



Pessac, le 5 mars 2014

N/Réf : FscqP-2014-01

COMPTE RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION du 6 février 2014 à la maison de quartier du Bourg à 20h30

Participants : Mmes Ghislaine Aguilar (CCLAPS et Fédération), Françoise Lafon (Sardine), MM. Dominique Lestynek (Bourg et Fédération), Jacques Da-Rold (Chiquet-Fontaudin et Fédération), Jean-Pierre Stahl et Alain de Wailly (Casino), Raymond Delcroix (Les Échoppes–Le Vallon), Michel Ménétrier (La Paillère-Compostelle), Jean-Baptiste Casenave (CCLAPS et Fédération), Jean-Claude Juzan, (Le Monteil), Michel Kwiatkowski (Le Monteil et Fédération), Roger Lévy (France et environnants), Bernard Rose (Bourg), Serge Degueil (Magonty), Pierre Verger (Toctoucau), Yves Schmidt (Fédération)

Absent excusé : Jean-Claude Limousin (Cap de Bos), Jean-Paul Messé (Brivazac-Candau)

Rédacteur : Yves Schmidt

Ordre du jour :

- Approbation du compte rendu de la réunion du 15 octobre 2013 ;
- Rétablissement du triangle des Échoppes, bilan de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique; rappel du projet global contenu dans le PLU 3.1 ; liaison Aéroport-Gare Saint-Jean ;
- Double liaison souterraine 63000 volts Paillère-Pessac 3&4, incidences sur Saige ou le Campus et ses protections phoniques, bilan de la consultation publique ; réactivation du syndicat de quartier de Saige-Formanoir;
- Projet Campus : relance du processus notamment en matière de déplacements, d'urbanisme et de commerce et liens avec l'Université, la Conseil régional, la CUB et la Ville ;
- Utilisation de la réserve parlementaire d'Alain Rousset ;
- Centenaire de la guerre de 1914 avec les "Passeurs de mémoire" ;
- Préparation de la prochaine assemblée générale : date, thème... ; proposition de réunions à thème au-delà de l'assemblée générale ;
- Réflexions et informations réciproques inter-quartiers ; action pour le maintien du bureau de poste du centre-ville, avenue Jean Jaurès ;
- Aide sollicitée par l'ADSB (Association pour le Don du sang) de Pessac à l'occasion du meeting aérien 2014 ;
- Questions diverses.

1. Approbation du compte-rendu de la réunion du 15 octobre 2013

Le compte-rendu de la réunion du conseil d'administration du 15 octobre 2013 est approuvé à l'unanimité.

2. Rétablissement du triangle des Échoppes

Dominique Lestynek (Fédération) constate que de nombreux habitants extérieurs à Pessac ont répondu à l'enquête publique relative au rétablissement du triangle des Échoppes : ces avis avaient surtout pour but de défendre la solution alternative de la réouverture de la gare de la Médoquine. Pour les Pessacais, il s'agit du rétablissement d'une ligne qui existait dans le passé. Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable (voir annexe 1).

Pour **Jacques Da Rold** (Chiquet-Fontaudin), la voie de ceinture peut devenir dans l'avenir une solution très intéressante.

Raymond Delcroix (Les Échoppes–Le Vallon) ajoute qu'il est intéressant pour l'agglomération de disposer de liaisons circulaires.

Les études de faisabilité sont consultables sur le site de la Fédération.

Dominique Lestynek ajoute qu'il est indispensable d'interconnecter les réseaux, contrairement à ce qui s'est fait jusqu'à présent. Se pose alors le problème des ruptures de charge.

Jean-Baptiste Casenave (CCLAPPS) s'interroge sur ce qu'on entend exactement par rupture de charge.

Raymond Delcroix fait part de son expérience des transports parisiens : les ruptures de charge ne sont pas un problème dès lors que les correspondances sont bien faites et que le confort des usagers est respecté, ce qui implique des cadencements efficaces.

Pour **Jean-Claude Juzan** (Le Monteil), le rétablissement du triangle des Échoppes aura pour conséquence de diminuer la fréquence des liaisons avec le Médoc. Il ne sera vraiment efficace que si la billetterie unique était mise en place. Par ailleurs, il constate que les mesures acoustiques en cours montrent que le niveau sonore engendré par le trafic ferroviaire est en hausse dans son quartier.

Serge Degueil (Magonty) fait part de ses réflexions sur une solution de liaison entre la gare Saint-Jean et la zone aéroportuaire via la gare de Pessac qui est consultable sur le site de la Fédération.

Jacques Da Rold propose que soit créé un groupe de travail chargé de faire des propositions dans le domaine de l'amélioration des transports dans l'agglomération bordelaise. Ce groupe de travail s'intéressera en particulier à la liaison entre la gare Saint-Jean et la zone aéroportuaire. Participeront aux travaux de ce groupe de travail Dominique Lestynek, Jacques Da Rold, Serge Degueil, Jean-Claude Juzan, Raymond Delcroix et Roger Lévy.

3. Double liaison souterraine 63000 volts Paillère-Pessac 3&4

Dominique Lestynek rappelle que la finalité de la création des deux lignes électriques de 63 000 volts est l'amélioration de l'alimentation de la rive gauche de l'agglomération [pour information générale voir sur le site le schéma décennal de développement de Réseau de Transport d'Électricité en Aquitaine]. Il se pose le problème de la protection phonique au niveau de la rocade (en cours de mise à 2 X 3 voies) aujourd'hui assurée par un merlon de terre à proximité immédiate duquel est installée la ligne aérienne qui peut provoquer un arc électrique avec les engins d'entretien du merlon ou d'un mur édifié à son sommet. La DREAL a proposé de supprimer la butte antibruit. En échange, elle mettrait en place un mur de 7 mètres de haut directement le long de la rocade. Les habitants de Saige-Formanoir, organisés en collectif et soutenus par la Fédération, sont opposés à cette solution. Les pouvoirs publics se sont engagés à enfouir la ligne aérienne et à conserver la butte.

