

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
relative au projet de Site de Maintenance et de Remisage TAGV
sur la commune de Marcheprime
du lundi 15 avril au vendredi 17 mai 2024

PARTIE 1

PRIMO : Le cadre juridique

SECUNDO : Le rapport d'enquête

TERTIO : Les annexes et pièces jointes

PARTIE 2

Les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur

1/ relatifs à la demande d'autorisation environnementale

2/ relatifs au permis de construire

Destinataires :

Monsieur le Préfet de la Gironde (trois dossiers papier, un dossier au format PDF sur clé USB)

Tribunal administratif de Bordeaux (un dossier papier)

Archives (un dossier papier)

SOMMAIRE

PARTIE 1

Primo / Le cadre juridique

Secundo / Le rapport d'enquête

Préambule

- Quel est le porteur de projet ?
- De quoi s'agit-il ?
- Le contexte

1/ Le projet

- la localisation
- la zone d'implantation
- la méthodologie
- les aménagements réalisés
- le fonctionnement

2/ La procédure

21/ l'autorisation environnementale

- 211/ l'évaluation environnementale
- 212/ la notice de présentation
- 213/ la demande d'enregistrement pour l'environnement au titre des installations classées (ICPE)
- 214/ la déclaration au titre de la loi sur l'eau
- 215/ la demande d'autorisation de défrichement
- 216/ la demande de dérogation à la législation relative aux espèces protégées

22/ la demande de permis de construire

3/ Organisation de l'enquête

- préparation
- diffusion de l'avis d'enquête et du dossier
- accès du public au dossier

4/ Déroulement de l'enquête

- début de l'enquête publique
- entretiens du CE
- fin de l'enquête
- PV de synthèse
- mémoire en réponse

5/ Les observations du public

51/ Bilan

52/ Analyse et commentaire des observations du public

Tertio / Les annexes et pièces jointes

PARTIE 2

Les conclusions motivées et les avis du commissaire enquêteur

Le contexte

Le projet

La procédure

L'organisation et le déroulement de l'enquête publique

1/ La demande d'autorisation environnementale

L'évaluation environnementale

Les conclusions motivées et les avis

11/ au regard de la demande d'enregistrement au titre des ICPE

12/ au regard de la déclaration au titre de la loi sur l'eau

13/ au regard de la demande d'autorisation de défrichement

14/ au regard de la demande de dérogation espèces protégées

2/ La demande de permis de construire

Les conclusions motivées et l'avis

PARTIE 1

Primo / Le cadre juridique

- l'arrêté préfectoral du 25 mars 2024 du préfet de la Gironde portant ouverture d'une enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale et au permis de construire présentés par la société LISEA en vue d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime (PJ n° 1)

Le cadre juridique est défini dans l'arrêté préfectoral.

Il peut être complété :

-par l'article L512-7-2 du code de l'environnement « *Le préfet peut décider que la demande d'enregistrement sera instruite selon les règles de procédure prévues par le chapitre unique du titre VIII du livre Ier pour les autorisations environnementales* »

-le projet étant soumis à :

-évaluation environnementale avec étude d'impact

-enregistrement dans le cadre des installations classées pour l'environnement (ICPE)

-déclaration loi sur l'eau (IOTA)

-autorisation de défrichement

-demande de dérogation espèces protégées

Le préfet de Gironde a décidé conformément à l'article du code de l'environnement cité supra, d'instruire le dossier selon la procédure d'autorisation environnementale.

-par l'article R512-46-9 du code de l'environnement relatif à l'instruction de la demande

-par l'article R181-13 du code de l'environnement qui définit la composition du dossier de demande d'autorisation environnementale

-par l'article R.123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme qui précise que : « *des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* »

qui permet de déroger à certaines dispositions du règlement de la zone AUI du plan local d'urbanisme de la commune de Marcheprime.

-par l'article L. 112-2 du code minier qui définit les activités géothermiques de minime importance

Secundo / Le rapport d'enquête

Préambule

Quel est le porteur de projet ?

LISEA a mené à bien la conception, la construction, le financement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux et continue à gérer l'exploitation et la gestion du trafic ferroviaire sur cette ligne, au travers d'un contrat de concession signé en 2011 pour une durée de 50 ans.

Dans ce cadre et afin de lever les freins au développement du trafic ferroviaire sur la ligne Sud Europe Atlantique, mais aussi sur les lignes transversales et plus globalement pour favoriser le transport ferroviaire, LISEA a envisagé la création d'un site de maintenance et de remisage des trains près de Bordeaux.

De quoi s'agit-il ?

Il s'agit du projet de construction d'un site de maintenance et de remisage (SMR) polyvalent susceptible d'accueillir en priorité les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) desservant toute la façade atlantique, des rames TER, Intercités, fret, et à terme, de RER.

Deux opérateurs, liés à LISEA par des baux commerciaux, accueilleront une dizaine de rames par jour pour effectuer les opérations d'entretien courant et de maintenance de leur matériel. Le site sera géré par LISEA et l'exploitation réalisée par les opérateurs.

Ce projet a été initié en 2018. Sa mise en service est envisagée en 2027.

Le contexte

« Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. »

Avis du 22/04/2024 du Conseil National de Protection de la Nature. (annexe n°1)

En page 33 de l'avis n° 2024-009 du 01/02/2024, l'autorité de régulation des transports considère que le raccordement du site au réseau ferré est une *« recommandation considérée par l'Autorité comme stratégique pour le bon fonctionnement du système ferroviaire »*

On peut considérer que la nature et la portée de ce projet relèvent de l'intérêt public.

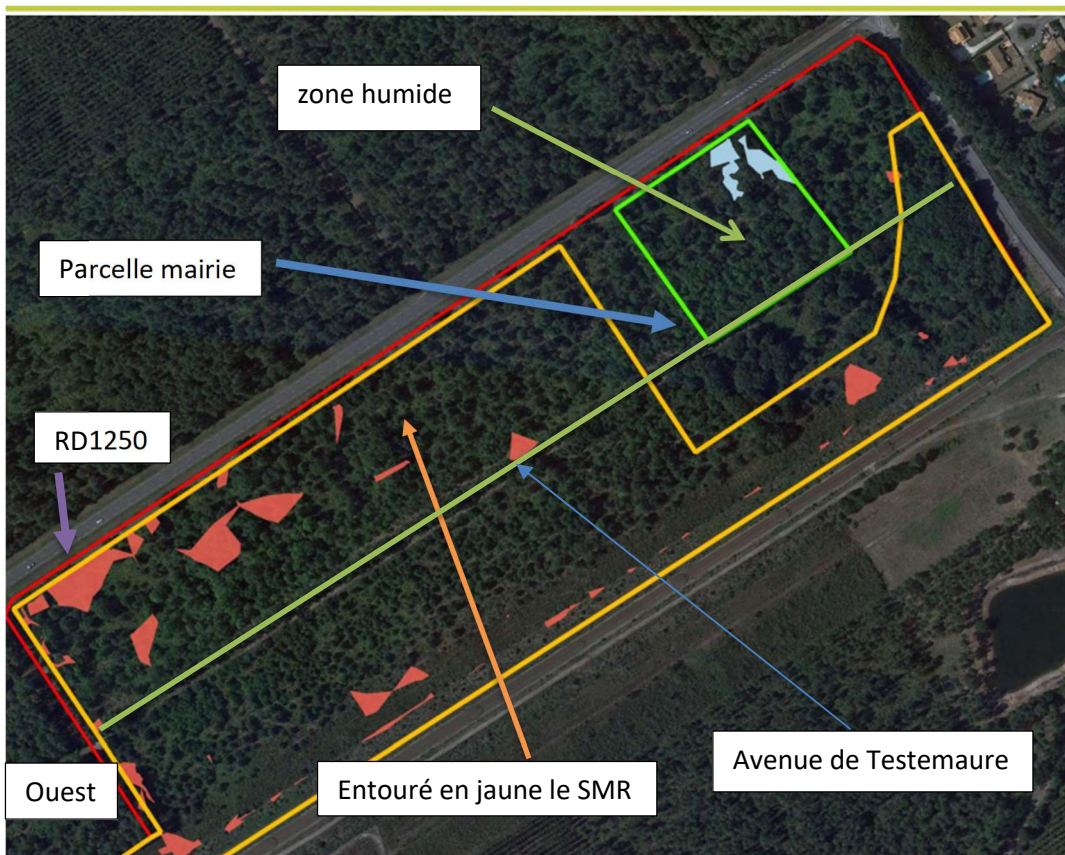
1/Le projet

La localisation

Après avoir prospecté depuis 2018 une douzaine de sites potentiels autour de Bordeaux, LISEA a considéré que sur la commune de Marcheprime, 20kms au sud-ouest de Bordeaux, la zone classée en 2016, AUI-1, « à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme », remplissait l'essentiel des critères qu'elle s'était fixés.

Cette zone située entre la voie ferrée et la D1250, d'une surface de 18 ha, est délimitée au nord par la D1250 qui relie Bordeaux au Bassin d'Arcachon, au sud par la voie ferrée Bordeaux-Irun, à l'Est par le hameau de la Croix-d'Hins, à l'Ouest par un chemin forestier situé à 500 m des lisières du bourg de Marcheprime.

Sur cette zone de 18ha, le projet de SMR occupe 14,5ha. Le reliquat, 3,5ha environ, reste propriété de la Mairie. Sur cette parcelle restant la propriété de la Mairie, une zone de 1,45ha est l'objet d'une convention entre la Mairie et LISEA visant à assurer la pérennité d'une zone humide.



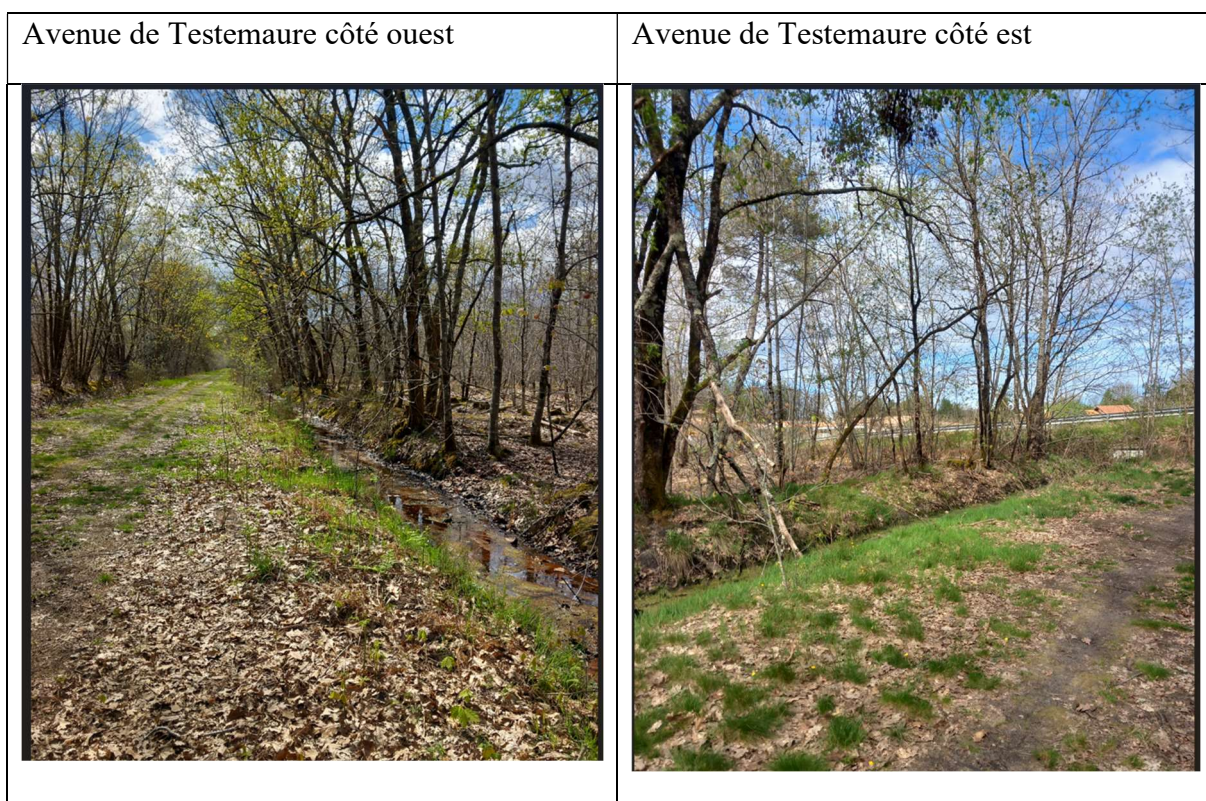
La zone d'implantation

La totalité des 18ha est soumise au risque de remontées de nappes phréatiques qui exige que conformément au règlement du PLU, tous les aménagements soient 30 cm au-dessus du terrain naturel et qu'en particulier soient mis en œuvre :

- des dispositifs particuliers pour la construction des bâtiments
- une voirie surélevée
- de grandes surfaces d'infiltration des eaux pluviales
- des dispositifs spéciaux pour empêcher le risque de pollution.

L'avenue de Testemaure

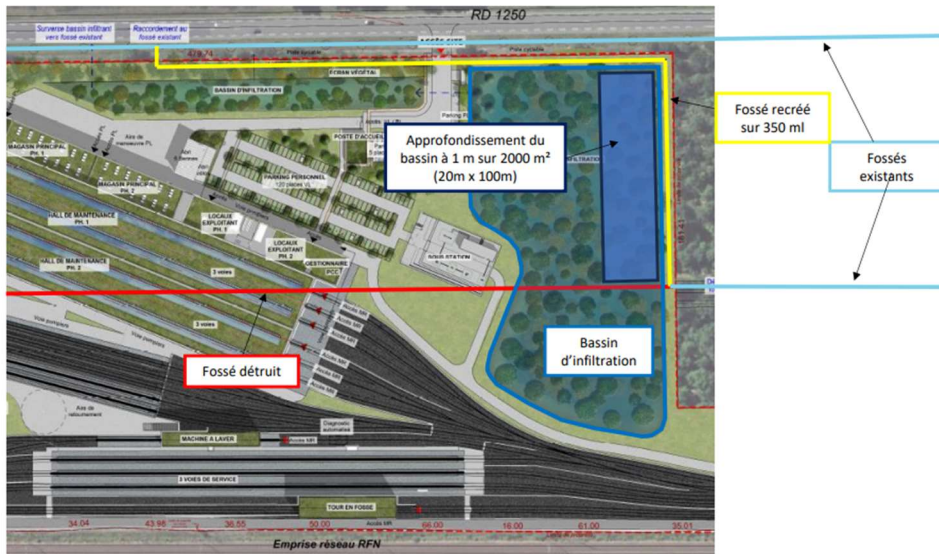
Le terrain est actuellement traversé en son milieu par l'avenue de Testemaure qui est un chemin communal bordé de deux fossés.



A l'ouest, le chemin venant de Marcheprime s'arrêtera en limite du SMR et les fossés seront détournés vers le fossé qui longe la RD1250 dès le début des travaux, pour venir se reconnecter à l'est (voir ci-dessous fossé en jaune).

A l'est, le chemin et ses deux fossés traverseront en l'état la parcelle appartenant à la Mairie mais seront interrompus aux deux extrémités. Du côté de la rue de la Station, les fossés seront

connectés et passeront sous les voies tiroir par un busage adapté. Du côté du SMR, ils seront connectés au fossé créé à cet effet (voir ci-dessous en jaune).

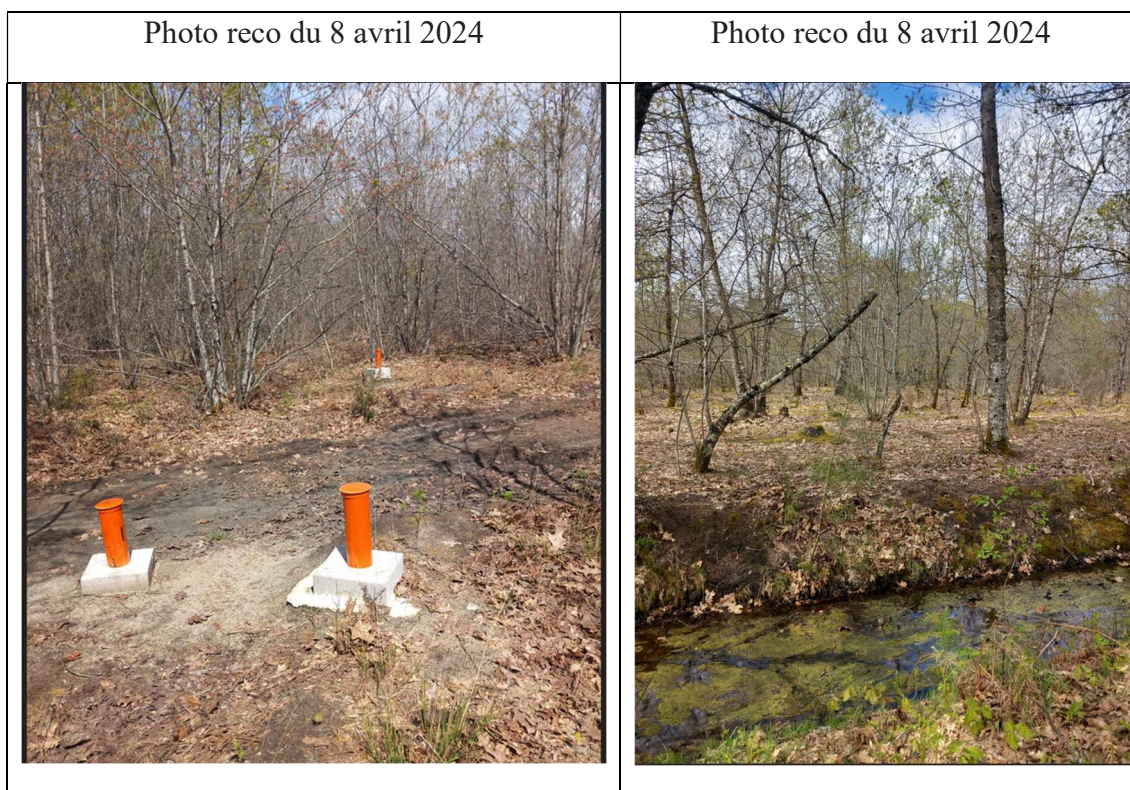


Le boisement

Il est constitué de chênes rouges d'Amérique « *considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants* »

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A9ne_rouge_d%27Am%C3%A9rique)

C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental, hormis une litière riche.



