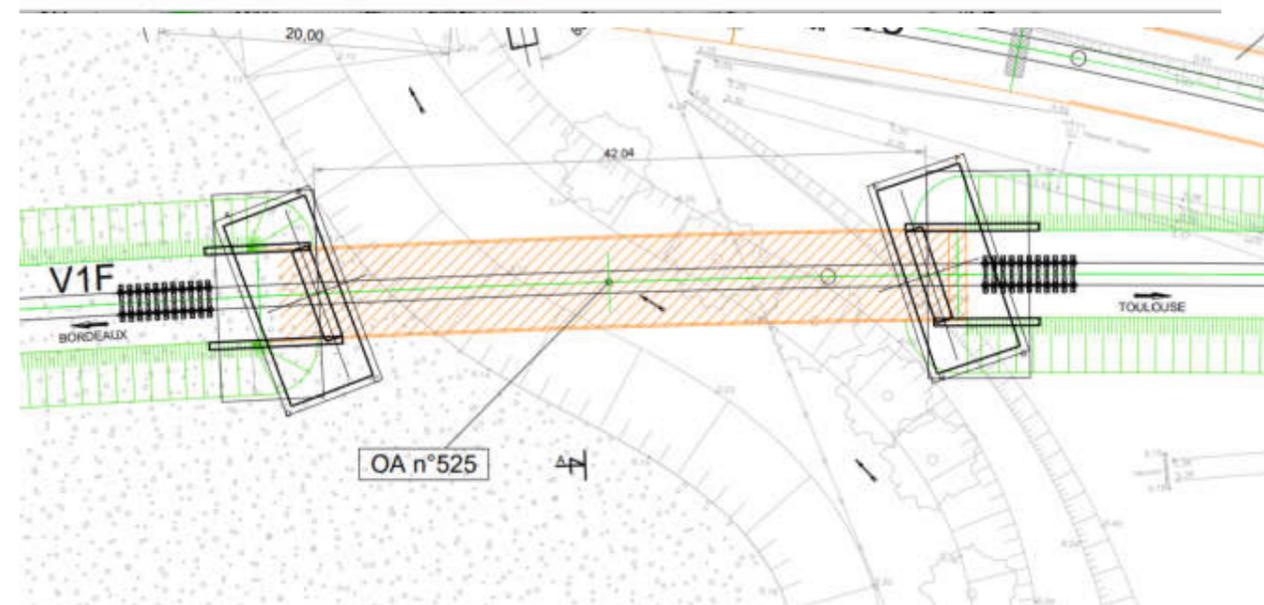
Profil en long
Echelle: 1/200



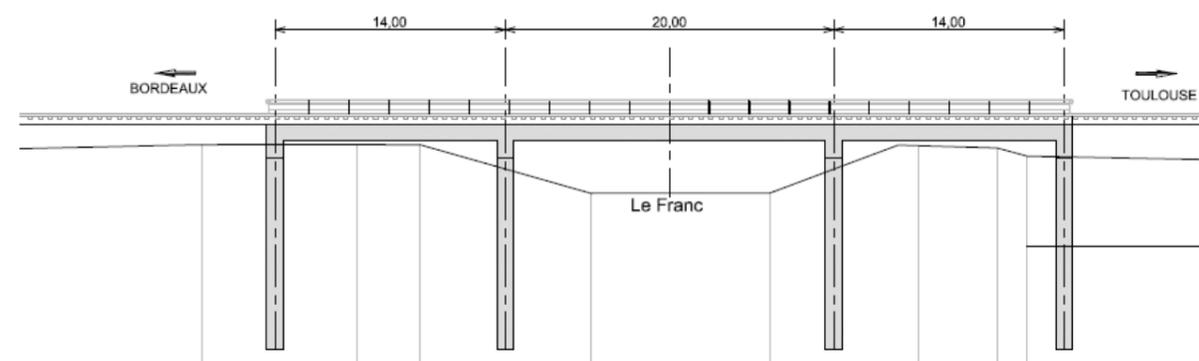
OA n°525

Ligne de Bordeaux à Toulouse (n°640)
Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux
AFSB - Dossier AVP2