Ces problèmes ont conduit la Fédération à demander à l'actuel président du quartier Saige-Formanoir, Bernard Lambert, qui connaît de sérieux problèmes de santé, de trouver une solution pour réactiver son syndicat de quartier en faisant appel aux habitants qui se sont mobilisés sur les questions posées par la ligne aérienne et auparavant par le cheminement cyclable dans le bois de Saige. La Fédération partage les préoccupations environnementales justifiées des habitants et a soutenu, soutient et soutiendra les actions de protection utiles aux

quartiers en général et à Saige en particulier.

Jacques Da Rold précise que la commission patrimoine de Pessac mène actuellement en lien avec la direction de la politique de la ville (et des habitants du quartier) un travail de mémoire de ce quartier de Saige.

4. Projet Campus

Dominique Lestynek regrette que tout se fait actuellement dans le cadre du projet Campus, sans aucune concertation avec les quartiers : la difficulté réside notamment dans la recherche des interlocuteurs « opérationnels » au niveau de « l'université » de Bordeaux.

Jacques Da Rold indique avoir été invité avec les quartiers riverains et la Fédération à une présentation du projet campus par la Ville. Bien que des accords et des convergences soient identifiés avec la Ville, il s'avère difficile de trouver des interlocuteurs-décideurs crédibles tant au niveau du campus que des collectivités.

Michel Ménétrier (La Paillère-Compostelle) regrette fortement en effet que la mairie soit apparemment impuissante à faire avancer les propositions faites par les quartiers riverains, bien qu'elle les soutienne.

Raymond Delcroix rappelle que le maire de Pessac est vice-président de la CUB délégué au Campus : il est donc l'autorité compétente pour faire avancer les projets.

Jean-Baptiste Casenave estime que les propositions issues de la Ville et des Syndicats de Quartier sont peut-être trop pessaco-pessacaises et qu'elles n'ont pas d'écho auprès du Campus. En terme de collectivité, l'échelle communale est-elle pertinente ? Il est nécessaire d'impliquer également les associations de Talence et Gradignan pour donner plus de poids à notre démarche.

5. Utilisation de la réserve parlementaire d'Alain Rousset

Fin octobre 2013, un courrier émanant d'Alain Rousset, député de la 7^{ème} circonscription, informait la Fédération et les syndicats et comités qu'il attribuait une somme de 18 000 € « afin d'accompagner nos futurs projets, notamment en terme de matériel pour l'édition de certaines de (nos) parutions ». Un courrier émis par l'Assemblée nationale précise les modalités d'attribution de cette subvention (voir annexe 2). La proposition de **Dominique Lestynek** d'affecter l'intégralité de cette subvention à la Fédération pour couvrir les frais de réalisation de l'ouvrage provisoirement intitulé *Viographie de Pessac* en cours de rédaction est votée à l'unanimité des membres du conseil d'administration présents.

Yves Schmidt (Fédération) fait un point sur l'état actuel du projet. L'ouvrage fait 270 pages. La partie viographie proprement dite, qui dresse la liste de chacune des voies de la ville avec des informations sur son nom, est achevée. Elle couvre 200 pages. La partie propre à chaque quartier, qui comporte actuellement 58 pages contient les historiques de chaque quartier, ainsi que la liste des voies. Il est demandé aux quartiers de valider le paragraphe qui les concerne avant le 15 mars 2014. Ces pages figurent dans l'espace « adhérents » à l'adresse suivante : http://www.federation-quartiers-pessac.com/adherents/documents_travail/viographie_pessac/accueil_viographie_pessac.com.

6. Centenaire de la guerre de 1914 avec les "Passeurs de mémoire"

Dominique Lestynek annonce que l'association *Les passeurs de mémoire* participe aux travaux d'un groupe de travail constitué par les associations d'anciens combattants de Pessac, des enseignants ainsi que des représentants des quartiers pour préparer la commémoration de la guerre de 1914-1918. Le groupe de travail cherche à regrouper la documentation qui existe dans les familles d'un certain nombre de combattants morts au front. Une exposition sera

réalisée chaque année dans l'espace entre le cinéma et la librairie « L'encre blanche ».

Serge Degueil signale qu'il a réalisé un livre à partir des écrits de son grand-père, témoin de la vie des combattants sur le front.

Jacques Da Rold, pour sa part, signale un travail en cours sur l'orphelinat qui accueillait les orphelins de la guerre après 1918. Cet établissement a brûlé en 1939.

7. Préparation de la prochaine assemblée générale

L'assemblée générale de la Fédération se déroulera le 5 avril 2014, en principe à la nouvelle maison de quartier de Sardine, à défaut à la maison de quartier de Magonty.

Le thème retenu pour le débat est : *Vision métropolitaine : Pessac dans la métropole*.

Un groupe de travail réunissant Dominique Lestynek, Jacques Da Rold, Serge Degueil, Jean-Claude Juzan, Raymond Delcroix et Jean-Baptiste Casenave a été mis sur pied pour préparer ce débat.