L'emprise du SMR sera défrichée. La parcelle appartenant à la Mairie sera conservée en l'état. Dans la zone de compensation zone humide, les arbres les plus remarquables seront préservés.

Les déboisements devront être compensés.

Les fossés extérieurs

Le fossé qui longe la voie ferrée RFN :

Il sera busé sur 2 fois 75 m pour permettre son franchissement par les voies ferrées reliant le SMR au RFN.

Le fossé qui longe la RD1250 :

Il sera busé sous la route d'accès au site.

La ligne RTE

La ligne aérienne au sud sera enterrée sous le site de maintenance.

La canalisation d'eau potable qui relie le bourg à la Croix d'Hins

Elle longe aujourd'hui l'avenue de Testemaure. Elle contournera le site par le nord, le long de la RD1250.

Méthodologie

Des entretiens avec le maire de Marcheprime, la directrice de l'urbanisme, le « garant » et du bilan de la consultation, il ressort que ce projet a été bâti en concertation avec toutes les parties, avec la volonté non seulement d'expliquer mais d'amender et faire évoluer le projet au fur et à mesure de sa conception.

Les aménagements réalisés par LISEA

Sur le terrain d'assiette du SMR, LISEA édifiera 8 bâtiments, certifiés Haute Qualité Environnementale et s'inscrivant dans la démarche Bâtiment Durable en Nouvelle Aquitaine (médaille d'argent / <https://demarchebdna.fr/les-projets/>).



- 1 bâtiment de maintenance des trains de 250m de long et 58m de large et 16 m de haut, divisé en deux halls séparés, comportant 3 voies chacun, où sont effectuées les opérations de maintenance de niveau 1 à 3, sur et sous les trains.
- 1 poste d'accueil et de sécurité
- 1 sous-station électrique
- 1 machine à laver
- 1 tour en fosse
- 1 bâtiment destiné aux prestataires de nettoyage des trains
- 1 bâtiment abri bennes destiné à la collecte de déchets
- 1 bâtiment abri destiné aux engins et véhicules nécessaires à l'exploitation du site

De plus :

- 2 « shelters » abritant les équipements gérant les raccordements au réseau ferré national (RFN) seront disposés en amont et en aval du site
- 1 poste de livraison électrique sera installé près de l'accès routier
- 5600m de voies ferroviaires d'accès, de remisage, de nettoyage et de retournement seront construites à la même altimétrie que la voie ferrée du RFN
 - o 3 voies de service collectée à une cuve de 25m³ enterrée
 - o 1 voie de profilage (tour à fosse)
 - o 5 voies de remisage dont :
 - 1 voie de détagage (G1) équipée d'une cuve de 25m³ enterrée
 - 1 voie de décrassage (G2)
 - o 3 voies « tiroir » à l'est
 - o 1 voie « tiroir » à l'ouest dans le prolongement de la machine à laver et du scanner qui permet d'effectuer un diagnostic automatisé des rames,
- des stationnements pouvant accueillir 133 VL et 4PL seront créés

L'accès au site se fera par un « tourne à gauche » sur la RD1250 réalisé par le conseil départemental.

Par ailleurs :

-un mur antibruit de 6,5m de haut et de 103m de long, avec une casquette à 45° orientée vers le SMR, sera édifié à l'est, le long de la rue de la station.

-2 bassins d'infiltration des eaux pluviales, d'une surface totale de 1,43ha et d'une profondeur de 50cm, seront aménagés sur le site. 2000 m² du bassin situé à l'est atteindront 1m de profondeur pour créer des habitats favorables aux amphibiens.

-2 bassins de rétention des eaux pluviales d'une capacité totale de 6400m³ seront enterrés. Ils s'écouleront vers les bassins d'infiltration et serviront de réserve incendie.

-1 cuve de 100 m³ enterrée permettra le stockage des eaux pluviales pour alimenter la machine à laver.

-sur ses limites, le site est protégé par une clôture grillagée de 2 m de haut et un mur antibruit de la même hauteur le long de la voie ferrée.

-une canalisation de collecte des eaux usées du SMR, sera enterrée le long de la RD1250, du SMR jusqu'au point de raccordement au réseau des eaux usées dans le bourg de Marcheprime.

Le fonctionnement du SMR

Le bâtiment de maintenance, éloigné le plus possible vers l'ouest du hameau de la Croix d'Hins, fonctionnera en 3*8, 7 jours sur 7.

Il n'y aura pas d'opérations bruyantes à l'extérieur entre 7h et 22h, en particulier le reprofilage des roues dans le tour en fosse et le nettoyage haute pression des rames.

LISEA, ou sa filiale dédiée au projet de SMR, sera le gestionnaire du site avec un personnel évalué à une vingtaine de personnes en charge de :

- La gestion du Poste de Commande Centralisé : 24/24 et 7/7 avec 2 personnes en permanence
 - une pour la gestion des circulations internes au site et en lien avec le Poste de Commande à Distance de Bordeaux SNCF Réseau pour les entrées/sorties du site
 - une seconde personne dédiée à la gestion de l'énergie et des équipements d'alimentation des trains.
- La gestion du gardiennage et de la sûreté : 24/24 et 7/7 avec 1 personne au poste d'accueil, chargée de l'accueil, de la conciergerie, du gardiennage, de la sûreté et de la sécurité-incendie.
- La gestion globale du site : entretien courant des bâtiments, équipements et installations ferroviaires, entretien des murs anti-bruit, maintenance et renouvellement, astreinte d'intervention en cas de panne, entretien des espaces verts, voirie et réseaux, pilotage des prestataires et sous-traitants (nettoyage intérieur et extérieur, gestion des

déchets etc.), pilotage et gestion des contrats avec les opérateurs, surveillance du bon respect des engagements pris par les opérateurs, etc.

- La gestion de la commercialisation du SMR et des facilités essentielles mutualisées : régularisées par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) avec publication annuelle d'un catalogue d'accès.
- La gestion des mesures compensatoires sur le long-terme.

Le gestionnaire sera garant de long-terme des engagements pris par LISEA au titre de l'autorisation environnementale, et interlocuteur unique.

Les opérateurs concluront des baux commerciaux avec LISEA ou sa filiale dédiée, pour la partie halls/ateliers/bureaux et des contrats d'accès régulés pour les facilités essentielles mutualisées.

La conduite des trains sera de la responsabilité des opérateurs (avec leurs propres conducteurs et personnels), mais la gestion des mouvements et l'affectation des capacités sera pilotée par le gestionnaire, y compris les autorisations d'entrée/sortie vers le RFN.

2/La procédure

Ce projet tel qu'il vient d'être présenté au regard de la loi doit être l'objet :

- d'une évaluation environnementale,
- d'une demande d'autorisation environnementale qui regroupe :
 - d'une demande d'enregistrement au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE)
 - d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau
 - d'une demande d'autorisation de défrichement
 - d'une demande de dérogation à la législation relative aux espèces protégées

Le préfet de Gironde a décidé conformément à l'article L512-7-2 du code de l'environnement, d'instruire le dossier selon la procédure d'autorisation environnementale qui regroupe l'évaluation environnementale et les 4 volets 21,22,23 et 24 cités supra

A la demande d'autorisation environnementale vient s'ajouter la demande de permis de construire.

Ces deux procédures distinctes relatives à une même opération sont l'objet d'une enquête publique unique conformément à l'article 123-6 du code de l'environnement.

L'enquête publique unique fait l'objet d'un rapport unique mais de conclusions motivées séparées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises et des types d'autorisations demandées.

21/ La demande d'autorisation environnementale

Le dossier est conforme à l'article R181-13 du code de l'environnement et comprend en particulier :

- 211/ l'évaluation environnementale (volet C de la demande)
- 212/ la notice de présentation (volet A de la demande)

211/ l'évaluation environnementale

L'étude d'impact, volet C du dossier de la demande d'autorisation environnementale présenté par LISEA, est le rapport détaillé de l'évaluation environnementale.

Ce volumineux dossier de 394 pages, d'éléments de différentes sources concaténés, est complété :

- par une notice acoustique de 98 pages,
- une note de faisabilité Géothermie de 49 pages,
- le bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 33 pages

Ce rapport est conforme à l'article R122-5 du code de l'environnement en particulier pour ce qui concerne :

- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- l'analyse des effets sur l'environnement et la santé,
- les raisons pour lesquelles ce projet a été retenu,
- les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) et l'estimation des dépenses,
- les méthodes utilisées pour l'étude d'impact,
- le résumé non technique

Des 574 pages du dossier, n'est relevé ci-dessous que ce qui apparaît essentiel et doit être connu pour appréhender les conséquences du projet.

L'analyse de l'état initial du site

En 2020, le site d'implantation a été l'objet d'un diagnostic écologique sur une année complète. C'est à partir de cet état initial que sont mesurés les impacts du projet sur l'environnement, les mesures d'évitement et de compensation.

Le sol

Le sol et le sous-sol sont typiques des Landes : une succession de couches sableuses plus ou moins denses, dont l'alias, quasi imperméable, qui limite l'infiltration des eaux de pluie.

Le périmètre de la zone est concerné par un risque de débordement de la nappe superficielle qui présente un battement important avec des niveaux profonds en période estivale (-2m) et remontant à faible profondeur en période de hautes eaux (-0,5m).

Si un rabattement de nappe est indispensable pendant la phase de travaux, il n'y aura pas de rabattement de nappe en phase d'exploitation.

Ce risque implique la surélévation des voies de circulation, des adaptations des modes de construction des bâtiments et des aménagements enterrés, une régulation et de grandes surfaces d'infiltration des eaux pluviales.

De plus, la nappe est vulnérable au risque de pollution. La création d'une collecte différenciée, l'évacuation des eaux usées de toute nature liée aux différentes activités industrielles, à la voirie et à la présence humaine, devront être mises en œuvre.

L'environnement naturel

Le site d'implantation du SMR est isolé par les infrastructures routière, ferroviaire et les zones d'habitations du bourg de Marcheprime et du hameau de la Croix d'Hins. Il n'interagit pas avec des sites Natura 2000 ou autres ZNIEFF, en particulier celui de la Vallée de l'Eyre. Il n'a pas de connexion hydraulique avec les cours d'eau les plus proches qui se situent entre 3 et 4kms.

Les zones humides.

Il n'a pas de zones humides recensées sur le site à l'observatoire des zones humides du SDAGE

Elles sont évaluées par examen floristique et pédologique du site d'emprise du SMR.

-668m² de zones humides ont été identifiées au regard de certaines formes végétales :
la molinie et les ajoncs

-8320m² de zones humides ont été identifiées au regard de l'analyse hydromorphologique du terrain

Certaines satisfaisant aux deux critères, ce sont 8848m² de zones humides qui doivent être compensées.

Le diagnostic écologique a été établi sur l'ensemble du cycle biologique des espèces.

Les habitats.

Les habitats à enjeu moyen à assez fort : la lande à molinie, la prairie à ajoncs, les zones humides, les fossés, en particulier celui près de la voie ferrée.

La faune.

L'avifaune à enjeu moyen à fort:

-la fauvette pitchou, espèce protégée à fort enjeu associée à un habitat ensoleillé d'ajoncs, de genêts, molinies et bruyères vues sous la ligne haute tension

-le verdier d'Europe à enjeu moyen, associé à un habitat de lisière de forêts, de haies.

Les mammifères :

Les inventaires de terrain ont mis en exergue la présence d'écureuils roux, de hérissons d'Europe et de lapins de garenne qui sont des espèces très communes à enjeu assez faible.

Les chiroptères :

9 espèces de chauve-souris ont été contactées sur le site. Elles utilisent les lisières forestières pour chasser. Le boisement de chênes rouges ne constitue pas un habitat recherché par les chiroptères.

Les amphibiens et les reptiles à enjeu assez faible à moyen :

La rainette méridionale, la grenouille agile ont été observées dans les fossés ou les bassins temporaires, sur et en limite du site. Le lézard des murailles a trouvé un habitat favorable dans la parcelle conservée par la Mairie.

Les insectes :

Aucun insecte à enjeu fort ou moyen n'a été recensé sur le site.

3 investigations dédiées à la recherche du fadet des Laïches n'ont pas permis de contacter l'espèce malgré la présence de landes à molinie.

Ce papillon « est inscrit sur la liste des insectes strictement protégés de l'annexe 2 de la Convention de Berne, sur la liste des insectes strictement protégés de l'annexe IV de la Directive Habitats du Conseil de l'Europe concernant la conservation des habitats



naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages du 21 mai 1992. »
(https://fr.wikipedia.org/wiki/Fadet_des_la%C3%AEches).

Les prairies marécageuses susceptibles de l'accueillir devront être préservées ou reconstituées.

En résumé

-les landes à bruyères et ajoncs favorables à la fauvette pitchou représentent un enjeu fort

-les landes à molinie favorables au fadet des Laïches représentent un enjeu fort

La fauvette pitchou	Le fadet des laïches
	

La flore

202 pieds de lotier hispide, espèce protégée en Aquitaine, contactés lors des inventaires 2019/2020 n'ont plus été observés à l'occasion d'un inventaire complet le 01/06/2023, l'espace concerné ayant été colonisé par des espèces plus compétitrices.

Les réseaux

121/l'eau potable

La commune a délégué à la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon Nord (COBAN) la gestion du réseau d'alimentation en eau potable et de défense incendie. L'eau distribuée sur la commune provient de deux forages, celui du bourg (260m) et celui de la Croix d'Hins (258m). Les deux forages profonds du bourg et de la Croix d'Hins et le réseau géré par la COBAN sont suffisamment dimensionnés au regard des besoins en eau potable du SMR, qui sont estimés à 16.000 m³/an, 3174 m³ au titre de l'eau sanitaire, 12.677 m³ au titre du process et 365 m³ au titre de l'arrosage des espaces verts.

122/ les eaux usées

La commune a délégué au Syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon la compétence « assainissement collectif ». La station d'épuration a une capacité de 8000 équivalents habitants. En 2020, 4665 habitants étaient raccordés. Un réseau d'assainissement de capacité limitée longe la RD1250 entre le bourg et la Croix d'Hins.

L'ouverture de la zone AUI est conditionnée par la réalisation d'un réseau d'eaux usées.

123/ le gaz

Un réseau de gaz longe la RD1250 au nord du site

124/ l'électricité

Un réseau aérien de 63 kVA est présent au sud et à l'intérieur du site le long de la voie ferrée.

L'environnement sonore

La zone du projet et le hameau de la Croix d'Hins, sont concernés par deux infrastructures de transport. Au nord la RD1250, avec un trafic de 7170 véhicules par jour et au sud, la voie ferrée classée en catégorie 2 sur une échelle de 5, où circulent 140 trains tous les jours.

Les campagnes de mesures de bruit réalisées en juin 2022 et en avril 2023 ont permis d'établir le niveau du bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit.

Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station (point ZER 01 ou PF 1) C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants.

	Niveau sonore en DB de 7h à 22h	Niveau sonore en DB de 22h à 7h
	L50	L50
ZER 01 / PF1	49.5	34.5

L'arrêté du 23/01/97 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement détermine les niveaux d'urgence à ne pas dépasser.

Dans le cas examiné, ils sont de +5 DB de jour et de +4 DB de nuit

Ainsi, le tableau ci-dessous indique le niveau de bruit ambiant admissible en période d'exploitation, toutes sources confondues, qui ne devra pas être dépassé pour respecter les émergences règlementaires

	Niveau à ne pas dépasser de jour	Niveau à ne pas dépasser de nuit
ZER 01/PF1	54.5	38.5

En accord avec l'inspection des installations classées, LISEA réalisera des mesures des niveaux d'émission du SMR.

Il faut rappeler que la ligne RFN est fermée de 23h30 à 4h30. Aucune rame ne pourra entrer ou sortir du site dans ce créneau. Seuls les mouvements internes seront possibles.

La compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

-compatibilité avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD vise en particulier à : « *Favoriser le dynamisme de l'économie locale et le développement de l'emploi* ».