OA n°525 - PRa voie 1F sur l'estey de Franc



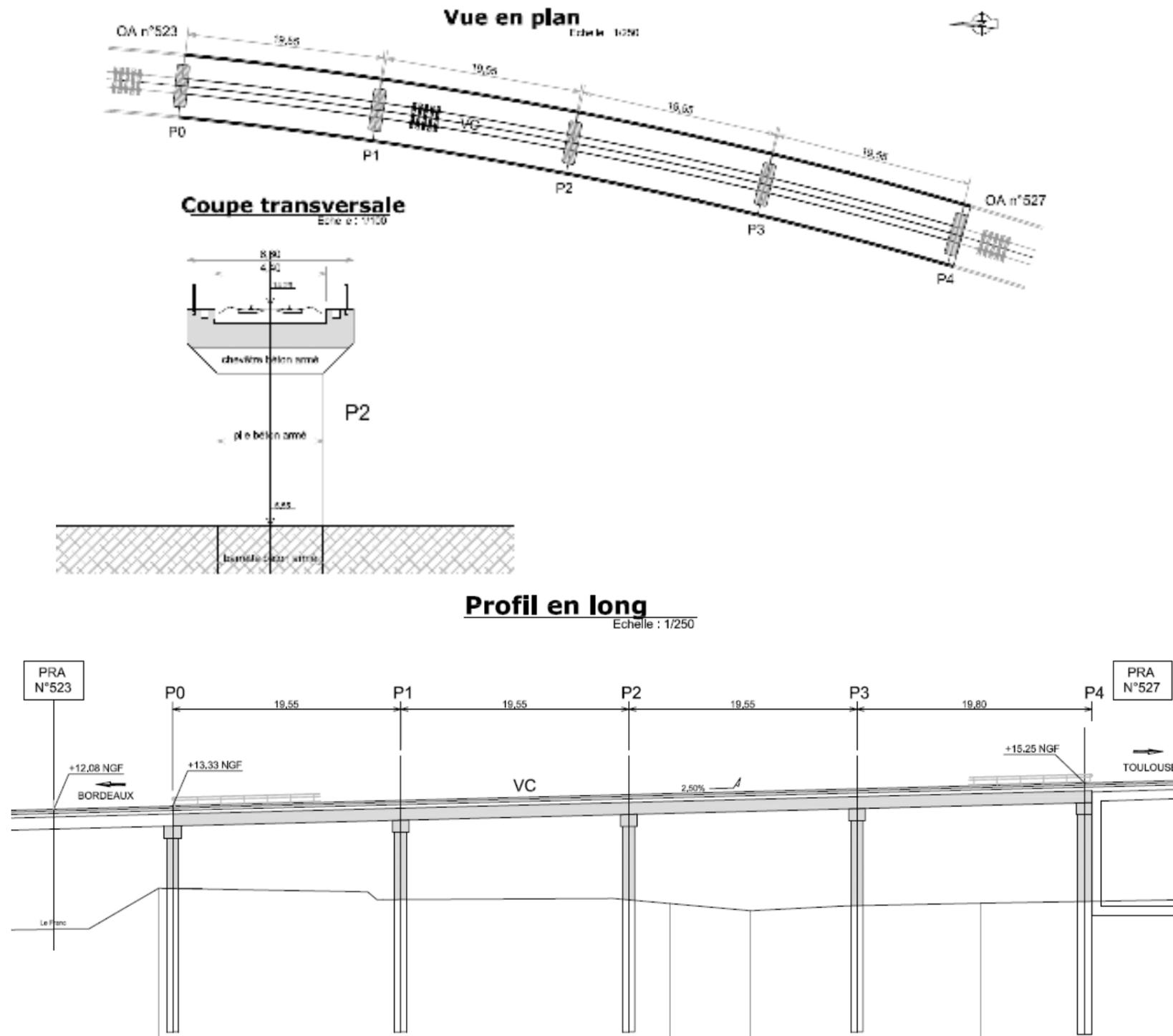
Profil en long
Echelle: 1/200



Estacade n°2

Aménagements Ferroviaires Sud Bordeaux
Ligne n°84000 de Bordeaux à Sète
AFSB - Dossier AVP2