Suite à une polémique créée par un article de Sud-Ouest dans lequel était cité un membre du bureau de la Fédération candidat aux élections municipales de mars 2014, **Dominique Lestynek** rappelle que la participation à la vie publique est un droit fondamental et que, d'après les statuts de la Fédération, rien ne s'oppose à cette candidature.

8. Réflexions et informations réciproques inter-quartiers

Jacques Da Rold propose que, lorsqu'un projet d'aménagement concerne plusieurs quartiers, tous les quartiers intéressés soient prévenus. Si l'information ne vient pas de la ville, il serait bon que les quartiers prennent le relai. C'est actuellement le cas pour la Poste dite de l'Hôtel de ville (18, avenue Jean-Jaurès) : l'administration prend des décisions qui touchent à son fonctionnement sans aucune concertation.

Dominique Lestynek constate que l'administration accélère le phénomène de fermeture en réduisant progressivement les services proposés aux usagers. Cette fermeture est inadmissible car c'est la seule poste du secteur accessible par les transports en commun. Il propose donc que tous les quartiers adressent un courrier au directeur de la Poste pour exposer leurs doléances. La Fédération adressera de son côté une synthèse de toutes ces doléances à la Poste.

9. Aide sollicitée par l'ADSB

Michel Kwiatkowski (Le Monteil) expose le projet d'animation qu'organiserait l'Association Pour le Don du Sang Bénévole de Pessac à laquelle il appartient. Pour la 3^{ème} année consécutive, l'ADSB de Pessac organise un meeting aérien qui se déroulera le samedi 10 mai 2014 de 10h30 à 19h00 au château de Moulereys à Gradignan. Cette manifestation, ouverte à tous, est destinée à promouvoir le don du sang et en particulier à amener de nouveaux donateurs à cet acte de solidarité et de civisme. De nombreuses animations sont prévues ce jour là : baptêmes de l'air en hélicoptère et en ballon dirigeable, body flight, tir à l'arc, accrobranches, présentation de para moteurs, démonstration de sauts en parachute,..... Possibilités de restauration sur place. L'ADSB demande aux différents comités de quartiers qui voudront bien y prendre part, d'apporter leur contribution à la réussite de cet événement, en participant à la vente des billets de tombolas qui est organisée à cette occasion là.

10. Questions diverses

Jean-Pierre Stahl (Casino) informe le conseil d'administration que, suite à l'intervention de son comité de quartier, le projet immobilier de l'Îlot 8 a été revu à la baisse. Les constructions auront au maximum trois étages et il est prévu la construction d'un hôtel.

Françoise Lafon (Sardine) émet ses craintes quant à l'organisation du festival Reggae Sun Ska qui avait lieu auparavant dans le Médoc et qui se déroulera du 31 juillet au 3 août 2014 dans l'enceinte du domaine universitaire.

L'ordre du jour étant épuisé, la réunion s'achève à 22h45 avec pot de l'amitié offert par le quartier du Bourg

Annexe 1



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la
reconstitution du « Triangle des Echoppes » à
Pessac (33)**

n°Ae: 2013- 82

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 18 septembre 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la reconstitution du Triangle des Echoppes à Pessac (Gironde).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Decocq, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Schmit, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeldt; M. Chevassus-au-Louis

*

**

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM/direction des infrastructures de transport), le dossier ayant été reçu complet le 09 juillet 2013.

L'Ae a consulté par courriers en date du 09/07/2013:

- le préfet de département de la Gironde, dont elle a reçu réponse le 27/08/2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Aquitaine dont elle a reçu réponse le 08/08/2013.

Sur le rapport de M Thierry Galibert après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Réseau ferré de France (RFF) présente un projet de reconstitution d'une ancienne voie ferroviaire, dite du Triangle des Echoppes, permettant d'ajouter une nouvelle desserte pour les voyageurs entre la gare de Macau (33) et la gare de Pessac (33). Les travaux prévus consistent en la création d'une voie électrifiée d'environ 1500 mètres, le raccordement de cette voie aux deux voies de la Ceinture de Bordeaux, la création d'un ouvrage d'art et d'un nouveau quai terminus en gare de Pessac.

Les travaux seront intégralement réalisés au sein d'une emprise ferroviaire existante, correspondant à celle de l'ancienne voie ferrée.

L'étude d'impact présentée repose sur un état initial relativement détaillé, avec une description des impacts et des mesures environnementales plus rapide. L'hypothèse présentée dans le dossier se résume à vingt passages quotidiens supplémentaires de trains express régionaux (TER)

En phase d'exploitation, les principaux enjeux environnementaux du projet sont le bruit et les vibrations et dépendent essentiellement du trafic que cette ligne générera.

L'Ae recommande de mieux expliquer les impacts sonores et vibratoires du projet, y compris sur la partie du tronçon Macau-Pessac concernée par l'augmentation de circulation sans l'être par les travaux.

La protection des eaux souterraines et le maintien des aménités paysagères sont également des enjeux importants du projet sur lesquels l'Ae recommande :

- de privilégier, pour l'entretien des voies, toute solution substitutive à l'usage de produits phytosanitaires, conformément au protocole national de RFF,
- de maintenir l'aspect paysager de coulée verte du Triangle des Echoppes.