-compatibilité avec les Orientations d'Aménagements et de Programmation (OAP)

Le secteur AUI a été concerné par la révision allégée 2023 du PLU en :

« *secteur destiné au développement d'une zone d'activités à Croix d'Hins – Vu la surface de la zone et le type d'activités qui peut s'y implanter, les accès doivent être structurés de façon à répondre aux problématiques de sécurité et de fluidité du trafic. Les conditions d'accès de la zone doivent donc être dimensionnés en fonction* ».

La création d'un accès par la RD1250 est donc envisageable.

-compatibilité avec le zonage

La zone AUI du PLU de Marcheprime a été créée lors de l'approbation du PLU par le conseil municipal de Marcheprime le 8 septembre 2016, deux ans avant que LISEA commence à prospecter un site d'implantation pour le SMR.

Elle est définie comme étant : « *une zone à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme* ».

La révision allégée 2023 du PLU a ouvert la possibilité de créer des aménagements en sous-sol. Le paragraphe 2 alinéa a) du règlement précise que : « *sont autorisées les constructions et installations sous réserve : de ne pas comporter de sous-sol, à l'exception des éléments et ouvrages technico-fonctionnels, sous réserve d'être nécessaires à l'exécution des travaux, installations ou aménagements d'une occupation autorisée dans la zone* »

La conception du projet de SMR devra tenir compte du règlement de la zone, en particulier pour ce qui concerne la gestion des eaux usées et des eaux pluviales.

La gestion des eaux

les eaux pluviales (EP)

- 2 bassins de rétention

Les eaux des toitures, des voiries et des plateformes ferroviaires seront canalisées vers deux bassins de rétention des eaux d'une capacité totale de 6400 m³ puis passeront par des séparateurs à hydrocarbures avant refoulement vers les bassins d'infiltration.

En cas de pollution accidentelle grave ou d'incendie, le refoulement peut être coupé pour confiner la pollution dans les bassins étanches et l'évacuer par camion-citerne. Les bassins de rétention permettront en outre le confinement des eaux d'extinction d'incendie.

- 2 bassins d'infiltration d'une surface totale de 1ha43 à l'est et au nord du SMR auront une profondeur de 50 cm. Ponctuellement, un approfondissement de 1m sera réalisé sur 2000 m² pour permettre la présence d'amphibiens en compensation de leurs habitats impactés par le projet.

Il n'y aura pas de rejet d'effluent d'origine industrielle au milieu naturel.

les eaux usées (EU)

Les eaux industrielles particulières :

-du tour à fosse : les égouttures seront stockées en fond de fosse puis vidangées

-de la voie de détagage G1 : lors des opérations de détagage, les eaux chargées en acide seront stockées dans une cuve de 25m³ et vidangées. Un rinçage de la voie sera effectué en fin d'opération. Hors opérations de détagage, les eaux recueillies sur cette voie seront les eaux pluviales et seront dirigées vers les bassins de rétention des EP.

Les eaux usées des voies :

-de la voie de décrassage G2 : un débourbeur/ déshuileur sera installé avant rejet dans le RSO des eaux usées.

-des 3 voies de service G3, G4, G5 :

-pendant les périodes de lavage intérieur des rames, les eaux de lavage qui pourraient être déversées sur les voies seront dirigées vers une cuve de 25m³. Elles seront vidangées ou envoyées vers le RSO des eaux usées, si les analyses effectuées dans la cuve le permettent.

Hors opérations de lavage ou de décrassage, les eaux recueillies sur ces voies seront les eaux pluviales et seront dirigées vers les bassins de rétention des EP.

Les eaux de la machine à laver

Les eaux de la machine laver seront récupérées pour retraitement (70 à 80%) ou envoyées dans le RSO des EU.

Les eaux industrielles du bâtiment principal :

Elles seront collectées, passeront dans un débourbeur/ déshuileur avant de rejoindre le RSO des EU.

Le RSO des EU, créé sur le site du SMR, sera raccordé à Marcheprime, le long de la RD1250 par une canalisation spécifique équipée d'un poste de refoulement installé sur le SMR. Une cuve de 15m³ en amont du poste de refoulement permettra le traitement H₂S des EU.

La station d'épuration d'une capacité de 8000 équivalent-habitants permettra d'absorber les 28.193 m³ d'EU générés par le SMR.

Les aménagements connexes

Locaux à vélos : le nombre de stationnement vélo représentera 20% des places de stationnement des véhicules.

Recharges pour véhicules électriques : 20% des places de stationnement seront équipées ou pré-équipées de point de charge.

La phase travaux

Le défrichage est envisagé entre novembre 2024 et fin janvier 2025, soit avant la période de reproduction et de nidification de l'avifaune et des amphibiens.

Le début prévisionnel des travaux est envisagé au 2^{ième} trimestre 2025 pour une durée de 2 ans, le planning prévisionnel des travaux sera communiqué aux riverains.

Les mesures décrites des pages 186 à 196 permettent une conduite maîtrisée du chantier tant pour ce qui concerne les risques de pollution que les inévitables nuisances associées à l'ampleur des travaux.

Environ 93.670 m³ de déblais seront évacués et 68.150 m³ de remblais apportés.

Les travaux vont nécessiter des opérations de rabattement de nappe de juillet 2025 à août 2026. Avec l'accord du SIBA, 51.800 m³ d'eau seront prélevés pendant ces 14 mois et seront rejetés dans le fossé situé au nord du site, le long de la RD1250, après avoir traversé un bac décanteur. Une partie sera stockée dans une bache pour alimenter la zone humide et maintenir en permanence un niveau d'eau minimum de 30cm.

Le recours aux énergies renouvelables



Le projet en phase d'exploitation aura recours à 2 sources d'énergie renouvelable :

-la géothermie pour couvrir l'ensemble des besoins énergétiques chaud et froid du site.

La technologie utilisée ne nécessite aucun prélèvement dans les eaux souterraines.

-le photovoltaïque sur environ 5000m², en toiture du bâtiment de maintenance.

Le CE a constaté le lundi 8 avril, qu'une entreprise effectuait un sondage test.

Sondage avenue de	Testemaure le 8/04/2024
	

Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en phase d'exploitation

Le SMR devrait permettre de générer un trafic ferroviaire supplémentaire, et donc un report modal significatif des trafics routiers et aériens en faveur du train.

Au bilan, au regard des données et de la situation actuelles, après un peu plus de 30 ans d'exploitation, il permettrait d'éviter par rapport à une situation sans projet 1.418.991 tonnes CO2eq

Les aménagements paysagers

Les surfaces en pleine terre qui représentent 38% de l'emprise feront l'objet de nouveaux aménagements pour remplacer le peuplement de chênes rouges d'Amérique par des essences locales et rustiques de différents gabarits.

Une haie bocagère constituée d'essences arbustives locales sera réalisée à l'intérieur du site, le long de la RD1250.

Le parking sera végétalisé.

Les places de stationnement seront traitées en revêtement mixte, plaques de béton/gazon.

L'éclairage

L'éclairage moyen des voiries aura une puissance moyenne de 20 lux. Il sera orienté et focalisé vers le bas afin de perturber au minimum la faune.

Les mesures compensatoires

- relatives aux espèces protégées :

Après échanges avec la DREAL, seules les parcelles H09 et T09 sur la commune de Marcheprime et La Castéra sur Audenge sont retenues.

La parcelle H09 de 12,3 ha permettra la restauration de l'habitat de la fauvette pitchou, de l'hypolais polyglotte et du tarier pâtre, dans des ratios très largement supérieurs à ce qui est imposé.

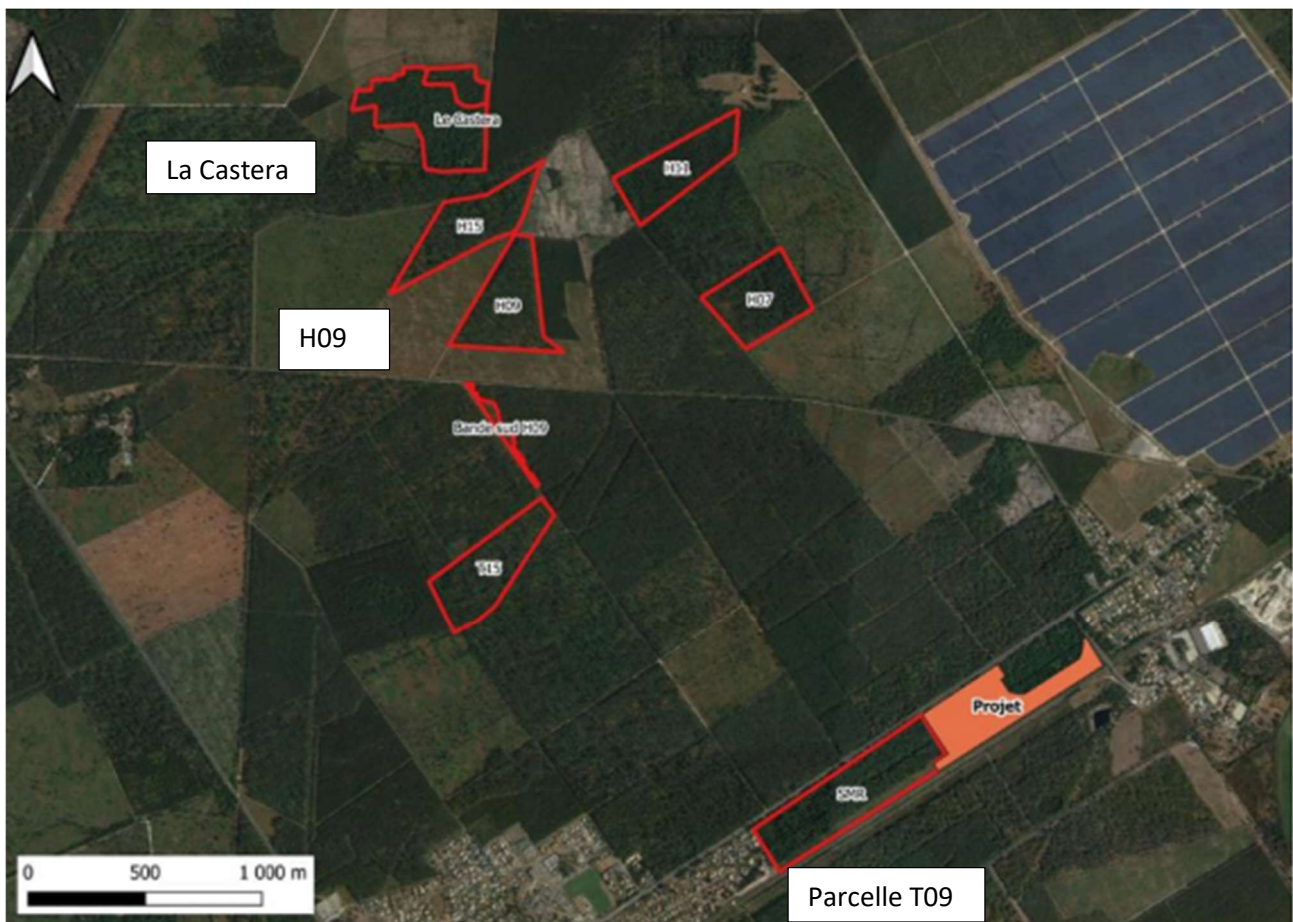
La plantation de pins trentenaires a été exploitée en 2023. Le terrain sera aménagé pour développer et maintenir des landes et des espèces arbustives favorables aux espèces décrites supra.

Les parcelles La Castera et T09 permettront la compensation de l'avifaune forestière en particulier celle du verdier d'Europe, des mammifères, des reptiles et amphibiens.

Des aménagements adaptés aux espèces cibles seront réalisés : ouvertures de clairières, création d'une mosaïque d'habitats favorables, de tas de bois, maintien sur site d'arbres cassés ou morts, de chablis, etc.

La parcelle T09 étant contigüe au site du SMR, les mesures de compensation réalisées sont encore plus efficaces.

Les trois parcelles T09, H09 et La Castera appartiennent à la société forestière GROUPAMA avec laquelle des conventions d'une durée de 30 ans ont été signées engageant le propriétaire à appliquer l'ensemble des mesures de compensations décrites.



En rouge, toutes les parcelles initialement envisagées.

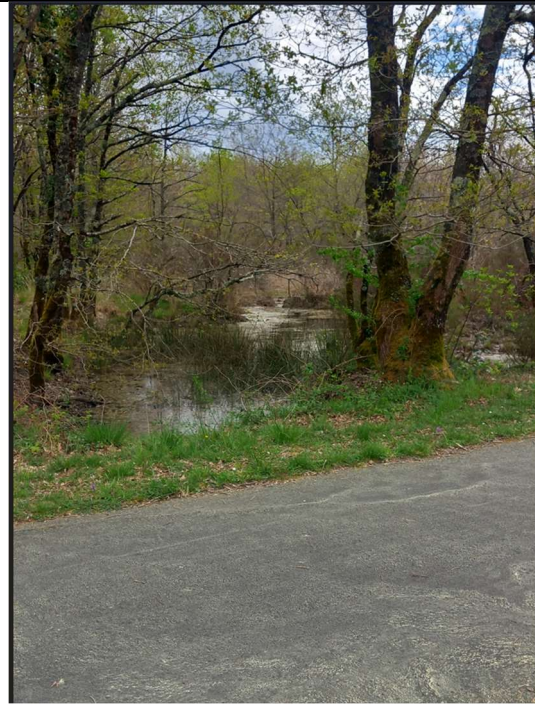
- relatives aux zones humides :

Ce sont 8848m² de zones humides qui doivent être compensées.

Elles seront compensées bien au-delà des 150% imposés par le SDAGE Adour-Garonne.

La zone de compensation retenue est située au milieu de la parcelle qui est restée propriété de la mairie, au nord-est du SMR. Elle représente 1.46 ha, 1.35ha au titre de la compensation et 1090m² de zones humides déjà présentes sur la zone.

1090 m² de zones humides déjà existantes à l'intérieur de la zone de compensation



Une convention a été signée entre LISEA et la commune visant à rendre la zone de compensation inconstructible pendant au moins 30 ans. Le reste de la parcelle est classée en zone AUI. Les interactions entre la zone de compensation et le reste de la parcelle ont amené LISEA à solliciter son classement en zone N.

Le site de compensation est boisé. Le peuplement de chênes rouges d'Amérique qui l'occupe sera supprimé pour réouvrir le milieu, les sujets les plus âgés étant conservés. Un étrépage sur 20 à 30 cm sera réalisé pour abaisser le niveau du sol et assurer les conditions favorables à une végétation hydrophile comme la molinie.

compensation in situ des amphibiens :

Elle consiste :

-à aménager dans le bassin d'infiltration de 1.5ha situé à l'est du SMR, un approfondissement de 1m de profondeur sur 2000m² afin que cette surface soit en permanence en eau.

-à maintenir les fossés extérieurs et à créer un fossé de 350ml pour relier les fossés centraux de l'avenue de Testemaure, interrompu au niveau du SMR.

- relatives aux boisements défrichés :

L'aménagement du SMR conduit :

-au défrichage de feuillus

-13ha de chênes rouges d'Amérique sur l'emprise du SMR.

-1.46 ha de même nature sur le site de compensation zones humides.

Les recherches de boisements compensateurs n'ayant pas abouti, LISEA versera une indemnité de 68908 €.

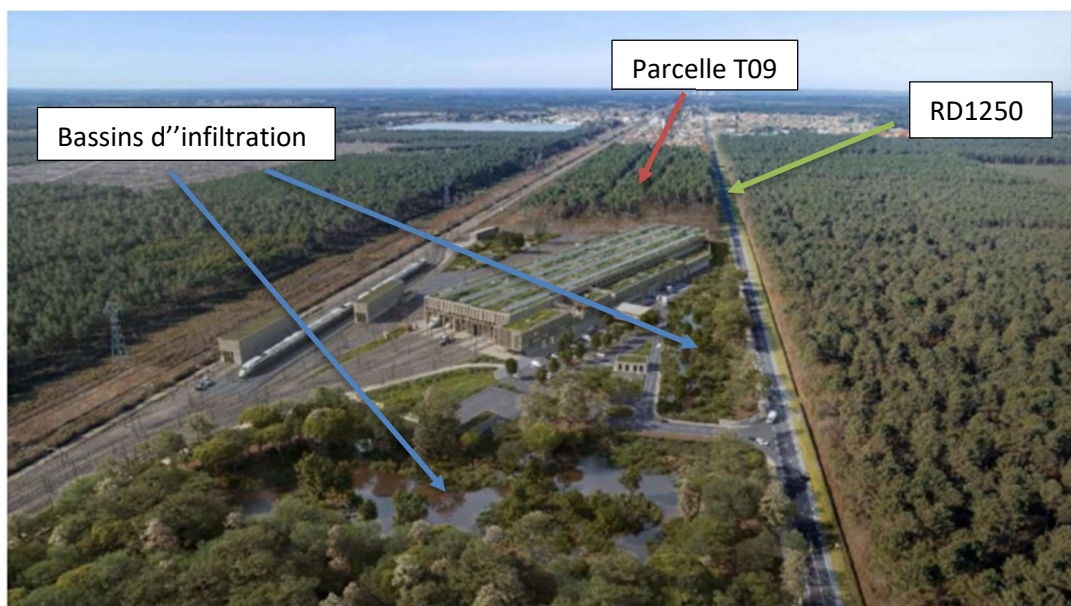
-au défrichage de résineux

-12.3ha correspondant à la zone de compensation de la fauvette pitchou (parcelle H09) seront compensés dans un ratio de 2 soit 24.6 ha, sur les communes de Sainte Hélène, Carcans, Saint Aubain du Médoc et Audenge.