Estacade n°2 entre OA n°523 & OA n°527

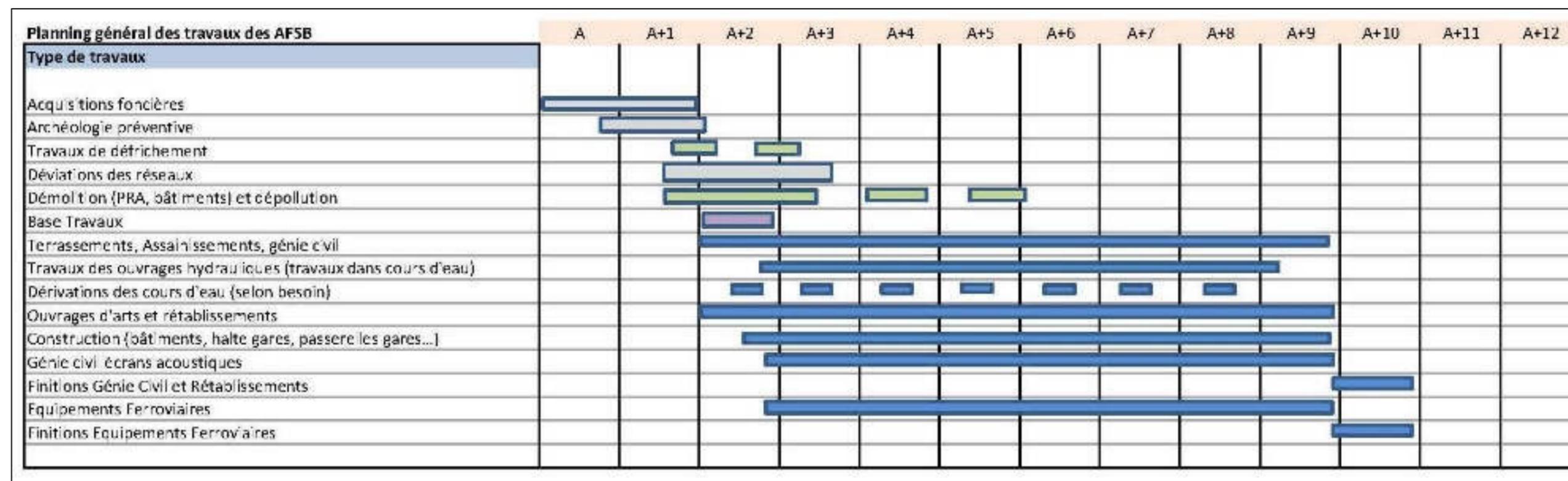


8.4. Durée et ordonnancement du chantier

Les travaux se dérouleront sur environ 10 ans en incluant la période des acquisitions foncières et l'archéologie.

Le tableau suivant expose le planning prévisionnel des travaux, ainsi qu'un rappel des périodes possibles pour entamer le défrichage, les premières ouvertures d'emprises, ainsi que les travaux en cours d'eau (dérivation, etc.), conformément aux mesures de réduction prévues au dossier CNPN :

- **Défrichage** : d'octobre à fin novembre dans les secteurs de l'Estey de Franc, sud-Hourcade et Sabla, toute la zone humide de la vallée de l'Eau Blanche depuis la Junca jusqu'au déversoir du Moulin, de Courdouney, du Cordon d'Or et du Milan ; d'octobre à fin février au droit de l'étang Calot, de la Plaine de Moscou et du rétablissement de la RD214
- **Premières ouvertures d'emprises** : à débuter à l'automne (mois d'octobre) ;
- **Travaux en cours d'eau** : à l'étiage (période estivale), soit à partir d'août.



CHAPITRE 9. RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE DONT RELEVE LE PROJET

Au regard des travaux envisagés, le projet AFSB est soumis à autorisation au titre de l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

Sont notamment visés :

- ▶ Au seuil de l'autorisation, les rubriques : 1.2.1.0 / 2.1.5.0 / 3.1.1.0 / 3.1.2.0 / 3.1.3.0 / 3.1.4.0 / 3.2.2.0 / 3.3.1.0 ;
- ▶ Au seuil de la déclaration, les rubriques : 1.1.1.0 / 2.2.1.0 / 3.1.5.0.

CHAPITRE 10. ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL PORTANT DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE, AU PROFIT DE SNCF RESEAU, DES AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX



PREFET DE LA GIRONDE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
ET DE LA MER
Service des Procédures Environnementales

ARRETE DU 25 NOV. 2015

GRAND PROJET FERROVIAIRE du SUD-OUEST

Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB)

Arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux concernant la ligne existante Bordeaux-Sète sur le territoire des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans dans le département de la Gironde, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Bordeaux Métropole et des communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans.