En phase de travaux, plusieurs points méritent d'être précisés, notamment en l'absence de définition de l'implantation de la base de travaux, les conditions qui seront requises pour ce choix

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

Le projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF) porte sur des travaux de reconstitution d'une ancienne voie ferroviaire, dite du Triangle des Echoppes, permettant d'ajouter une nouvelle desserte pour les voyageurs entre la gare de Macau² et la gare de Pessac. Ce projet de reconstitution s'inscrit dans le cadre du développement de l'offre de transports en commun de l'Ouest de l'agglomération bordelaise. Il découle de la décision de conserver l'ensemble des dessertes TER entre les différentes gares du Médoc et d'ajouter une mission³ (10 allers et retours quotidiens) entre la gare de Macau et celle de Pessac. La voie ainsi créée longe la voie Bordeaux-Irun et s'arrête en terminus gare de Pessac, pour assurer aux voyageurs une correspondance avec la ligne Bordeaux-Irun et avec la ligne de tramway B de la communauté urbaine de Bordeaux, sans raccordement sur la ligne Bordeaux-Irun.

Elle permet de mieux desservir, via le tram B, le pôle universitaire de Pessac depuis le Médoc. Cette mission a existé par le passé⁴ et les emprises, constituant le Triangle des Echoppes, sont restées dans le domaine ferroviaire national.

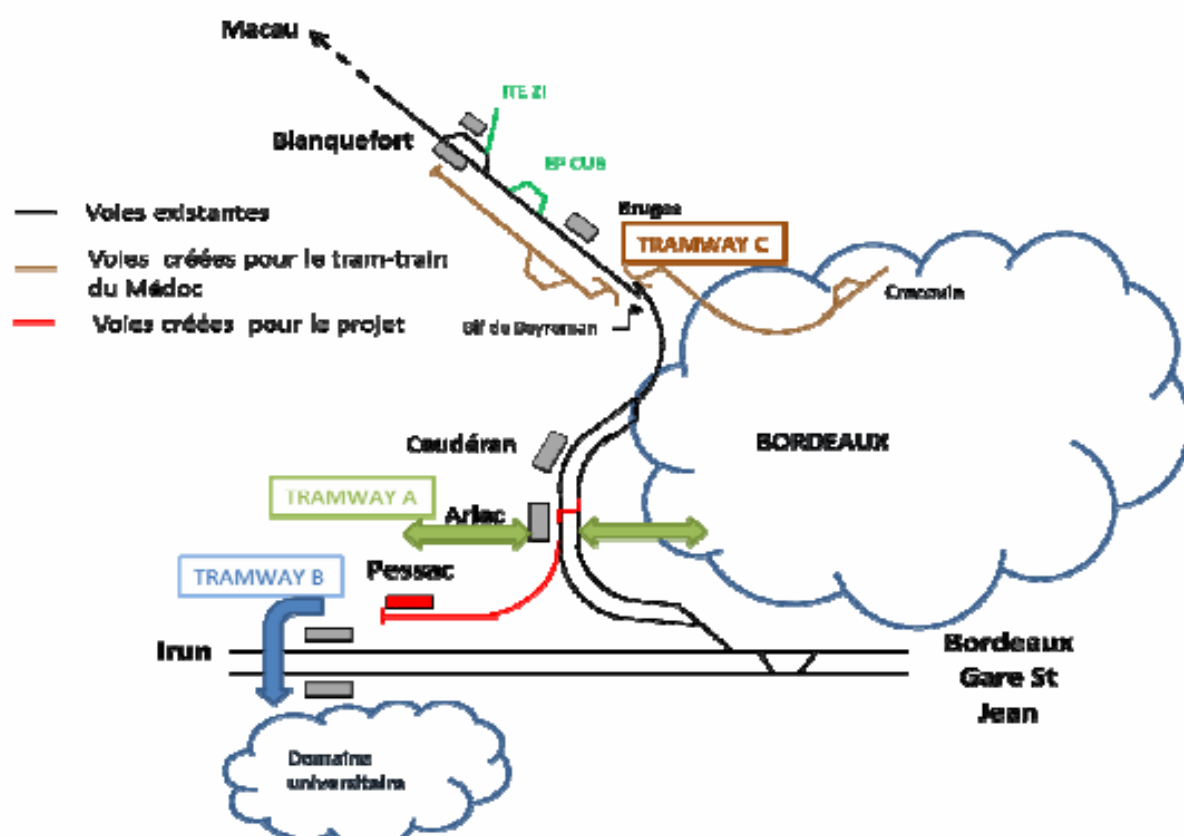


Schéma de situation du projet (source : étude d'impact)

² Macau est une commune du Médoc située au nord de l'agglomération bordelaise, sur la rive gauche de l'estuaire de la Gironde, à environ une quarantaine de kilomètres de Pessac. Actuellement la liaison entre Macau et l'ensemble du Médoc et Pessac suppose une correspondance par la gare de Bordeaux Saint-Jean.