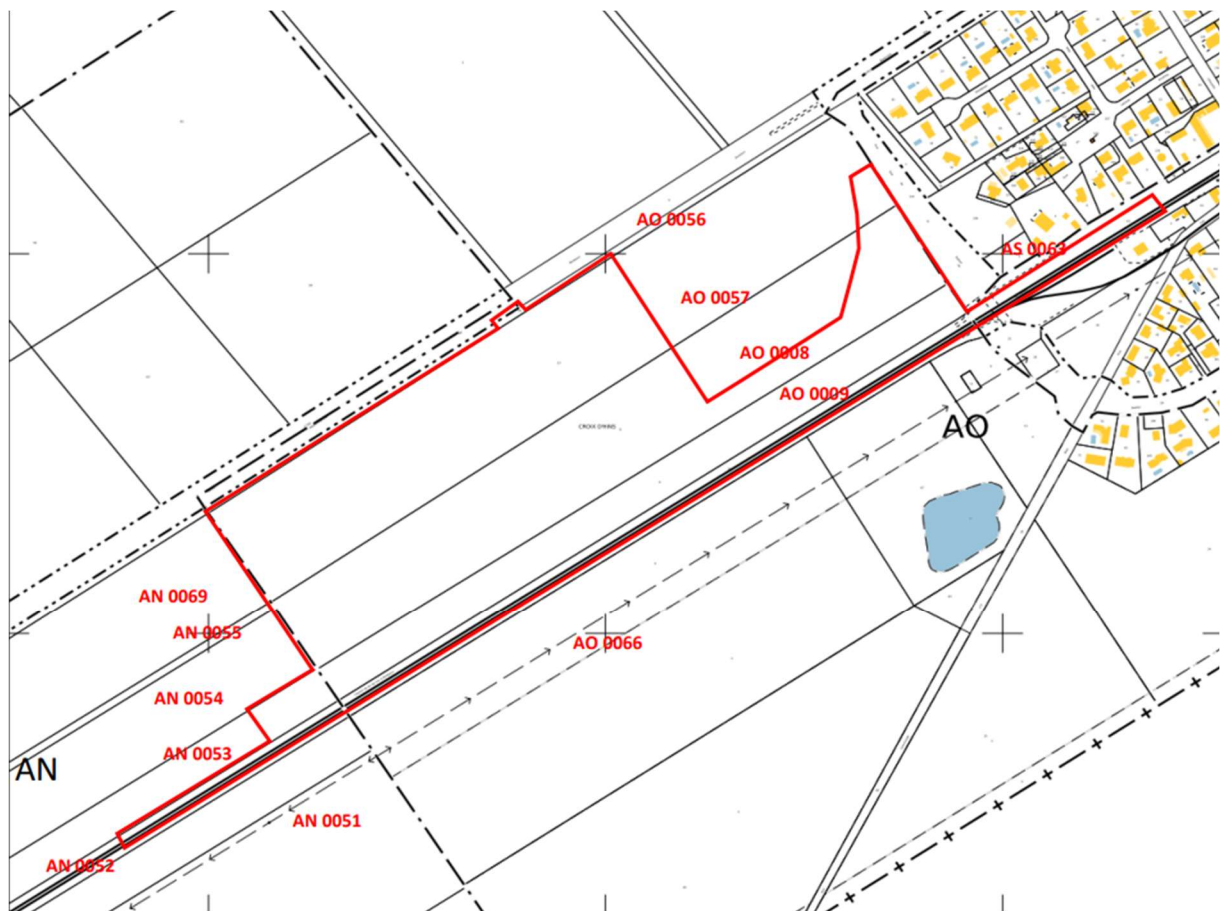
- relatives au lotier Hispide

Bien que l'espèce n'ait pas été contactée lors des investigations effectuées en 2023, un décapage et stockage sélectif de l'horizon superficiel du sol sera effectué à l'emplacement de la station de 202 pieds relevées lors des inventaires de 2019- 2020. La zone prélevée correspond à une bande d'environ 200 m centrée sur la station observée, permettant ainsi de favoriser la présence du lotier dans la banque de graine et donc d'encourager la reprise sur la zone d'accueil. La zone d'accueil, d'une surface supérieure à 5000 m², est située à l'est de la parcelle, au sein d'espaces verts du projet qui bénéficieront d'un bon ensoleillement.

Vue du site après aménagements



Le raccordement au RFN



Le dévoiement de la ligne de 63KV d'une part et les travaux liés au raccordement au RFN impacteront légèrement :

- les parcelles 69,54 et 55. Une convention sera établie en RTE et la société forestière GROUPAMA.
- les parcelles 52 et 63 qui font déjà partie du périmètre du projet.
- la parcelle 56 pour accéder à la RD1250.

Les incidences sur les trafics routiers et ferroviaires

-routier : une dizaine de camions par jour devraient assurer les livraisons et l'apport supplémentaire journalier de véhicules légers circulant sur la RD1250 devrait représenter entre 100 et 200 véhicules soit une augmentation du trafic de 2.5%.

-ferroviaire : une dizaine de rames seront réceptionnées à faible allure sur le SMR depuis le RFN.

Le risque Incendie

Tous les résineux dans un rayon de 30m autour des limites de l'installation seront coupés y compris ceux de la parcelle T09 de la société forestière GROUPAMA.

LISEA appliquera les obligations légales de débroussaillage.

Afin d'assurer la défense incendie du SMR, seront installés :

-7 poteaux incendie pour la défense du hall dont un mutualisé pour la défense de la sous-station et du poste de sécurité,

-1 poteau incendie pour la défense de bâtiment du tour en fosse.

Ce dispositif sera alimenté en eau à partir de différents moyens de stockage validés par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS).

La Géothermie (extraits de la note de faisabilité Géothermie)

L'utilisation de la géothermie pour couvrir la totalité des besoins énergétiques du site par l'utilisation de sondes fermées, relève de la Géothermie de Minime Importance (GMI).

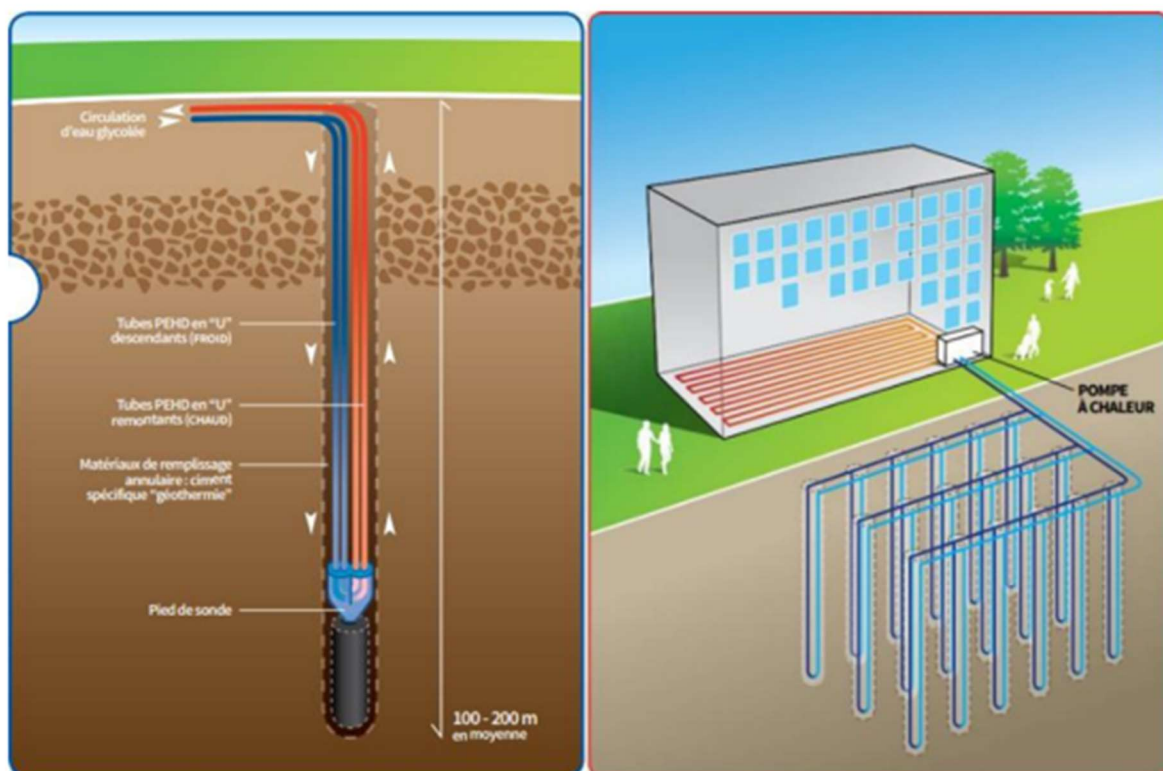


Figure 17 : Illustrations d'une sonde géothermique à gauche et d'un champ de sondes géothermiques à droite (source : gce-expert.fr)

Sont considérées comme relevant de la Géothermie de Minime Importance, définie dans l'article L. 112-2 du Code Minier et l'article 3 du décret n° 78-498 du 28 mars 1978, et soumises à télédéclaration, les installations en zone réglementaire verte et orange, en boucle

fermée (sondes géothermiques verticales), dont la profondeur se situe entre 10 et 200 mètres et dont la puissance thermique prélevée dans le sous-sol ne dépasse pas 500 kW.

Le SMR se situe en zone verte : absence de risques identifiés mais nécessité de recourir à un foreur qualifié.

Enfin, les conditions d'implantations et prescriptions précisées dans l'arrêté du 25 juin 2015 relatif aux prescriptions générales applicables aux activités géothermiques de minime importance, sont respectées.

La GMI mise en œuvre est compatible avec les orientations du SDAGE Adour-Garonne 2022-2027, le SAGE « Nappes profondes de la Gironde » et celui de la « l'Eyre ». Il ne recoupe pas les limites du périmètre de protection de captage de la Croix d'Hins.

Un champ de 35 sondes de 200 m de profondeur ou de 47 sondes de 150 m de profondeur devrait permettre de couvrir 100% des besoins en énergie.

-La procédure

La GMI, qui relève de l'article L181-1 du code de l'environnement et de l'article L.112-2 du code minier n'entre pas dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation environnementale.

Elle est l'objet d'une télédéclaration sur le site dédié du ministère de la transition écologique et de la cohésion du territoire : <https://geothermie.developpement-durable.gouv.fr/>

212/ La notice de présentation

Le volet A de la demande d'autorisation environnementale présente en 28 pages les principales caractéristiques du projet, son contexte réglementaire et tous les compléments ou modifications apportés, à la demande des services instructeurs et de l'autorité environnementale.

Il apporte certaines précisions :

-le projet représente un investissement de 150 à 200 millions d'€ qui pourrait générer une centaine d'emplois directs et autant d'emploi indirects.

-il a été l'objet de nombreux échanges avec les services instructeurs en particulier : la direction départementale des territoires et la mer (DDTM), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), le service départemental d'incendie et de secours (SDIS), le syndicat du bassin d'Arcachon nord (SIBA), le service agriculture, forêt et développement durable de la DDTM(SAFDR)

-le projet représentant un investissement public inférieur à 5 millions d'€, une « concertation » publique n'est pas obligatoire.

-une consultation du public a été organisée par LISEA en lien avec la mairie, avec le recours d'un garant nommé par la commune.

213/ la demande d'enregistrement au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE)

Rappel : Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont classées selon le niveau de danger qu'elles présentent. Des moins dangereuses aux plus dangereuses : déclaration, enregistrement, autorisation.

Au regard de la législation des ICPE, la nature de l'activité la plus contraignante : « *atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, d'une superficie supérieure à 5000m²* », le SMR est classée « enregistrement ». Les autres installations et activités du SMR sont par ailleurs soumises à d'autres classements moins contraignants.

La demande d'enregistrement ICPE présentée par le pétitionnaire est conforme aux articles R 512-46-1 jusqu'à R512-46-15 du code de l'environnement en particulier à l'article R512-46-4, qui fixe la liste des pièces qui doivent être jointes.

Des 283 pages du dossier n'est relevé ci-dessous que ce qui n'a pas déjà été évoqué précédemment, apparaît essentiel et doit être connu pour appréhender les conséquences du projet.

Gestion des déchets

Les déchets générés par l'activité seront stockés dans une zone dédiée, dans des containers fermés, à l'abri du vent et des intempéries : déchets d'emballage (verre, métaux, cartons, papiers, plastique, bois, etc.), déchets issus de la maintenance (métaux, câbles, etc.), déchets alimentaires, déchets dangereux (huiles, matières de vidanges, graisses, etc.). Ils seront triés et évacués vers les filières adaptées à leur nature.

Accès au site

Le site est intégralement clôturé. Un portail motorisé anti-intrusion, installé côté RD 1250, est commandé depuis le poste d'accueil et de contrôle. Deux portails coulissants sont installés côté RFN pour permettre l'accès des rames au site.

Implantation du bâtiment de maintenance,

Le bâtiment de maintenance est à plus de 8 m des limites de propriété et dans ce bâtiment, les ateliers mécaniques et électromécaniques où sont réalisées les opérations qui justifient le

classement « enregistrement », à plus de 15 m. L'emprise du SMR est à plus de 30 m de la première habitation de la Croix d'Hins.

Risque incendie

Les trains en maintenance sur le SMR ne fonctionneront pas au gaz ou à l'hydrogène.

La charpente du hall de maintenance sera en bois, LISEA ayant souhaité que les bâtiments du SMR s'inscrivent dans la démarche BDNA (Bâtiment Durable en Nouvelle Aquitaine). Une demande de dérogation en annexe 8 de la demande d'enregistrement (page 117 en 142) justifie ce choix.

En page 266, une étude de non ruine en chaîne de la structure du bâtiment de maintenance démontre qu'en cas d'incendie, les exigences suivantes sont respectées :

- maintien des éléments de compartimentage du bâtiment en deux halls
- absence de ruine en chaîne des structures des deux halls.

par mur coupe-feu 2h

Emissions dans l'air

Les poussières, gaz polluants ou odeurs seront captés à la source. Il n'y aura pas d'émission atmosphérique liée à l'exploitation du SMR.

Remise en état du site en cas de cessation définitive de l'activité

Elle a été l'objet de propositions détaillées adressées au maire de Marcheprime le 7 avril 2023 (page 143 et 144) approuvées par le maire le 13 avril 2023.

LISEA « propose de conserver un usage ferroviaire et industriel à l'emprise du site en cas de cessation définitive d'activité du projet.

214/ La déclaration au titre de la loi sur l'eau (IOTA)

La réglementation européenne sur l'eau impose que les ouvrages ou activités ayant un impact sur les milieux aquatiques soient conçus et gérés dans le respect des équilibres de la ressource en eau et de ses différents usages.

Dans ce cadre, la législation sur l'eau régit la réalisation de projets divers tout en préservant l'eau et les milieux aquatiques contre les atteintes qu'ils peuvent subir.

Ainsi, toute personne (physique ou morale, publique ou privée, propriétaire ou exploitant) qui souhaite

réaliser une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité ayant un impact sur le milieu aquatique doit soumettre son projet à l'application de la loi sur l'eau (art. L214-1 et suivants du Code de l'environnement), au régime de Déclaration ou d'Autorisation selon la nomenclature Eau.

Le projet de SMR relève du régime de déclaration :

- au titre du réseau de piézomètres de surveillance
- au titre du rabattement de nappes pendant la phase chantier (déjà présenté supra dans l'évaluation environnementale)
- au titre du rejet des eaux pluviales sur le sol (déjà présenté supra dans l'évaluation environnementale)
- au titre des zones humides impactées (déjà présenté supra dans l'évaluation environnementale)

Le dossier comprend :

- une note non technique
- l'identification du demandeur
- l'emplacement du projet
- la présentation du projet et du régime dont il relève
- la présentation des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques
- la compatibilité avec les objectifs des plans de gestion des eaux
 - SDAGE « Adour-Garonne »
 - SAGE « Nappes profondes de la Gironde »
 - SAGE « L'Eyre , cours d'eau côtiers et milieux associés »

SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

Les annexes concernent :

- le diagnostic zones humides de 52 pages
- le plan de gestion zones humides de 46 pages
- l'étude hydrogéologique
- le rapport d'essai de pompage

-des conventions, etc.

Des 126 pages du dossier (hors annexes) n'est relevé ci-dessous que ce qui apparaît essentiel et doit être connu pour appréhender les conséquences du projet et n'a pas déjà été évoqué précédemment.

-Les opérations d'entretien des déshuileurs/ débourbeurs seront effectuées au minimum une fois par an.