LE PREFET DE LA REGION AQUITAINE,
PREFET DE LA GIRONDE

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L121-1 et R121-1 relatifs au débat public, L122-1 à L122-12 et R122-1 à R122-24 concernant les études d'impact des projets, L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement, L125-8 et R125-37 à R125-39 relatifs aux instances de suivi de mesures environnementales concernant certaines infrastructures de transport linéaires, L414-4 et R414-19 à R414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000, L571-9, L571-10 et R571-44 à R571-52-1 concernant la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L110-1 et R111-1 relatif à l'enquête préalable à déclaration d'utilité des opérations susceptibles d'affecter l'environnement, L121-1, L121-2, L121-4, L122-1 à L122-3, L122-6 et R121-1 portant sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique, L122-5 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ;

VU le code de l'urbanisme, notamment les articles L121-10 et R121-16 concernant l'application des évaluations environnementales aux documents d'urbanisme, L123-14, L123-14-2, et R123-23-1 relatifs à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

VU le code des transports, notamment ses articles L1511-1 à L1511-7 relatifs à l'évaluation des projets en phase d'élaboration et après mise en service, L2111-1 et L2111-2 sur la définition et la consistance du réseau ferré national, et L2111-9 à L2111-25 portant sur le statut de SNCF Réseau ;

Cité Administrative - B.P. 90 - 33090 BORDAUX CEDEX
DÉCOUVREZ L'ORGANISATION DE L'ÉTAT EN GIRONDE SUR WWW.GIRONDE.GOUVER

1/5

VU le code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L123-24 et L352-1 sur la réparation des dommages occasionnés à la structure d'exploitations agricoles ;

VU le code général de la propriété des personnes publiques ;

VU le code forestier ;

VU le code du patrimoine ;

VU la loi n°97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

VU la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, notamment son article L2101-1 portant constitution, à compter du 1er janvier 2015, de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités en groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national,

VU le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France ;

VU le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application de la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

VU le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

VU le projet présenté par Réseau Ferré de France de réalisation des travaux d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux sur la ligne existante Bordeaux-Sète sur le territoire des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ;

VU les bilans des débats publics publiés le 18 janvier 2006 pour le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et le 31 janvier 2007 pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ;

VU les décisions de la Commission Nationale du Débat Public en date du 5 décembre 2012, estimant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux débats ;

VU l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 actant la consistance du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, retenant le tracé de référence sur la quasi-totalité du linéaire des lignes nouvelles et incluant au programme les aménagements des lignes ferroviaires existantes au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

VU la décision du 27 juin 2012 par laquelle Réseau Ferré de France a validé le bilan de la concertation conduite au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme sur les aménagements de la ligne existante Bordeaux-Sète en sortie sud de Bordeaux sur les communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard d'Eyrans et Ayguemortes-les-Graves ;

VU le bilan de la concertation inter-administrative daté d'avril 2013 ;

2/5

VU la réunion organisée par le Préfet de la Gironde le 3 juillet 2013 afin d'informer la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles des modalités du projet ;

VU la décision ministérielle du 23 octobre 2013, arrêtant le tracé du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest sur les secteurs laissés en suspens par la décision ministérielle du 30 mars 2012, retenant un schéma de réalisation en deux phases pour le programme du GPSO, et définissant la suite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique pour la première phase comprenant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

VU l'avis du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne du 13 janvier 2014 ;

VU l'étude d'impact comprenant une évaluation des incidences Natura 2000 ;

VU l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable rendu le 22 janvier 2014 ;

VU l'avis du Commissaire général à l'investissement et le rapport de contre-expertise en date du 29 avril 2014 ;

VU le plan local d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, approuvé par délibération du Conseil de Communauté de la Communauté Urbaine de Bordeaux n°2006/0535 du 21 juillet 2006 et ayant fait l'objet de plusieurs modifications et révisions simplifiées depuis cette date ;

VU le plan local d'urbanisme de la Commune de Cadaujac approuvé le 18 décembre 2008, ayant fait l'objet de plusieurs modifications depuis cette date ;