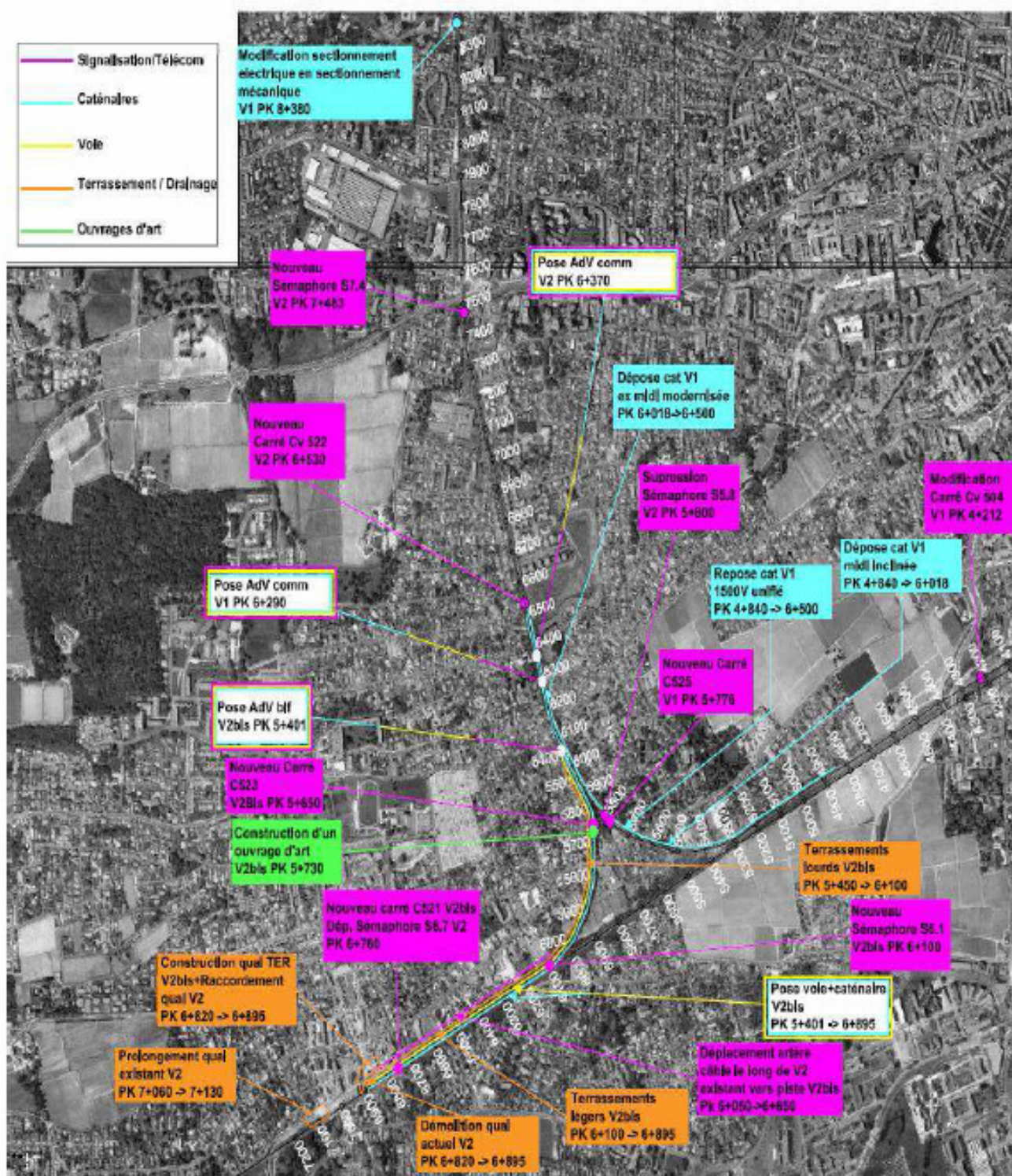
³ Le mot mission est utilisé par RFF pour désigner un service ferroviaire reliant un point A et un point B.

⁴ La voie du Triangle des Echoppes a été utilisée jusque dans les années 50 pour du fret (bois essentiellement) et des transports militaires.

1.1 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les travaux nécessaires consistent en la création d'une voie électrifiée d'environ 1500 mètres, le raccordement de cette voie aux deux voies de la Ceinture de Bordeaux, la création d'un ouvrage d'art et la création d'un quai terminus en gare de Pessac.

Le projet vise l'ouverture de la ligne aux voyageurs, afin de créer un service de dix allers et retours quotidiens de TER. Il permet une diminution de temps de parcours entre Macau et Pessac (passage de 69 minutes à 33 minutes)



Plan général des travaux (source : étude d'impact)

En pratique, le projet consiste à :

- recréer une voie unique V2 bis sur l'emprise existante et assurer son raccordement aux deux voies V1 et V2 de la Ceinture (point PK6), celui-ci entraînant une reprise des caténaires existant sur la voie de Ceinture sur environ 1500 mètres,
- créer, à l'emplacement d'un ancien ouvrage⁵ (point PK 5+730) dont il ne reste que les culées, un pont-rail (ou PRA) pour que la voie ferrée franchisse un carrefour routier (entre l'avenue Jean-Jaurès, l'avenue du Docteur Nancel Penard et l'avenue du vallon),
- et créer un nouveau quai terminus à la gare de Pessac, parallèle au quai de la voie Bordeaux-Irun.

L'ensemble des travaux est situé dans l'emprise ferroviaire actuelle. Ils nécessiteront la réalisation de l'ouvrage d'art, de terrassements sur différents secteurs (V2bis, plate-forme commune avec la ligne Bordeaux-Irun et « virgule⁶ »), et des travaux de quai. Les éléments descriptifs (V1, V2, V2bis, PK6) ne sont pas repris sur le schéma présentant ces travaux ce qui rend complexe leur compréhension. Par ailleurs, les différents aspects du chantier sont décrits.

1.2 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en vertu de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il fera l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement⁷.

Le projet n'est pas soumis à autorisation administrative et fera l'objet d'une déclaration de projet au titre de l'article L126-1 du code de l'environnement par le président de RFF.

Le dossier n'indique pas si un dossier d'incidence « Loi sur l'eau⁸ » et un dossier de demande d'autorisation de défrichement seront déposés pour ce projet. Il a été indiqué au rapporteur que le dossier ne nécessitait pas d'autorisation de défrichement et qu'une vérification était en cours avec la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) pour vérifier qu'il ne relevait pas d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact repose sur un état initial fouillé, sans que toute l'information rassemblée soit utilisée par la suite pour justifier le projet ou évaluer ses impacts. Quelques éléments méritent d'être complétés (bruit sur le tronçon ne faisant pas l'objet de travaux, par exemple, détaillés dans la suite du présent avis).