215/ La demande d'autorisation de défrichement

Le défrichement est régi par le code forestier en particulier :

-l'articles L341-1 : « *Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.* »

-l'article L341-3 : « *L'autorisation est expresse lorsque le défrichement :*

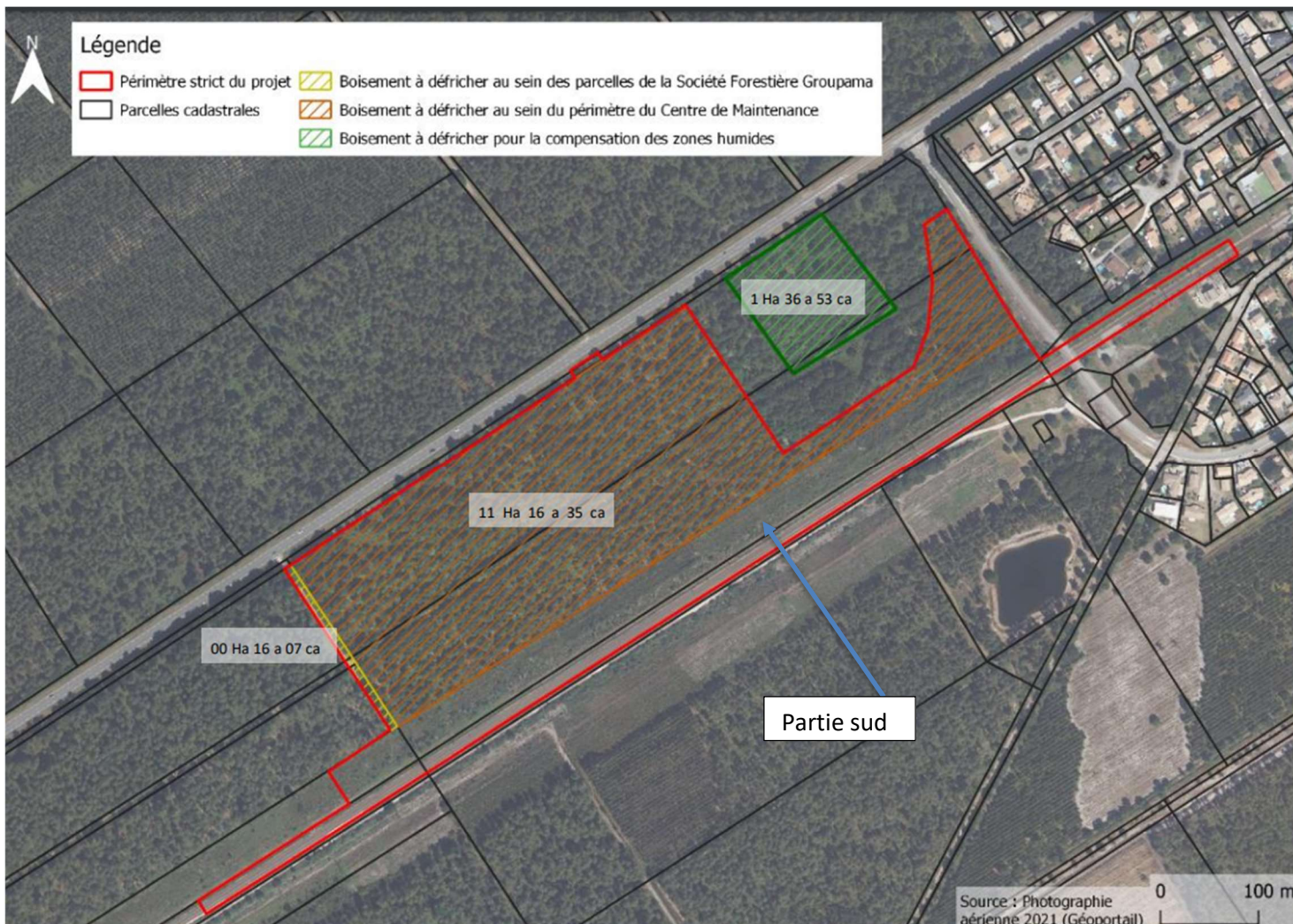
1° Est soumis à enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement »

-l'article L341-6 :

- « L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable »

- « Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article en versant une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. Le produit de cette indemnité est affecté à l'établissement mentionné à l'article [L. 313-1](#) du code rural et de la pêche maritime pour alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois mentionné à l'article [L. 156-4](#) du présent code, dans la limite d'un plafond annuel ».

Le dossier de demande d'autorisation de défrichement concerne :



-1/ l'emprise du SMR 11ha16a 35ca peuplée de chênes rouges d'Amérique. La partie sud, sous la ligne RTE est un milieu ouvert de lande et d'ajoncs, gyrobroyé tous les ans.

-2/ la zone humide de 1ha 36a 53ca, peuplée de chênes rouges d'Amérique, sachant que les arbres les plus anciens seront préservés.

-3/ une bande 16a et 07ca à l'ouest appartenant à la société forestière GROUPAMA pour le dévoiement de la ligne RTE.

-4/ la parcelle H09 de 12ha 12a 57ca de la parcelle H09 au titre de la compensation de l'habitat de la fauvette pitchou, de l'hypolais polyglotte et du tarier pâtre. Cette plantation de pins trentenaires a déjà été exploitée en 2023.

Les surfaces 1 et 2 sont peuplées de feuillus. Elles représentent 12ha 52a 88ca.

Les surfaces 3 et 4 de pins maritimes. Elles représentent 12ha 28a 64ca.

Conformément à l'article L341-6 du code forestier elles seront compensées :

-pour les feuillus, par le versement de 68.908 € au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)

-pour les résineux, le ratio de compensation étant de 2, ce sont 24ha 57a 28ca qui seront replantés sur des terrains situés sur les communes de Sainte-Hélène, Carcans, Saint Aubain du Médoc, Saint Jean d'Ilac et Audenge.

Le dossier de 48 pages est complété par les 6 conventions pour l'installation d'un boisement compensateur signées par les propriétaires concernés et l'accord de la société forestière GROUPAMA pour les parcelles lui appartenant.

216/ la demande de dérogation à la législation relative aux espèces protégées

La demande de dérogation au titre de la destruction de sites de reproduction d'espèces protégées, concerne :

- le débroussaillage de la lande à ajonc au sud du périmètre (fauvette pitchou, couleuvre, etc.)
- le défrichage du boisement de chênes rouges d'Amérique (verdier d'Europe et autre avifaune)
- la destruction des milieux favorables aux lézards
- le détournement de fossés favorables aux amphibiens.

Elle est accompagnée :

- d'une demande de dérogation pour la capture temporaire pendant la phase chantier, avec relâcher différé, d'une liste d'individus comprenant : hérisson, lézard, couleuvre, crapaud, grenouille, rainette, triton etc.
- d'une demande d'enlèvement de spécimens d'espèces végétales protégées relative au Lotus Hispide sachant que cette espèce n'a plus été identifiée sur le site à l'occasion d'un inventaire complet du 01/06/2023.

Le cadre juridique particulier

Les articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement relatifs aux destructions d'espèces protégées ont été l'objet d'une décision du conseil d'Etat précisant que la délivrance de dérogations ne pouvait être autorisée :

- qu'en cas de raison impérative d'intérêt public majeur
- que s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante
- que cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Le dossier de demande

- de la pages 29 à la page 41 répond aux deux premières conditions en citant en particulier l'avis de l'Autorité de Régulation des Transports qui qualifie le projet « *d'intérêt public majeur* » et en reprenant l'analyse de sites potentiels exposée au paragraphe 1-2 de l'étude d'impact.

-de la page 43 à la page 132 décrit l'état initial du milieu naturel qui est analysé pour reprendre en page 132 le bilan des espèces concernées par la demande de dérogations déjà précisées dans l'étude d'impact.

-de la page 134 à la page 165 sont exposées les incidences du projet sur les espèces protégées quasi identiques à celles exposées en page 213 et 214 de l'étude d'impact.

-de la page 167 à la page 276 indique dans le détail et avec précision les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre, en particulier pour le lotier hispide (page 273) :

Lors du remaniement du sol (terrassement pré-travaux), un décapage et stockage sélectif de l'horizon superficiel du sol sera réalisé au droit des populations repérées (zones de plus forte densité) dans les zones exemptes d'EEE. Ce secteur correspond donc à l'emplacement de la station de 200 pieds relevées lors des inventaires de 2019- 2020). La zone prélevée correspond à une bande d'environ 200 m centrée sur la station observée, permettant ainsi de favoriser la présence du lotier dans la banque de graine et donc d'encourager la reprise sur la zone d'accueil. Cette bande représente une surface d'environ 2 700 m² (cf. cartographie suivante). Le Lotier hispide étant une plante à faible ancrage racinaire, un décapage superficiel de 5 à 10 cm apparait suffisant pour une collecte de la banque de graines du sol. Un balisage de la zone à prélever sera opéré avant travaux puis l'horizon superficiel décapé lors des opérations de terrassement sera stocké à part pour être régalé sur les espaces dédiés. Les andins de stockage ne dépasseront pas 1,5m de hauteur afin d'éviter un tassement sous leur propre poids et de maintenir la vie du sol présente. Ils seront couverts et clairement identifiés et balisés afin d'éviter tout mélange de terres, stockages d'engins, tassements ou autres nuisances. La zone d'accueil, d'une surface supérieure à 5000 m², est située à l'est de la parcelle, au sein d'espaces verts du projet qui bénéficieront d'un bon ensoleillement et à proximité de la station relevée en 2019-2020. Dès la fin de l'aménagement de la zone d'accueil (plus aucun passage d'engins nécessaire), les terres stockées seront régalées pour la mise en place de cette mesure. Cette opération favorisera la reprise naturelle et le développement du Lotier hispide. La zone d'accueil pourra être préalablement décompactée si elle a fait l'objet de circulation d'engins ayant pu tasser les sols, et une attention particulière sera portée sur l'absence de végétation en place et la présence d'un milieu ouvert pionnier avant d'opérer le transfert. Cette mesure permettra donc la création et le maintien de près de 5000 m² d'habitats favorable au lotier. A noter que cette mesure sera également bénéfique à l'établissement du Crapaud calamite sur la zone de transfert.

Ces dispositions, pour une espèce contactée en 2020 et totalement disparue en 2023 (son habitat ayant été colonisé par des espèces plus compétitrices), montrent la qualité de la démarche ERC.

-de la page 277 à la page 291 présente les modalités de suivi des mesures de compensation et les coûts associés.

-les pages 293, 294 et 295 répondent à la troisième condition en présentant les 33 espèces concernées par la demande de dérogation, l'importance des enjeux de conservation qu'ils représentent et le solde des mesures de compensation mises en œuvre, toutes positives ou neutres.

A la demande sont joints :

- une notice hydraulique eaux pluviales de 30 pages
- un diagnostic zones humides de 52 pages
- une étude « chiroptérologique » de 26 pages
- une notice paysagère de 26 pages
- la convention liant la société forestière GROUPAMA et LISEA quant au maintien des zones de compensation sur les parcelles appartenant à la société forestière de 35 pages
- le résultat des inventaires sur les parcelles de compensation de 11 pages
- la description de peuplements forestiers et les prescriptions de gestion des parcelles de compensation de 43 pages
- le relevé de l'indice de biodiversité potentielle de la parcelle la Castéra de 15 pages
- idem pour la parcelle T09 (la parcelle située entre le SMR et Marcheprime) de 14 pages
- la notice environnementale du label BIODIVERCITY construction qui définit les objectifs à atteindre de 34 pages.

22/ la demande de permis de construire

La demande de permis de construire a été déposée le 16 juin 2023.

Elle indique que le projet :

- porte sur une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumis à déclaration en application du code de l'environnement (IOTA)
- porte sur des travaux soumis à autorisation environnementale en application du L. 181-1 du code de l'environnement
- fait l'objet d'une dérogation au titre du L. 411-2 4° du code de l'environnement (dérogation espèces protégées)
- porte sur une installation classée soumise à enregistrement en application de l'article L. 512-7 du code de l'environnement

L'étude d'impact, identique à celle de la page 14 est jointe à la demande.

La notice descriptive s'attache à présenter la conformité du projet au règlement de la zone AUI du PLU.

Elle rappelle que ce projet entre dans la catégorie des Equipements d'Intérêt Collectif et Services Publics (EICSP) et qu'à ce titre, conformément à l'article R.123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme, « *des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* »

Ainsi, la hauteur du bâtiment de maintenance déroge à la règle des 12m en raison d'une part du plan des voies intérieures calé sur le niveau de la voie RFN et d'autre part de contraintes industrielles en particulier le passage des caténaires.

La révision allégée 2023 du PLU a ouvert la possibilité de créer des aménagements en sous-sol. Le paragraphe 2 alinéa a) du règlement précise que : « *sont autorisées les constructions et installations sous réserve : de ne pas comporter de sous-sol, à l'exception des éléments et ouvrages technico-fonctionnels, sous réserve d'être nécessaires à l'exécution des travaux, installations ou aménagements d'une occupation autorisée dans la zone* »

Ainsi, le projet peut comporter des aménagements en sous-sol, en particulier dans les locaux techniques, tour à fosse, niveau -1 des halls de maintenance, etc.

Les EICSP étant libres d'implantation, le mur antibruit déroge à la règle de recul des 6 m. Il en va de même pour tous les bâtiments du SMR.

Les plans et autres documents obligatoires, sont joints conformément à la partie 1 du bordereau de dépôt de pièces jointes, dont la note de calcul thermique réglementaire.

Les documents annexés concernent :

- la notice paysagère
- la notice de faisabilité géothermie
- la notice acoustique
- le bilan des Gaz à Effet de Serre
- des échanges avec ENEDIS, le SDIS, la COBAN, SNCF immobilier .

Avis du conseil municipal de Marcheprime

Le conseil municipal de Marcheprime a approuvé le 30 mars 2023 la cession de l'emprise du SMR dont la ville était propriétaire pour réaliser le projet de SMR présenté par LISEA (PJ n° 12)

« Considérant que, en vue de réaliser ce projet, la société LISEA propose d'acquérir une partie de ces parcelles communales dans les conditions suivantes telles que reprises dans l'acte de vente à venir //...

-Obligation à la charge de l'acquéreur d'intégrer les murs ou systèmes anti-bruit dans le dossier de permis de construire //..

APPROUVE la vente des parcelles privées communales figurant au document d'arpentage ci-joint, d'une superficie totale de 140 283 m, à la société LISEA ou toute autre personne morale qui viendrait s'y substituer.

Appelé à donner son avis sur ce projet dans l'article 6 de l'arrêté préfectoral, le conseil municipal considère que la cession du terrain étant conditionnée à la réalisation du projet qui lui avait été présenté, il était implicitement approuvé.

Avis du conseil municipal de MIOS (annexe 6)

Le conseil municipal de MIOS dans sa délibération du 23 mai 2024 a émis en avis favorable au projet de SMR sur la commune de Marcheprime.

3/ Organisation de l'enquête

Par décision n° E24000019 / 33 du 14/03/2024, le président du tribunal administratif (TA) de Bordeaux désigne M. Pierre PECHAMBERT en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique ayant pour objet (PJ n°3)

Le 25 mars 2024, l'arrêté préfectoral portant ouverture d'une enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale et au permis de construire présentés par la société LISEA en vue d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime est signé par le préfet de la Gironde (PJ n° 1)

Préparation de l'enquête

Le 22 mars, prise de contact avec Mme MESTOUR, directrice du service affaires juridiques et urbanisme dans les locaux de la mairie de Marcheprime, pour convenir des dates et heures des permanences, des modalités d'information sur le site de la mairie, puis première reconnaissance des lieux.

Le 25 mars, prise de contact avec M DAGUERRE DDTM/SPE à la cité administrative pour se faire présenter les modalités de déroulement de l'enquête, en particulier la mise en place d'un registre dématérialisé et parapher les registres.

Le 27 mars, prise de contact avec M. LAFAGE directeur du projet SMR et M. JAUSSERAND directeur général adjoint de LISEA dans les locaux de LISEA.

Le 5 avril après avoir pris connaissance du dossier, entretien avec Mrs LAFAGE et JAUSSERAND dans les locaux de LISEA.

Le 8 avril, réunion de préparation de l'EP avec Mme MESTOUR à la mairie de Marcheprime pour identifier l'endroit où seront déposés les registres et le dossier d'enquête, la salle où se tiendront les permanences, puis reconnaissance approfondie du site. Le CE constate la présence des affiches aux endroits dont il avait été convenu avec le pétitionnaire.

Diffusion de l'avis d'enquête publique et accès aux dossiers d'enquête

- par voie d'affichage de l'avis d'enquête publique conforme à l'article 3 de l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, sur le site et ses abords, dans le bourg de Marcheprime et le hameau de la Croix d'Hins, sur les panneaux d'affichage municipaux de Marcheprime, Mios et Cestas le 29 mars 2024 (PJ n°4)

Les certificats d'affichage des mairies de Marcheprime, Mios et Cestas, attestent que l'avis d'enquête était bien affiché aux panneaux d'information municipaux (PJ n°5).

-par un article du Sud-Ouest du 03 mai 2024
(<https://www.sudouest.fr/gironde/marcheprime/centre-de-maintenance-tgv-a-marcheprime-l-enquete-publique-est-ouverte-19565942.php>)

- par internet de l'avis et des dossiers d'enquête

Le mardi 26 mars, l'avis d'enquête et l'arrêté préfectoral sont en ligne sur le registre dématérialisé.