VU le plan local d'urbanisme de la Commune de Saint-Médard d'Eyrans approuvé le 22 janvier 2013 et modifié depuis cette date ;

VU les évaluations environnementales relatives à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Bordeaux Métropole et des communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ;

VU les avis rendus par le préfet de la région Aquitaine, autorité administrative de l'Etat en matière d'environnement, sur les évaluations environnementales précitées ;

VU la réunion d'examen conjoint tenue le 30 juin 2014 en application des articles L123-14-2 et L121-4 du code de l'urbanisme et portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Bordeaux Métropole et des communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ;

VU l'avis du ministre chargé de l'agriculture en date du 4 août 2014 ;

VU l'évaluation de France Domaine en date du 3 juin 2014 portant sur la globalité de l'opération « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » ;

VU la décision ministérielle du 13 juin 2014 décidant du lancement de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des trois opérations constituant la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, soit les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des établissements publics de coopération intercommunale et des communes concernés ;

3/5

VU les pièces du dossier d'enquête établi par Réseau Ferré de France pour être soumis à la consultation publique et intégrant notamment le bilan de la concertation, les compléments apportés à la suite des avis réglementaires, l'étude d'impact du programme, les évaluations environnementales sur les documents d'urbanisme, les avis des autorités environnementales ;

VU la décision en date du 30 juin 2014 du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux portant désignation des membres de la commission d'enquête ;

VU l'arrêté préfectoral du 25 août 2014 portant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, à la suppression des passages à niveau n° 9, 10, 11, 12, 13 et 14 sur les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Bordeaux Métropole, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans ;

VU le rapport, les conclusions motivées et l'avis déposés le 9 février 2015 par la commission d'enquête ;

VU le mémoire du 11 juin 2015 par lequel le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse aux observations formulées lors de l'enquête ;

VU les lettres en date des 19 février et 18 juin 2015 invitant Bordeaux Métropole et les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans à délibérer sur la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme ;

VU les délibérations du conseil communautaire de Bordeaux Métropole en date du 10 avril 2015, des conseils municipaux de Cadaujac en date du 16 septembre 2015 et de Saint Médard d'Eyrans en date du 7 avril 2015 portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Sur proposition du Secrétaire général de la préfecture de la Gironde,

ARRÊTÉ

ARTICLE PREMIER : Sont déclarés d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux sur ligne ferroviaire existante Bordeaux-Sète, entre la gare de Bègles et Saint-Médard d'Eyrans, conformément au plan (7 planches) au 1/5000ème annexé à l'original du présent arrêté. (*)

ARTICLE 2 : Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté.

Les emprises expropriées nécessaires à la réalisation du projet et appartenant à des copropriétés seront retirées de la propriété initiale conformément à l'article L122-6 du code de l'expropriation.

ARTICLE 3 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Bordeaux Métropole, des communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans conformément aux 3 dossiers ci-annexés. (*)

4/5

ARTICLE 4 : La déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet en application de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ARTICLE 5 : Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par les articles L123-24 à L123-26, L352-1, R123-30 à R123-38 et R352-1 à R352-14 du code rural et de la pêche maritime.

ARTICLE 6 : En application de l'article L122-2 du code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique de cette opération soumise à étude d'impact mentionne dans un document (22 pages) joint au présent arrêté, les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de suivi de la réalisation de ces mesures et de leurs effets. (*)

ARTICLE 7 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs des services de l'Etat en Gironde et affiché pendant deux mois à Bordeaux Métropole, en mairies de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.

Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

ARTICLE 8 : Conformément aux dispositions de l'article R421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Bordeaux dans le délai de deux mois courant à compter de l'accomplissement des mesures de publicité.

ARTICLE 9 : Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Gironde,
- le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de la Gironde,
le Président de Bordeaux Métropole,
les Maires des communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans,
le Directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes de SNCF Réseau,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Bordeaux, le 25 NOV. 2015


Préfet,
Pierre DARTOUT.

Il peut également être pris connaissance des dossiers, des plans ainsi que du document exposant les motifs et considérations prévu par l'article L122-1 du code de l'expropriation, auprès de SNCF Réseau (Immeuble le Spinnaker, 17 rue Cabanac – CS 61926 – 33081 Bordeaux cedex) ou de la Direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde (Cité administrative, Service des procédures environnementales – 33090 Bordeaux Cédex).

5/5