D'un point de vue formel, la répétition de divers documents dans le dossier n'en facilite pas la lecture ni la compréhension du rôle des différentes parties. A titre d'exemple le contexte réglementaire est présenté deux fois (p.8 et 9, puis p.19-21, ainsi que le sommaire détaillé (p.15-18, p.25-28).

L'Ae recommande de simplifier la présentation du document en faisant disparaître les doublons non pertinents.

2.1 Analyse de l'état initial et des enjeux environnementaux du projet

⁵ En vert sur le plan général des travaux

⁶ Dénomination usuelle de la section curviligne correspondant au Triangle des Echoppes stricto sensu.

⁷ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants et rubrique 5° du tableau annexé à l'article R. 122-2.

⁸ Articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement

L'aire d'étude choisie pour l'étude d'impact est définie par un rayon de 500 mètres FIX2 autour des travaux pour la partie relative à la reconstitution de la voie et de 200 mètres pour la partie concernant la modification des caténaires. Si le périmètre semble pertinent en général, il ne permet pas d'étudier la question de l'impact sonore et en matière de vibrations liée à l'augmentation du trafic sur la partie de la liaison Macau-Pessac non concernée directement par les travaux, mais par les effets de l'augmentation des trafics.

La présentation de l'environnement sonore figurant dans la partie état initial est partielle, l'ensemble de l'étude acoustique étant cependant présenté en annexe 1 de l'étude d'impact (regroupant environnement sonore et impacts). Elle présente l'étude des deux hypothèses réglementairement utilisables (modification d'une voie existante et création d'une voie nouvelle) sans toutefois clairement séparer les secteurs concernés dans la carte générale du secteur d'étude. Elle évoque la notion d'effets indirects concernant la voie de Ceinture de Macau à l'entrée du Triangle des Echoppes à Pessac (augmentation du nombre de TER circulants) mais exclut, comme pour l'étude des impacts vibratoires, ce tronçon du secteur d'étude et donc de l'état initial.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une présentation de la situation acoustique et de l'environnement vibratoire sur le tronçon de la ligne Macau-Pessac non concernée par les travaux mais sur laquelle ceux-ci se traduiront par une augmentation de la circulation des TER.

En matière d'inventaires faunistiques et floristiques, ceux-ci reposent sur des prospections réalisées par six visites d'inventaire couvrant l'ensemble des saisons et donc des cycles biologiques. Aucune plante protégée n'a été identifiée sur la zone prospectée. Ce résultat concerne aussi les talus ou autres délaissés où le projet interviendra. L'inventaire faunistique est bien mené et fait apparaître des enjeux écologiques faibles y compris en matière d'espèces protégées.

Une synthèse hiérarchisée de l'ensemble des enjeux au sein de l'aire d'étude est présentée sous forme de tableau et permet d'en identifier les principaux.

Pour l'Ae, il ressort de l'état initial que les principaux enjeux qui peuvent être identifiés sont :

- l'intérêt d'un transfert modal des déplacements locaux de la route vers le chemin de fer,
- le bruit et les vibrations pour les riverains, y compris pour ceux uniquement concernés par l'augmentation de trafic entre Macau et Pessac,
- la qualité des eaux avec la nécessité de poursuivre et d'accentuer les efforts réalisés en matière d'utilisation de pesticides,
- l'intérêt de prendre en compte l'existence de la coulée verte constituée par le Triangle des Echoppes.

2.2 Analyse des impacts du projet et mesures environnementales

2.2.1 Natura 2000

Les sites Natura 2000 proches ou en interaction possible sont clairement identifiés et chacun donne lieu à un examen des incidences potentielles. La conclusion est l'absence d'incidences ou des incidences non significatives pour l'ensemble des quatre sites recensés.

L'argumentaire développé dans un chapitre dédié est clair et détaillé à due proportion de l'impact potentiel.

2.2.2 En phase travaux

La (ou les) base(s) travaux n'est (ne sont) pas identifiée (s) à ce stade, alors même que l'étude indique que les besoins sont connus. Une présentation très succincte des enjeux environnementaux à prendre en compte pour l'implantation est faite, ainsi que la surface utile prévue qui semble au demeurant faible (2000m²) mais dont l'étendue a été confirmée au rapporteur lors de sa visite sur le terrain.

L'Ae recommande de préciser l'implantation de la (ou des) future(s) base(s) travaux et les conditions pratiques de la mise en œuvre des mesures de protection et de suivi. A défaut elle recommande de préciser les critères déterminant l'implantation et les conditions exactes de celle-ci ainsi que les mesures qui seront prises, si possible sous forme de cahier des charges⁹ à destination des entreprises utilisatrices.

Le dossier présente une série de mesures destinées à limiter les impacts en phase travaux en renvoyant les précisions sur leur mise en œuvre soit aux dossiers de consultation des entreprises soit au plan d'assurance environnement (PAE) que celles-ci devront présenter, notamment sur la maîtrise des pollutions accidentelles, la gestion des matériaux extraits et les modalités de circulation des appareils de chantiers.

L'Ae recommande de présenter, dans le dossier d'enquête, un modèle de dossier de consultation des entreprises intégrant les mesures environnementales exigées par le maître d'ouvrage.

2.2.3 Impacts permanents, en phase d'exploitation

Bruit et vibrations

L'étude acoustique, qui fait l'objet d'un chapitre dédié, a été conduite en prenant en compte les deux cas de figures règlementaires potentiellement applicables selon que l'on considère qu'il s'agit d'une voie nouvelle ou d'une modification de voie existante. Dans les deux cas, elle conclut à l'absence de protection à prévoir.