Le vendredi 29 mars 2024, le CE constate la mise en ligne de l'avis d'enquête sur le site de la préfecture. Un lien renvoie vers le registre dématérialisé (PJ n°6).

Le dimanche 7 avril, le CE constate la mise en ligne de l'avis d'enquête sur le site de Marcheprime. Un lien renvoie vers le registre dématérialisé (PJ n° 7).

Le 15 avril à 00h00, le registre dématérialisé est ouvert pour permettre la consultation des dossiers et le recueil des observations du public

- par la publication de l'avis d'enquête dans deux journaux

-avant l'EP :

-le samedi 30 mars 2024 dans Sud-Ouest (PJ n°8)

- le jeudi 28 mars dans la Dépêche du Bassin (PJ n°9)
- pendant l'EP
- le samedi 20 avril 2024 dans Sud-Ouest (PJ n°10)
- le jeudi 18 avril dans la Dépêche du Bassin (PJ n°11)

accès du public aux dossiers d'enquête

- sur le guichet numérique en accès libre à la sous-préfecture d'Arcachon
- sur le site internet de la préfecture de la Gironde
(<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>)
- sur le site internet de la mairie de Marcheprime (<https://ville-marcheprime.fr/>)
- en mairie de Marcheprime aux horaires d'ouverture

4/ Déroulement de l'enquête

Le début de l'enquête publique :

L'enquête publique commence le lundi 15 avril.

A chacune de ses permanences, le CE s'assure de la présence des dossiers papier, des registres et de l'affichage de l'avis d'enquête.

Le CE a tenu 5 permanences en mairie de Marcheprime:

- le lundi 15 avril entre 9h00 et 12h00
- le mercredi 24 avril entre 14h00 et 17h00
- le jeudi 2 mai entre 9h00 et 12h00
- le mardi 7 mai entre 14h00 et 17h00
- le vendredi 17 mai entre 14h00 et 17h00

Entretiens du CE

-le CE s'est entretenu avec M. MARTINEZ maire de Marcheprime à l'occasion de la première permanence

-à la demande du CE et comme convenu, M. GAZARD-MAUREL s'est présenté à la première permanence pour évoquer les modalités de la consultation du public.

-le mardi 30 avril avec M.GARY directeur de SNCF réseau pour l'Aquitaine

-le vendredi 17 avril avec M.BLOUIN du pôle assainissement du SIBA.

La fin de l'enquête publique :

La fin de l'enquête est intervenue le vendredi 17 mai 2024, après la dernière permanence à l'issue de laquelle le CE a :

-clos et récupéré les registres d'enquête,

-consulté les contributions du public sur le registre dématérialisé.

Le procès-verbal de synthèse :

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement et aux termes de l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 25 mars 2024 du préfet de la Gironde, le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales est remis à M. JOUSSERAND, directeur général adjoint, le mercredi 22 mai 2024 dans les locaux de LISEA. (annexe 2)

Mémoire en réponse du pétitionnaire :

Le samedi 25 mai 2024, par courriel conformément à ce qui avait été convenu, le CE reçoit le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse (annexe n°3).

5/ les observations du public

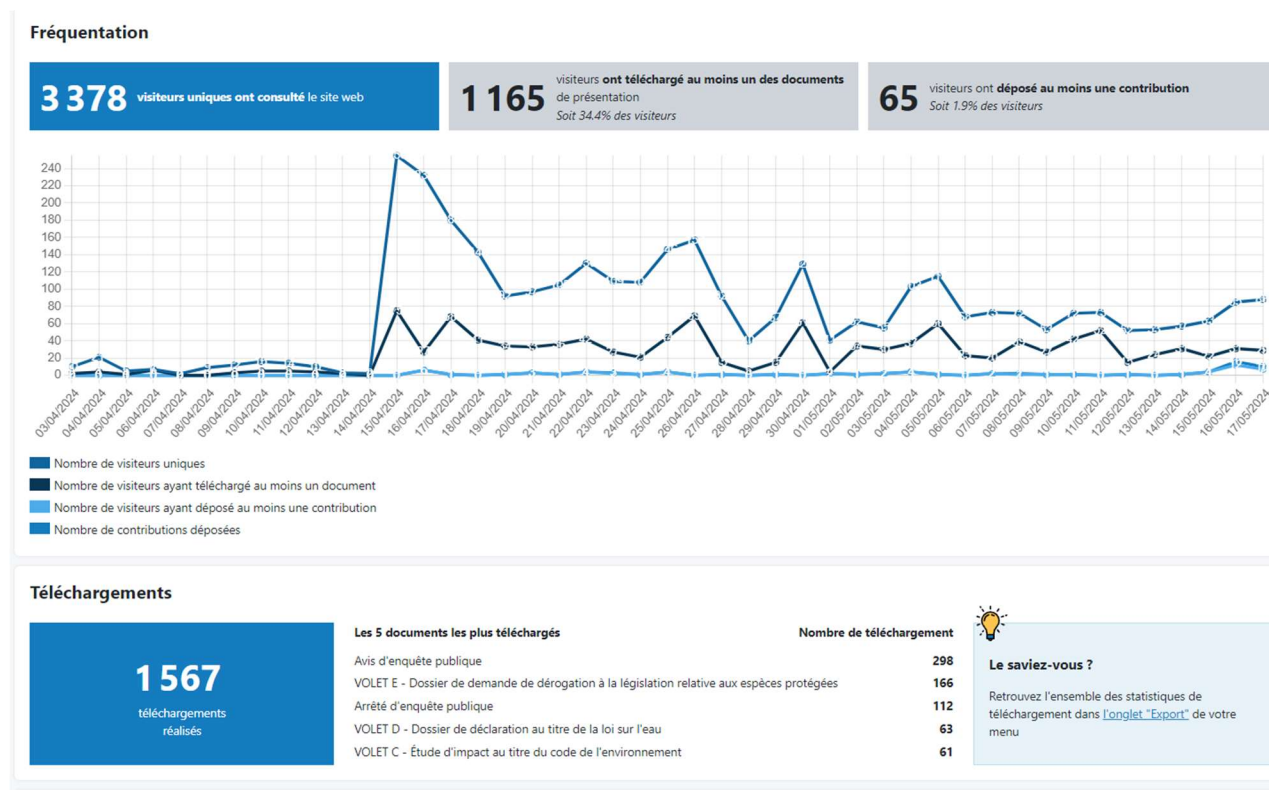
Toutes les observations du public commentées par le commissaire enquêteur sont jointes en annexe 4

51/ Bilan

Si le public ne s'est pas déplacé (2 personnes), il a consulté le dossier sur le registre dématérialisé.

3378 visiteurs sont venus sur le site. 1567 téléchargements ont été effectués. 65 visiteurs ont déposé 74 contributions.

3 contributions et un tract ont été déposés sur les registres papier en mairie de Marcheprime



Bilan global : 12 contributions favorables / 66 contributions défavorables

52/ Analyse et commentaires des observations du public

Synthèse des avis défavorables :

1/ les nuisances sonores :

Les documents mis à disposition apparaissent très techniques et ne rassurent pas. Une personne qui s'est présentée à une permanence a assisté aux réunions de consultation :

-il considère que les valeurs présentées sont des valeurs médianes (L50) et pas les valeurs émises pendant 90% du temps (L10).

-est très étonné que les valeurs calculées de bruits générés par le SMR, 36DB de jour comme de nuit (page 54 de la notice acoustique), soient inférieures au bruit résiduel de la zone la plus proche de la Croix d'Hins

-s'interroge quant à l'émergence réelle qu'auront à subir les habitants du hameau.

Les atteintes à la « tranquillité » du lac de Croix d'Hins. Les courbes isophoniques ne donnent pas l'impact sonore du SMR aux abords du lac.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Aucune valeur en situation de projet ne peut donc être inférieure au bruit résiduel existant. La notice acoustique décrit bien l'impact acoustique du projet pour les riverains du hameau de Croix-d'Hins. Il n'y a pas de distinction à faire entre « l'émergence réelle » et les modélisations, ces dernières ayant montré leur précision et fiabilité sur d'autres projets similaires. LISEA, en tant que Maître d'ouvrage, a par ailleurs une obligation de résultats qui fera l'objet de contrôles ex post.

Commentaire du CE

Les riverains de la Croix d'Hins connaîtront un bruit supplémentaire qui viendra s'ajouter à celui généré par la RD1250 et la voie ferrée. Les calculs montreraient que cette émergence rentre dans la cadre de ce que la loi autorise pour ce type d'installation. Le pétitionnaire a une obligation de résultats. Il apparaît indispensable que sous l'autorité des services compétents de l'Etat, un contrôle soit effectué un an après l'entrée en service du SMR et aux frais de LISEA. Le cas échéant, des aménagements devront être réalisés pour ne pas dépasser les seuils définis par la loi.

2/ la sécurité de la piste cyclable

Des élèves du bourg sont scolarisés à l'école élémentaire de Croix d'Hins (CE et CM) et des collégiens de Croix d'Hins sont scolarisés au collège Flament au rond-point de la Caravelle.

Le franchissement de l'accès au site par la piste cyclable par des enfants de 10/11 ans, en particulier pendant la phase travaux, inquiète de nombreux contributeurs. Les enseignantes de l'école élémentaire de la Croix d'Hins, contactées par le CE le vendredi 17 ont précisé que c'est surtout fin avril / début mai après le passage du permis cycliste et avec le retour des beaux jours qu'une quinzaine d'enfants de 10/11 ans empruntent la piste cyclable. L'établissement est équipé d'un hangar à vélo. En l'absence de cantine, les enfants rentrent chez eux pour déjeuner.

4 à 5 collégiens empruntent la piste cyclable, tous les jours de la Croix d'Hins au rond-point de la Caravelle.

Outre la sécurité, la dégradation de la piste par des engins de chantier pendant la phase travaux devrait être l'objet de dispositions particulières.

2 bis /observation du CE :

La création des 2 fossés de contournement du SMR qui rejoindront le fossé en bordure de la RD1250 exigera la fermeture de la piste cyclable pendant la durée des travaux de busage où des dispositions particulières devront être prises.

2 ter / contribution 61 :

Il faut, dans le futur aménagement, prévoir une priorité à la piste cyclable sur la route d'accès au site.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Cette piste comporte 6 carrefours dont un avec la rue de la Station et son flux de camions et semi-remorques vers la zone d'activités et un avec la RD1250 au niveau du giratoire de la Caravelle. En

tout état de cause, ces 2 carrefours traversent des flux bien plus importants que la future entrée sur le projet de SMR à Croix-d'Hins, au niveau de l'avenue d'Aquitaine RD1250.

Si la piste venait à être abîmée, dégradée ou salie dans le cadre du chantier, LISEA prend l'engagement de procéder à sa remise en état sous les meilleurs délais, en pleine coopération avec les services techniques de la Mairie de Marcheprime et en mettant en œuvre tous moyens pour la sécuriser (panneaux, avertissements, barrières, rubalise, peinture au sol etc.). Au niveau du croisement avec l'entrée du site, en phase travaux, LISEA prévoit de sensibiliser les entreprises et a notamment intégré des dispositions en ce sens dans les cahiers des charges et chartes à respecter par les titulaires des marchés de travaux. L'aménagement final du tourne-à-gauche n'est pas encore connu mais toutes les dispositions seront prises pour que le carrefour avec la piste respecte tous les standards de sécurité et de continuité de la piste.

Pour sa part en phase d'exploitation après la mise en service, LISEA prévoit d'installer un panneau en sortie de site pour avertir les véhicules de la présence de la piste, et selon l'aménagement retenu par la Commune de Marcheprime, l'éventuel panneau stop rendant celle-ci prioritaire.

Commentaire du CE

Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. (https://www.securite-routiere-az.fr/p/piste-cyclable/?utm_source=copy&utm_medium=paste&utm_campaign=copypaste&utm_content=https%3A%2F%2Fwww.securite-routiere-az.fr%2Fp%2Fpiste-cyclable%2F)

L'aménagement de la sortie sera donc arrêté en concertation avec la mairie de Marcheprime à laquelle la décision de rendre la piste prioritaire appartiendra.

3/ le détournement des fossés et l'écoulement des eaux

Quelques zones de l'emprise du SMR seraient inondées à certaines périodes de l'année. L'évacuation des eaux pluviales est une préoccupation récurrente de la part des contributeurs dans une commune particulièrement concernée. Des contributeurs soulignent que la piste cyclable est souvent inondée.

3bis / observation du CE :

De décembre à avril, quand la nappe est au plus haut, elle affleure le fond des bassins d'infiltration. La capacité d'infiltration est alors limitée. Les surverses évacuent le trop plein dans le fossé nord, le long de la RD1250. Les eaux pluviales recueillies par les fossés venant de la parcelle de la mairie contournent le SMR par un fossé qui vient se déverser également dans le fossé nord. Le fossé nord recueille les eaux pluviales de la route et de la piste cyclable. En période de travaux, il reçoit en plus les eaux d'exhaure estimées à 6.3m³/heure (page 77 du dossier loi sur l'eau)

En d'hiver et au début du printemps, la conjonction de la remontée de la nappe, des pluies abondantes et des eaux d'exhaure pourrait dépasser les capacités du fossé, inonder la piste cyclable et surtout impacter les quartiers est de Marcheprime.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Au total, les travaux vont nécessiter des opérations de rabattement de nappe sectorisées sur la période du 07 juillet 2025 au 24 août 2026. Le volume total prélevé s'élève à 51 800 m³ sur cette période de 14 mois. Ces eaux de pompage feront l'objet d'un rejet dans le fossé de la route départementale situé au nord du site, avec un débit maximal de 6,2 m³/h (soit 1,72 l/s), correspondant au débit maximum pompé en situation eaux de chantier. La demande de rejet de ces eaux d'exhaure avec un débit faible a été acceptée favorablement par le SIBA (Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon) qui a conduit sa propre analyse. Cette valeur est très faible pour un projet de cette ampleur, et l'autorisation donnée par le SIBA sur un débit aussi limité atteste de l'impact très marginal si ce n'est nul d'un tel rejet sur le réseau hydraulique longeant la RD1250. Le cas échéant, des dispositions constructives en phase chantier seront prises comme la mise en œuvre de fondations spéciales en milieu humide, afin de respecter ces seuils de rejets en période de hautes eaux. Le projet de SMR LISEA à Croix-d'Hins ne doit donc pas ni améliorer ni dégrader la situation existante, le sujet hydraulique étant plus large et devant être traité avec les acteurs concernés, dont le SIBA.

Commentaire du CE

Le problème de la capacité du fossé à absorber le cumul des eaux pluviales et des eaux d'exhaure se pose uniquement de la mi-décembre à la mi-avril quand la nappe est au plus haut. Le débit annoncé, en particulier pendant cette période, apparaît très faible. Quoiqu'il en soit, l'évacuation des eaux d'exhaure ne devra avoir aucun impact sur les lisières est de Marcheprime.

4/ la dépréciation des biens immobiliers

Nombreux sont les contributeurs qui s'inquiètent de l'impact de la présence du SMR près de chez eux. Ils craignent que les nuisances en particulier sonores affectent la valeur de leurs biens immobiliers.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Les statistiques ne font pas apparaître ni une augmentation, ni une réduction marquante du volume de transactions dans le quartier, qui se stabilise à un peu moins d'une dizaine par an. La valeur des biens immobiliers tend par ailleurs à progresser, avec un prix moyen au m² de 3 630 euros en 2023 contre 2 885 euros en 2022 et 3 191 euros en 2021. Entre 2019 et 2023, l'immobilier à Croix-d'Hins a progressé de +32%. Le Maître d'ouvrage du projet SMR constate qu'il n'y a donc aucune dépréciation immobilière à l'œuvre à Croix-d'Hins, et plus largement à Marcheprime et en Gironde. Le positionnement de Marcheprime en grande banlieue de Bordeaux en direction du Bassin d'Arcachon, couplé au dynamisme de la Région et à une très bonne desserte ferroviaire et routière, fait de la commune un lieu de vie prisé sur lequel le projet de SMR n'a pas d'effet, très probablement ni à la hausse ni à la baisse.

Commentaire du CE

Pas d'avis différent

5/ l'impact environnemental

Beaucoup de contributeurs considèrent que le peuplement de chênes participe à l'absorption des eaux pluviales et qu'à cet égard le défrichement de l'emprise du SMR est une aberration dans une commune particulièrement concernée par leur gestion.

La destruction de zones humides et des écosystèmes associés est un sujet abordé par un grand nombre de contributeurs.

Certains s'interrogent quant à l'impact de l'éclairage nocturne sur la faune et craignent que le halo lumineux soit visible de loin et gêne les habitants de la Croix d'Hins.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

La commune de Marcheprime est couverte à 80% par des forêts de pins maritimes, détenues par la Société Forestière Groupama. Ces forêts font l'objet d'une exploitation à des fins de production de bois d'œuvre et d'industrie. Les parcelles de pins sont plantées et font l'objet d'éclaircies régulières tous 10 à 12 ans puis sont récoltées par coupe rase tous les 30 à 45 ans. Ces coupes n'ont pas d'impact sur la gestion des eaux pluviales sur la commune. Le Maître d'ouvrage rappelle que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des zones humides notamment ont été prises, avec une compensation au plus proche sur la parcelle communale en lisière du projet et sur les parcelles de la Société Forestière Groupama entre le projet et le bourg. Au total, un programme de mesures compensatoires environnementales et de boisements compensateurs de près de 65 ha est mis en œuvre, avec la signature de conventions dès le 2nd semestre 2023 pour une durée de 30 ans. Ces mesures compensatoires permettront la sanctuarisation de zones humides et forestières, sans coupe rase comme celle qui était prévue dans le plan de gestion de la Société Forestière Groupama avant 2026 pour la bande forestière entre le projet et le bourg de Marcheprime par exemple. Toutes les dispositions seront prises, avec les écologues en charge du projet, pour faire en sorte que l'ensemble des engagements pris dans les différents dossiers validés par les Services de l'Etat, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) soient entièrement respectés. LISEA a une obligation de résultats en la matière et les mesures proposées feront l'objet de contrôles par les autorités compétentes. LISEA rappelle que le projet a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) en février 2023, ce qui traduit le haut niveau d'ambition et d'exigence environnementale et écologique de son projet. En matière d'éclairage nocturne, LISEA a bien pris note de l'attention particulière portée à ce sujet par les riverains et partage l'ambition d'un éclairage intelligent, couvrant le strict nécessaire, et évitant tout halo lumineux. LISEA est en mesure de confirmer que des études détaillées sont en cours pour privilégier par exemple la pose de bornes de faible hauteur, orientées vers le sol, le long des cheminements par exemple. L'installation de lampadaires sera limitée au strict minimum permettant une exploitation en toute sécurité pour le personnel, avec des systèmes modernes et performants dirigés vers le sol et de type LED. Des détecteurs de présence le cas échéant permettront d'éviter tout éclairage prolongé non nécessaire, et différentes parties extérieures pourront être éteintes en cas d'inutilisation prolongée.

Commentaire du CE

Pas d'avis particulier

6/ les bruits de freinage des rames rentrant sur le SMR

Contribution 32/ :

Depuis le début du projet, les protections anti bruit proposées par LISEA ne concernent que la zone d'habitation de Croix d'Hins mais pas la zone de TESTEMAURE, pourtant la distance est exactement la même.

Lors des rencontres publiques, ils ont admis que certains trains pourraient entrer dans le centre de maintenance en arrivant du centre (en provenance d'Arcachon), de ce fait, les trains vont ralentir et freiner au niveau des habitations côté TESTEMAURE et impasse de la Massère générant une sur production de bruit à haute intensité sans aucune protection. Il est indispensable de protéger cette zone du bruit au même titre que la zone de Croix d'Hins.

6 bis/ observation du CE :

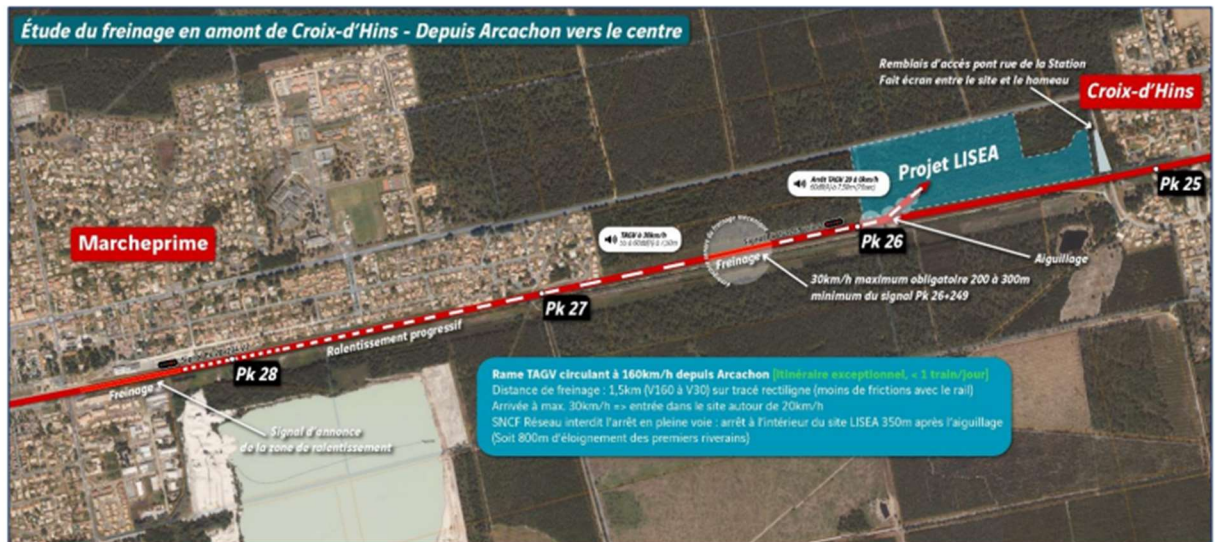
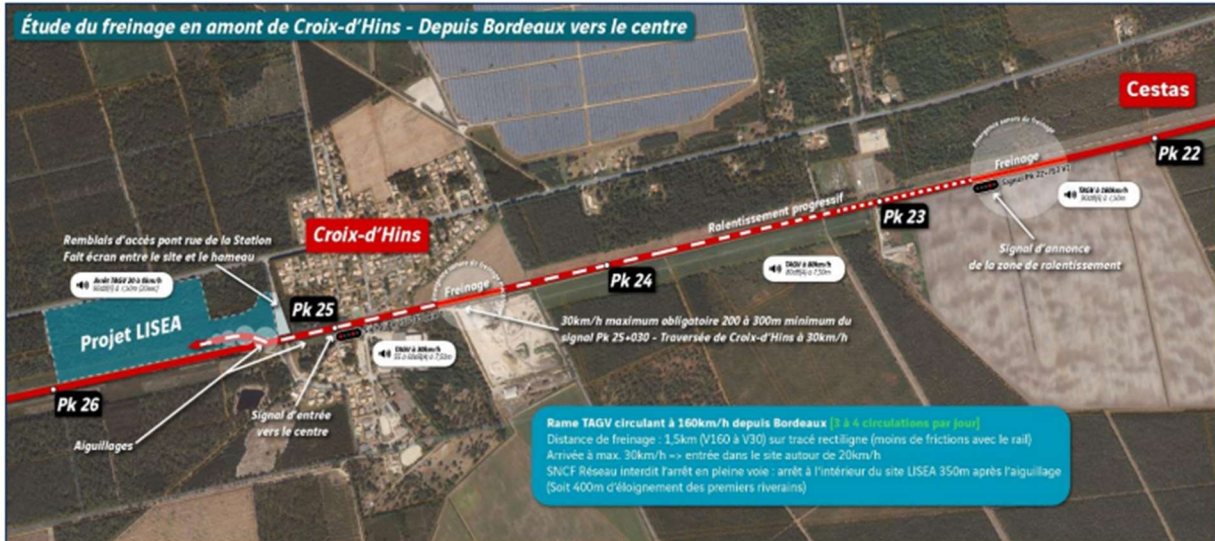
un protocole de ralentissement et de freinage pour accéder au site, compatible avec le trafic ferroviaire, peut-il être défini afin de minimiser les impacts sonores sur la Croix d'Hins et les lisières est de Marcheprime ?

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

En premier lieu, s'agissant du secteur de Testemaure, situé à plus de 800m à l'ouest du projet de SMR dans le bourg de Marcheprime, le Maître d'ouvrage confirme qu'il l'a bien intégré dans son périmètre d'études des modélisations acoustiques. Il n'est pas exact de considérer que le SMR sera situé à également distance entre le quartier de Testemaure et celui de Croix-d'Hins. Non seulement la distance y est entre 2 et 8 fois plus importante (selon le point de référence pris), mais ce quartier est également séparé du projet par des boisements denses. En second lieu, s'agissant du freinage des trains entrant et sortant du SMR, le Maître d'ouvrage rappelle que la ligne Bordeaux-Hendaye est l'une des lignes principales du Réseau Ferré National, classée d'intérêt européen (réseau RTE-T) et la plus circulée de la région Nouvelle-Aquitaine. En l'espèce, on dénombre en 2023 entre 110 et 120 circulations quotidiennes, dont environ 80 trains régionaux, une quinzaine de TGV, une quinzaine de circulations de fret et quelques Intercités de nuit de façon ponctuelle. Le projet de SMR permet l'accueil simultané d'un peu plus d'une quinzaine de rames au maximum, mais en régime nominal ce seront dix rames, voire moins, qui entreront ou sortiront du site chaque jour, essentiellement tôt le matin et en fin de journée, de façon progressive. Les entrées/sorties s'effectueront très majoritairement côté Bordeaux, au niveau du pont-route de la rue de la Station, avec une répartition préliminaire estimée à $\frac{1}{4}$ côté Arcachon, $\frac{3}{4}$ côté Bordeaux (soit moins de 2 mouvements par jour côté Arcachon à titre d'estimation). Les entrées et sorties se feront à une vitesse maximale de 30 km/h, autour de 15 à 20 km/h ; à comparer aux 160 km/h des autres circulations existantes et 120 km/h des circulations de fret. Les entrées et sorties vers/ depuis le SMR LISEA seront limitées par la capacité en ligne de la section Bordeaux St-Jean – Factice, estimée à moins de 2 sillons par heure et par sens, et qu'en tout état de cause, tous les mouvements s'inscriront sur les plages d'ouverture de la ligne gérée par SNCF Réseau. La Ligne existante est actuellement fermée entre 23h30 et 4h30 du matin, afin de permettre notamment

La séquence de freinage des trains est strictement déterminée par les circuits de voies et le système de signalisation en place sur la ligne, ainsi le freinage côté Bordeaux en direction du SMR, sera entamé dès Cestas sur des zones peu habitées au niveau du point kilométrique (Pk) 22 (le SMR étant situé entre les Pk 25 et 26). Comme indiqué en réunion publique, les trains desservant le SMR arriveront au niveau du quartier de Croix-d'Hins à moins de 30 km/h pour respecter les signaux existants qui ne seront pas déplacés par SNCF Réseau. Côté Arcachon en direction du SMR, le freinage interviendra dès le Pk 28 jusqu'au Pk 27, soit au niveau de la gare existante de Marcheprime (où de nombreux trains régionaux freinent déjà et démarrent quotidiennement, à une fréquence

d'une demi-heure par sens en période de pointe). La fin du freinage interviendra entre les Pk 27 et 26 pour respecter une arrivée à moins de 30 km/h sur le raccordement ouest du SMR.



Les modélisations acoustiques montrent que l'impact additionnel de ces circulations sur le bruit moyen pondéré sur une journée type sera marginal eu égard au trafic important de cette ligne, qui est par ailleurs appelé à progresser indépendamment du projet avec le développement d'un Service Express Métropolitain (SEM) autour de Bordeaux, desservant Arcachon et donc passant à Marcheprime.

Commentaire du CE :

La gare de Marcheprime est desservie par la ligne TER 32 Bordeaux-Arcachon ; ligne TER la plus fréquentée de Nouvelle-Aquitaine avec plus de 10.000 voyageurs/jour en semaine et 50 TER/jour depuis juillet 2017. Entre 2002 et aujourd'hui, la Région a créé 15 trains supplémentaires sur cette ligne dont la fréquentation a progressé de 69%.

La gare de Marcheprime est aujourd'hui la 9ème gare TER de Nouvelle Aquitaine en termes de fréquentation. Elle comptabilise 1227 montées et descentes par jour en semaine, soit une augmentation de 28% sur les 5 dernières années (<https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/zoom-sur-la-gare-de-marcheprime#:~:text=190%20places%20de%20stationnement%2C%20dont,les%20personnes%20%C3%A0%20mobilit%C3%A9%20r%C3%A9duite>).

L'entrée quotidienne de 2 rames de TGV venant d'Arcachon dans le SMR ne modifiera pas sensiblement les nuisances sonores existantes à hauteur du quartier de Testemaure.

7/ la circulation sur le RD1250 en particulier pendant la phase travaux

La plupart des contributeurs s'inquiètent de l'aggravation des difficultés de circulation sur la RD 1250 provoquées par les mouvements d'entrée et de sortie du SMR. Le risque d'embouteillage est particulièrement prégnant en période estivale.

Certains contributeurs considèrent que le phasage des travaux aurait dû permettre l'acheminement des matériaux de constructions par voie ferrée.

7 bis/ observation du CE :

Pour respecter les engagement pris dans la notice descriptive du PC (PC04 page 4 / article AUI-3), le tourne à gauche doit être dimensionné afin « *de ne pas apporter la moindre gêne à la circulation publique y compris sur la piste cyclable* »

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Le Maître d'ouvrage rappelle que l'aménagement du tourne-à-gauche qui permettra d'entrer et sortir du site en un point unique au droit de la RD1250, sera réalisé sur du foncier appartenant au Conseil Départemental de la Gironde et à la Commune de Marcheprime, sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la Commune de Marcheprime. Sa conception est en cours et prévoit une bande d'insertion des véhicules protégée du reste du trafic de près de 300 mètres, qui sera à confirmer avant réalisation des travaux d'ici à la fin d'année 2024. La conception sécuritaire et performante de ce tourne-à-gauche, tout comme les interfaces avec l'entrée du SMR sous maîtrise d'ouvrage LISEA, est une préoccupation importante des parties prenantes et fait l'objet de vérifications approfondies du Conseil Départemental de la Gironde qui doit délivrer son accord.

LISEA ne peut pas utiliser les infrastructures ferroviaires pour de l'acheminement en phase chantier. Pour autant, des études détaillées sont en cours pour étudier le cas échéant, sous réserve de faisabilité en matière d'interfaces et de coordination, la livraison de ballast en 2027 par train de travaux (la pose du ballast étant l'une des dernières opérations à mener sur le chantier).

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

8/ l'accueil d'autres matériels roulants et l'impact des mouvements entrant et sortant du SMR sur le trafic des TER

Contribution 42 /

Il est indiqué, dans le dossier, que le site permettra "un accueil potentiel" des rames de TER, RER et autres matériels roulants, en fonction de "capacités résiduelles". Il est impératif que cette possibilité soit exploitée au maximum afin de renforcer la régularité et le confort des usagers des transports régionaux.

8bis/ observation de plusieurs contributeurs :

Quel sera l'impact des entrées et sorties du SMR sur le trafic des TER en régime d'exploitation et pendant les travaux de raccordement du site au RFN ?

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

La conception a été faite en ce sens : si la compatibilité du site et de ses équipements se focalise sur les matériels grande vitesse les plus courants en Europe (Alstom 2N2 et Avelia, Hitachi ETR1000, Talgo Avril, Siemens Velaro...), d'autres matériels interrégionaux (CAF Oxygène) ou régionaux (Regio2N TER) ont été pris en considération. Les voies de services permettant la vidange des trains et l'appoint en eau et en sable, tout comme la voie tour en fosse qui permettra de garantir la parfaite circularité des roues des trains, ou les voies de remisage et de nettoyage, sont des installations rares qui contribueront à renforcer la position stratégique du nœud ferroviaire de Bordeaux au bénéfice des voyageurs qui pourront disposer d'une offre plus importante, plus fiable et plus large (en termes d'horaires, de destination).

De fait, le trafic résiduel TAGV généré par le projet n'aura aucun impact sur l'offre TER ni sur son évolution au titre du projet de Service Express Métropolitain (SEM), qui a bien été prise en compte dans les études menées par SNCF Réseau et qui reste une priorité pour les pouvoirs publics. En effet, une hypothèse de croissance du trafic au droit de Marcheprime de +40% a été retenue comme hypothèse, prudente, permettant de vérifier la bonne capacité de la Ligne à accueillir d'autres circulations vers ou depuis le SMR.

En ce qui concerne l'impact des travaux de raccordement, ceux-ci seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, qui envisage de les réaliser en partie lors d'interruptions temporaires des circulations, « à l'ombre » d'autres opérations prévues. Ce qui veut dire que le projet en tant que tel ne générera pas, ou très peu, d'interruptions de circulation et notamment des TER. En revanche, des limitations temporaires de vitesse entre 2025 et 2027 sont à prévoir pour des questions de sécurité, avec un impact nul ou marginal sur les horaires actuels

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

9/ phase travaux

De nombreux contributeurs s'inquiètent des nuisances pendant la phase travaux : circulation sur la RD1250, poussières, bruits, etc. et s'interrogent quant aux mesures particulières mises en œuvre pour les limiter au maximum.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Un référent chantier sera joignable par les riverains pendant toute la durée des travaux, ainsi qu'une page dédiée du site web de LISEA avec formulaire de contact. Des lettres de projet seront

communiquées, comme c'est le cas depuis 2022, tous les semestres au minimum aux riverains et plus généralement à tous les habitants de Marcheprime, aux fins d'information sur les travaux notamment. LISEA se tient aux côtés de la Commune de Marcheprime pour communiquer sur le chantier dès que celui-ci démarrera, avec des publications régulières sur les différents canaux habituels d'information (réseaux sociaux, bulletin municipal, presse etc.). En ce qui concerne la poussière, les entreprises auront l'obligation de veiller à les éviter autant que de possible, avec de l'arrosage si nécessaire en période estivale et un nettoyage des engins venant à emprunter la RD1250. En ce qui concerne le bruit, ce dernier sera minimisé autant que de possible par l'organisation même du chantier et le déroulé des travaux. La priorisation des murs anti-bruit a déjà été confirmée et le Maître d'ouvrage LISEA confirme que ces travaux seront prioritaires dans l'ordonnement du chantier, afin de minimiser au maximum les nuisances. Les horaires du chantier seront également conformes aux standards et les travaux de nuit, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau au niveau des raccordements, feront dès que cela est possible l'objet d'une prévenance en amont des riverains par tout canal. Enfin, des visites de chantier seront organisées par LISEA pour impliquer les riverains et Marcheprimais qui le souhaitent dans l'avancement de ce projet majeur pour la commune.