Elle signale toutefois l'existence, en situation de référence,¹⁰ même sans la réalisation du projet de 57 bâtiments en dépassement des seuils PNB (points noirs du bruit) ferroviaires, dont 3 sont déjà en dépassement dans la situation actuelle.

L'étude du scénario futur ne fait pas apparaître d'augmentation du nombre de bâtiments en dépassement des seuils PNB. La conclusion globale indique que les PNB identifiés sont à prendre en compte dans le cadre du programme national de résorption initié par ailleurs sur l'agglomération de Bordeaux.

Toutefois cette approche ne permet pas de savoir si le projet induit ou non par lui-même, par rapport à la situation actuelle, non seulement la création de nouveaux PNB, susceptibles de justifier la prise en compte plus rapide dans le cadre du programme de résorption, mais encore une modification significative du bruit généré par rapport à la situation actuelle. Dès lors que cette démonstration ne résulte que d'un calcul et pourrait être aisément menée à bien, l'information complète du public suppose que celui-ci puisse être porté à sa connaissance dans le cadre de l'enquête publique. En effet la situation de référence est prévue à 2035. Les travaux concernant le Triangle des Echoppes sont prévus pour une mise en service en 2015. Il reste donc à démontrer que pendant la phase transitoire, d'une part de nouveaux points noirs ne seront pas créés, d'autre part que le projet n'induirait pas une modification significative du bruit pour les riverains par rapport à la situation actuelle. Lors de la visite sur le terrain il a été indiqué au rapporteur que la résorption des 57 PNB identifiés interviendrait avant la mise en service du Triangle des Echoppes.

Enfin, la description des effets induits sur la section Macau-PK6, est très sommaire, se contentant d'indiquer que le critère de modification significative n'est pas vérifié par rapport à la situation de référence et qu'il n'y a donc pas lieu de rechercher si de nouveaux points noirs du bruit sont créés le long de cette ligne. Cette description est faite sans présentation de données ou de cartes qui permettraient au public de connaître la situation de référence sur ce secteur (entre Macau et le PK6) et donc l'existence, dans cette situation de référence de PNB sur ce secteur et leur intégration dans le programme national de résorption. La même remarque vaut pour les études d'impact vibratoire.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage :

⁹ Portant notamment sur la gestion des déchets (en particulier des substances potentiellement dangereuses pour l'environnement), le bruit, la circulation des engins de chantier, la gestion des eaux....

¹⁰ La situation de référence utilisée intègre l'augmentation des trafics attendus d'ici 20 ans et notamment du trafic fret. L'horizon retenu pour la situation de référence est donc 2035.

- *d'élargir l'aire de l'étude acoustique et vibratoire à la section Macau-Pessac non concernée par les travaux mais où le trafic augmentera de 20 TER quotidiens¹¹, en y identifiant les PNB,*
- *de mieux expliquer le calage du modèle acoustique, ainsi que la notion de situation de référence,*
- *de vérifier, et de présenter les informations étayant et issues de cette vérification, que la seule mise en œuvre du projet en 2015 n'induit pas l'apparition de nouveaux PNB, et à défaut de les identifier,*
- *de joindre au dossier le programme national de résorption initié sur l'agglomération de Bordeaux précisant notamment la date de mise en œuvre pour les 57 PNB cités dans le dossier.*

Paysages et patrimoine

Le paysage est marqué par une forte concentration urbaine, l'emprise du Triangle des Echoppes constituant depuis l'arrêt de l'exploitation ferroviaire de la ligne une coulée verte boisée. Au-delà de l'impact temporaire du chantier, le dossier propose de recréer une présence végétale autour du futur ouvrage d'art et de préserver la végétation située à la base des futurs remblais ou de réaliser un traitement paysager dans le cas où cette végétation serait supprimée pour des contraintes liées à la sécurité de l'exploitation de la voie ferrée.

L'Ae note la volonté du maître d'ouvrage de préserver la végétation située à la base des remblais et souligne le rôle que ce type de végétation joue pour la faune sauvage et la continuité écologique. Elle l'invite à la mettre en œuvre en liaison avec les parcelles privées attenantes. Elle recommande que ce travail soit conduit en lien avec la limitation de la présence d'espèces exotiques envahissantes.

Le coût des mesures proposées pour limiter les effets des travaux sur l'environnement est chiffré de façon globale, sans en préciser les différentes composantes, ce qui interdit toute appréciation de sa pertinence.

L'Ae note que le dossier présente (p187) dans le cadre des mesures prises pour économiser de l'eau le fait qu'« il n'y aura pas de prélèvement d'eau pour le chantier » alors qu'il est indiqué (p152) parmi les mesures pour garantir la qualité de l'air : « le site sera arrosé afin de limiter l'envol de poussière vers l'extérieur du chantier ».

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de vérifier la cohérence interne des mesures de gestion de l'eau prévues par le dossier.

2.3 Justification du projet, analyse des variantes et raisons du choix retenu

Le dossier indique que « le projet s'inscrit dans les emprises du domaine de RFF et reprend le tracé d'une ligne ayant déjà existé. Considérant l'environnement urbanisé fortement contraint, il n'a pas été identifié d'autres solutions pouvant assurer les mêmes fonctionnalités ». De fait l'étude d'impact n'évoque pas de variantes.

Toutefois, le chapitre spécifique aux infrastructures de transport présente la description de situations étudiées (p.210) et surtout la lettre du maire de Talence qui figure au dossier (p.295) fait état d'une proposition de solution alternative utilisant le site de la gare de la Médoquine. Il semble pertinent pour la bonne information du public que des éléments complémentaires soient apportés par le maître d'ouvrage pour indiquer les raisons du choix retenu, au regard notamment des enjeux environnementaux.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'expliquer les raisons du choix de la solution retenue au regard de l'alternative évoquée dans le dossier.

¹¹ Selon les tableaux figurant à la page 160 de l'étude d'impact.

2.4 Articulation avec les plans et schémas, compatibilité avec document d'urbanisme, prise en compte du schéma régional de cohérence écologique

L'aire métropolitaine bordelaise n'est pas dotée d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT), le projet en cours d'élaboration devant être approuvé début 2014.

Le dossier décrit la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) et avec le plan de déplacement urbain (PDU) de la communauté urbaine de Bordeaux, ainsi qu'avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour Garonne et les différents schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) applicables sur le territoire (SAGE de l'estuaire de la Gironde et milieux associés et SAGE nappes profondes de Gironde).

L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur le sujet.

L'Ae note que le dossier n'a pas analysé la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique au motif qu'il est en cours de réalisation.

Elle recommande que les avancées intervenues dans l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et pouvant avoir une influence sur le projet, ainsi que leur prise en compte dans le projet, soient portées à la connaissance du public par le dossier d'enquête.

2.5 Effets cumulés avec d'autres projets

En application du 4^e alinéa du II de l'article R 122-5 du code de l'environnement, le dossier présente les effets cumulés du projet avec deux projets connus : le projet d'extension de la ligne B du tramway à Pessac et le projet de ligne du tram-train du Médoc.

L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur cette présentation.

2.6 Présentation du chapitre spécifique aux infrastructures de transport

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, l'étude d'impact présente, dans un chapitre dédié, conformément au 6^e de l'article R. 122-5-III du code de l'environnement, une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter, une description des hypothèses de trafic ainsi que les mesures de protection sonore qui seront mises en œuvre en application des dispositions des articles R571-44 à R 571-52 du code de l'environnement.

Ce dernier point fait l'objet d'un paragraphe spécifique de l'étude d'impact déjà évoqué. Les autres points sont précisés dans le chapitre 8 de l'étude d'impact.

La description des hypothèses de trafic permet de comprendre les raisons du choix effectué, notamment à travers le gain de temps permis pour la liaison Macau-Pessac (trajet de 69 minutes dans la situation actuelle réduit à 33 minutes dans la situation future).

Le projet est considéré comme ayant peu d'impact induit sur la population, les logements et les équipements publics, hormis l'amélioration de l'attractivité de la ville de Pessac.

La présentation de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité est faite sous forme d'un tableau concluant à un gain de 7,5M€ et renvoie à l'analyse socio-économique réalisée par RFF en janvier 2013, sans que soit donnée la possibilité d'accéder à cette étude.

Afin d'éclairer le public sur la méthodologie utilisée, l'Ae recommande de mieux préciser les hypothèses retenues pour l'analyse des coûts collectifs des pollutions, nuisances et avantages induits pour la collectivité, seulement présentés sous forme de tableau.

L'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet conclut à une augmentation de ces consommations. Cette information est indiquée comme contrebalancée par l'effet positif en termes de diminution de l'émission de gaz à effet de serre mais ce dernier point n'est pas chiffré.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter un chiffrage de la diminution d'émission de gaz à effet de serre permise par le projet.

2.7 Résumé non technique

Le contenu du résumé non technique correspond à ce qui est attendu. Toutefois la présence au sein de ce résumé du sommaire complet du dossier d'enquête publique ne facilite pas son appropriation par le public et sa compréhension du rôle de ce résumé. Par ailleurs, l'information portée sur l'évaluation des consommations énergétiques mérite d'être présentée comme dans le dossier lui-même en lien avec la diminution induite de production de gaz à effet de serre.

L'Ae recommande par ailleurs d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

W
W W

Annexe 2 Réserve parlementaire Alain Rousset

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMMISSION DES FINANCES,
DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE
ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE

Le Rapporteur général

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Paris, le 20 décembre 2013

Monsieur Alain ROUSSET
Député de la Gironde
Casier de la poste
Palais Bourbon

Monsieur le Député,

Suite à votre demande, j'ai le plaisir de vous informer que le Gouvernement, sur ma proposition, a bien voulu inscrire au budget du Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative :

- mission : Sport, jeunesse et vie associative ;
- programme : Jeunesse et vie associative ;
- action : Développement de la vie associative ;

le financement — à titre exceptionnel et non reconductible — de l'opération suivante pour l'année 2014 :

Bénéficiaire : Fédération des quartiers de Pessac
Descriptif : Fonctionnement
Montant de la subvention : 18000 euros
N° de l'opération : CE 3010

Afin d'obtenir la décision définitive de Mme la Ministre des Sports, de la Jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative, le bénéficiaire doit adresser au ministère, à l'attention de M. Corentin SEGALEN, le dossier de demande de subvention, ci-joint, dûment complété et accompagné de la présente lettre et de l'ensemble des pièces requises (cf. page 5).

Tous les documents émanant de l'organisme devront être signés par son président ou un représentant dûment mandaté.

J'attire votre attention sur le fait que le dossier de demande de subvention doit être impérativement envoyé avant le 31 mars 2014, passé ce délai la subvention est définitivement perdue.

Restant à votre disposition pour toute précision, je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

PJ : 1


Christian ECKERT