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

10 / financement du projet

Contribution 66 :

Le coût de la création de ce centre de maintenance est estimé à 3,5 millions d'euros, dont 1 à 2 millions d'aides publiques. Rappelons que la création de la LGV Tours-Bordeaux a déjà fait l'objet d'un partenariat public-privé qui a fortement mis à contribution les collectivités locales et donc l'argent des contribuables. A l'arrivée, le concessionnaire Lisea et son consortium d'actionnaires, depuis la mise en service, ont fait augmenter les droits de péage des trains sur cette ligne pour la rentabiliser au maximum. Cela a pour conséquence une forte hausse des tarifs des billets de train. Nous pensons que l'argent public doit bénéficier aux populations et aller en priorité aux transports du quotidien.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

LISEA n'a jamais communiqué sur le coût du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à Marcheprime mais les montants évoqués dans la présente contribution sont fantaisistes. Suite à la première phase de consultation des entreprises pour la construction, et à la signature des différentes conventions avec les Maîtres d'ouvrages tiers (RTE, Enedis, SNCF Réseau, COBAN, etc.), LISEA est en mesure de confirmer que le projet représente un investissement total supérieur à 200 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques du 1er trimestre 2024. LISEA et ses actionnaires vont financer la totalité du projet sur fonds propres et en mobilisant des emprunts bancaires. À ce stade, seule une contribution publique d'environ 450 000 euros est en passe d'être sécurisée auprès du Conseil Départemental de la Gironde pour cofinancer une partie de l'installation de géothermie, soit moins de 0,2% du coût du projet (« Contrat Chaleur Renouvelable territorial »). En revanche, LISEA a déposé une demande de subvention auprès de la Commission européenne au titre du mécanisme pour l'interopérabilité en Europe (Connecting Europe Facility, CEF 2). À ce jour, l'éligibilité du dossier de LISEA n'est pas encore connue et cet appel à projets a par ailleurs suscité une vive concurrence au

sein des États membres ; une issue favorable n'est donc pas assurée. En ce qui concerne les remarques faites sur le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux (7,7 Md€ d'investissement financé à 50% par LISEA, un mois d'avance sur le planning et un budget respecté pour la 1ère fois sur un projet de LGV de cette ampleur), LISEA ne souhaite pas faire de commentaire particulier et rappelle son engagement quotidien en tant que gestionnaire privé d'une infrastructure publique d'intérêt général, et ses efforts pour développer l'offre et la concurrence, ce qui bénéficiera inévitablement aux voyageurs et aux co-financeurs publics de la Ligne. Le SMR, projet d'intérêt public majeur, s'inscrit dans cette démarche.

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

11 / l'emploi

Certains contributeurs sont convaincus qu'au regard de sa technicité le SMR ne créera pas d'emplois pour les Marcheprimais.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Le projet va générer plusieurs centaines d'emplois, dès la phase de construction puis d'exploitation. Le gestionnaire LISEA, via sa filiale SMR qui sera créée dans les prochains mois, envisage au moins 20 personnes pour assurer les missions de gestion du site. Pour le reste, un ratio entre 10 et 20 salariés par rame peut être considéré selon les orientations des opérateurs-mainteneurs, soit potentiellement entre 100 et 300 salariés domiciliés à Marcheprime. De même, les opérateurs pourraient être amenés à implanter certains de leurs services opérationnels à Marcheprime en complément de l'activité de maintenance du matériel roulant. Ces emplois seront de toute sorte, du nettoyage à l'entretien des espaces verts, de l'ingénierie de pointe à de la mécanique. Il y aura sur le site des cadres, des ouvriers, des techniciens qualifiés. Des sous-traitants pourront également développer leurs activités et implanter localement ou à proximité de Marcheprime des effectifs additionnels. Des postes plus ou moins techniques seront ouverts, et des formations seront initiées par les acteurs de la filière ferroviaire. LISEA et les entreprises se rapprocheront des services de l'Etat (Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités, France Travail) et des collectivités pour faciliter l'embauche à compétence égale de locaux. LISEA confirme avoir déjà entamé des démarches en ce sens, et effectue un travail de sensibilisation des entreprises candidates pour la construction et l'exploitation du Site, qui auront tout intérêt à s'appuyer sur de la main d'œuvre locale. Du reste, les emplois créés à Marcheprime appelleront à ce qu'une partie de ces derniers se domicilient également à titre privé à Marcheprime et dans les environs, ce qui aura un effet positif sur la vie de la Commune et du territoire de la COBAN (effets sur les services, le logement, le dimensionnement des services publics etc.)

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

12/ le devenir du site

Quelques contributeurs s'interrogent quant au devenir du site si le projet n'atteignait pas les objectifs économiques et financiers que LISEA en attend.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Conformément à l'article R-512-6 du Code de l'Environnement, l'enregistrement ICPE du projet nécessite la préparation par le Maître d'ouvrage d'une proposition d'usage futur, à soumettre au Maire de la Commune d'implantation. LISEA a donc sollicité le Maire de Marcheprime par courrier le 7 avril 2023 en lui proposant des pistes d'usage futur du site, si la destination du SMR venait à être interrompue à long-terme. Celui-ci y a donné une suite favorable permettant la soumission du dossier, le 13 avril 2023. L'exploitant (LISEA ou sa filiale dédiée) propose, en cas d'éventuelle mise à l'arrêt définitive de son installation, un usage futur similaire à la dernière période d'activité, c'est-à-dire un usage industriel non sensible.

Commentaire du CE :

Les mesures qui seraient prises sont détaillées dans le mémoire en réponse en annexe.

Pas d'avis particulier. Dispositions conformes à la loi.

13/ impact visuel du mur antibruit

Afin d'éviter un sentiment d'enfermement, il apparaît souhaitable à certains contributeurs que le mur antibruit soit végétalisé et que dans l'espace public entre la route et le mur, la municipalité implante des végétaux qui minimise sa masse.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

LISEA a proposé à la Commune de végétaliser à ses frais les abords du mur anti-bruit principal le long de la rue de la Station (qui sera par ailleurs rallongé d'une vingtaine de mètres pour aller au-delà des exigences réglementaires issues des modélisations). Une proposition d'aménagement paysager des abords, bâtie avec les écologues et paysagistes, respectant les mêmes essences locales que sur le reste du projet et avec un même niveau d'ambition, a été proposée à la Mairie en mai 2024 et doit faire l'objet d'études détaillées. Un accord de principe a été obtenu et ces aménagements seront intégrés dans le cahier des charges des entreprises. Les travaux seront menés concomitamment à la réalisation du mur anti-bruit ou a minima des travaux du SMR, permettront d'embellir la rue de la Station avec un effort marqué et volontaire de LISEA pour renforcer les plantations et la biodiversité.

Commentaire du CE :

Dont acte

Synthèse des avis favorables :

1/ dynamisation du territoire et emplois

La Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde considère que le projet représente une opportunité unique de favoriser le développement industriel du territoire et que sa localisation est justifiée au regard du nécessaire rééquilibrage territorial du réseau ferroviaire français et des objectifs pris par la région.

Cet avis favorable de la CCIBG est assorti de deux réserves :

-le projet doit préciser à quel endroit et sur quelle surface seront installés des panneaux photovoltaïques et pour quels objectifs de production d'énergie.

-dans l'éventualité où des panneaux photovoltaïques seraient déployés au sol que ce soit sur des zones présentant de faibles enjeux environnementaux ou des zones déjà artificialisées.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

LISEA prend note de l'avis favorable de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux-Gironde vis-à-vis du projet et confirme l'ambition de contribuer au report modal, au développement du ferroviaire, ce qui impliquera des retombées territoriales et en termes d'emplois. En ce qui concerne la question relative au photovoltaïque : LISEA confirme qu'aucune implantation ne sera faite sur des zones qui ne soient pas déjà artificialisées. Plus généralement, pour respecter l'insertion paysagère du projet, LISEA n'a pas souhaité implanter de panneaux photovoltaïques au sol ou via des ombrières sur les parkings. Un choix de végétalisation a été fait en contrepartie, qui semble au Maître d'ouvrage plus adapté aux caractéristiques du site et plus respectueux du paysage le long de la RD1250 par exemple. En revanche, suite aux différentes questions et sollicitations en ce sens transmises par les participants aux réunions publiques de concertation, LISEA étudie l'implantation de photovoltaïque en toiture des halls de maintenance. Pour ce faire, des études détaillées sont en cours et le cas échéant, une fois la décision prise, un permis de construire modificatif à cet effet pourra être déposé. La partie tertiaire du bâtiment principal restera elle végétalisée. Une surface de 5 000 m² a été identifiée en toiture, permettant une production annuelle de 950 MWh.

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

2/ report modal sur le ferroviaire

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports se félicite du déploiement du SMR qui participera au développement de l'offre de transports décarbonés.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

LISEA prend bonne note de l'avis de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) et partage l'ambition de développer l'offre ferroviaire à tous les niveaux, TAGV, TER ou Interrégional.

Commentaire du CE :

Pas d'avis particulier

3/ recette fiscale pour la commune

Un contributeur met en avant les retombées fiscales directes et indirectes pour la commune.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

LISEA confirme que ses modélisations financières incluent des retombées fiscales importantes pour les pouvoirs publics (État, Département, COBAN, Commune de Marcheprime), au travers notamment de la taxe d'aménagement (5% pour la Commune et 1,3% pour le Département), de la taxe foncière sur le foncier bâti et non bâti (50,66% pour la Commune et 3,47% pour le Département) de la cotisation foncière des entreprises (53% pour la Commune et 47% pour le Département). De même, d'autres taxes seront reversées selon le niveau d'activité, comme la CVAE (Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises) ou l'Impôt sur les Sociétés. Des redevances seront également reversées au titre de la Participation pour le Financement de l'Assainissement Collectif (PFAC).

Commentaire du CE :

Avis partagé

4/ un seul interlocuteur

Plusieurs contributeurs considèrent que le fait d'avoir un seul interlocuteur pour la création, le suivi des engagements et la gestion du projet représente un atout considérable.

Commentaire de LISEA (extrait du mémoire en réponse)

Le projet est porté par le futur gestionnaire, et non pas par un promoteur qui voudrait le céder peu après sa mise en service. En ce sens, rajouté au fait que le SMR et ses compensations couvrent la totalité de la zone AUi de Croix-d'Hins, le projet porté par LISEA est un vecteur d'unité et de cohérence d'ensemble, avec des engagements forts pris sur le long-terme.

Commentaire du CE :

Avis partagé

Le commissaire enquêteur a répondu à chacune des contributions en annexe 4.

Les conclusions motivées et les avis du commissaire enquêteur font l'objet de la deuxième partie

Bordeaux le mercredi 5 juin 2024

Pierre PECHAMBERT

Commissaire enquêteur



Tertio : Les annexes et pièces jointes

Annexe1 : avis du CNPN

Annexe 2 : PV de synthèse des contributions du public

Annexe 3 : Mémoire en réponse

Annexe 4 : contributions du public et commentaires du CE

Annexe 5 : avis de l'Autorité environnementale

Annexe 6 : avis du conseil municipal de MIOS

PJ n°1 : arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique

PJ n° 2 : avis d'enquête publique

PJ n°3 : décision du tribunal administratif

PJ n°4 : Affiches sur site format A2

PJ n°5 : certificat d'affichage Marcheprime

PJ n° 5bis certificat affichage Cestas

PJ n°6 : copie site de la préfecture le 29 avril 2024

PJ n°7 : copie du site de Marcheprime le 7 avril 2024

PJ n°8 : publication SO du 30 mars 2024

PJ n°9 : publication La Dépêche du Bassin du 28 mars 2024

PJ n°10 : publication SO du 20 avril 2024

PJ n°11 : publication La Dépêche du Bassin du 18 avril 2024

PJ n°12 : délibération du conseil municipal de Marcheprime

PJ n° 13 carte du SMR

PARTIE 2

Les conclusions motivées et les avis du commissaire enquêteur

Le contexte

Dans le cadre économique européen, ce projet est indispensable au développement du transport par voie ferrée. Il permettra de générer un trafic ferroviaire supplémentaire, et donc un report modal significatif des trafics routiers et aériens en faveur du train. Il « *présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen.* » (CNPN).

M. Jancovici, ingénieur polytechnicien bien connu, « *engagé en faveur de la lutte contre le dérèglement climatique* » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Jean-Marc_Jancovici) préconise « *d'arbitrer les contraires et de hiérarchiser les priorités* ».

Si la lutte contre le réchauffement climatique est « LA » priorité, il apparaît indispensable :

-de privilégier et de développer les transports collectifs du type RER et TER et, sur longue distance, TGV, en permettant l'accès au réseau de nouveaux opérateurs réticents à utiliser les installations de maintenance de SNCF voyageurs qui, pour l'axe Atlantique, sont localisées en Ile de France et quasiment saturées.

-de mener à son terme un projet qui par son objet et sa nature (utilisation géothermie et panneaux photovoltaïques) permettrait à échéance 30 ans de ne pas relâcher dans l'atmosphère 1.418.994 tonnes (eq CO²) de GES.

De plus, dans ce cadre, le projet de site de maintenance est considéré par l'Autorité de régulation des Transports « *comme stratégique pour le bon fonctionnement du système ferroviaire* ».

Le projet

Sa conception

C'est un projet abouti, qui est décrit dans la première partie du présent rapport.

D'emblée, il a été élaboré en concertation :

-avec les services instructeurs de la préfecture de la Gironde, en particulier de la DREAL, compte tenu de la sensibilité environnementale du site retenu,

-avec le maire de Marcheprime et les services concernés de la municipalité,

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

-avec la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon nord (COBAN) et le syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon (SIBA) au regard de leurs responsabilités respectives,

-avec les Marcheprimais dans le cadre de la réunion de présentation, puis de 3 réunions de consultation et enfin d'une réunion de restitution. M. GAZARD-MAUREL membre et coprésident du conseil de développement économique du Pays BARVAL, bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, a accepté à la demande du maire de se porter garant de la consultation du public et a confirmé au CE la qualité des débats et la prise en compte des attentes.

LISEA qui a mené à bien la réalisation et assure l'exploitation de la ligne ferroviaire Tours - Bordeaux, s'est entouré d'une équipe pluridisciplinaire qui a permis, dans un cadre légal contraint, une élaboration du projet qui tenait compte simultanément et de manière coordonnée, de tous les paramètres environnementaux, techniques, humains, etc. en le faisant évoluer au fur et à mesure.

Les avis des autorités environnementales :

Au regard de son importance et des mesures prises, les atteintes à l'environnement sont limitées.

Le Conseil National de Protection de la Nature, dans son avis du 22/04/2024, considère que

« Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. » et a émis un avis favorable assorti de 3 conditions satisfaites par le pétitionnaire.

Mme HUOT-MARCHAND, inspectrice de l'environnement en charge du dossier à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement en Nouvelle Aquitaine (DREAL), contactée par le CE le 17 avril 2024, considère que le pétitionnaire a satisfait aux attentes de l'autorité environnementale. (annexe 5)

La procédure

Ce projet est l'objet :

-1/d'une demande d'autorisation environnementale qui regroupe :

l'évaluation environnementale,

-11/ la demande d'enregistrement au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE)

-12/ la déclaration au titre de la loi sur l'eau

-13/ la demande d'autorisation de défrichement

-14/ la demande de dérogation à la législation relative aux espèces protégées

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

-2/d'une demande de permis de construire.

Ces deux procédures distinctes relatives à une même opération sont l'objet d'une enquête publique unique conformément à l'article 123-6 du code de l'environnement.

L'enquête publique unique fait l'objet d'un rapport unique mais de conclusions motivées et d'avis séparés au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises et des types d'autorisations demandées.

L'organisation et le déroulement de l'enquête

L'enquête publique unique qui regroupe :

-la demande d'autorisation environnementale

-la demande de permis de construire

était l'objet :

-de deux dossiers séparés complets, exhaustifs, fastidieux parce que destinés aux services instructeurs, mais avec un résumé non technique qualifié par l'autorité environnementale de : *« clair, permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte »* et une notice descriptive architecturale et paysagère du projet (pièce n°4 de la demande de permis de construire) claire et accessible.

auxquels étaient joints :

-les avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et du Conseil Nationale de Protection de la Nature (annexe n° 5 et n° 1)

-le mémoire en réponse du pétitionnaire aux avis de la MRAe et du CNPN

Ils étaient mis à la disposition du public, dans le hall d'entrée de la mairie de Marcheprime, aux horaires d'ouverture de la mairie, sur le registre dématérialisé dont l'adresse internet était indiquée sur l'arrêté préfectoral, sur l'avis d'enquête publique, sur le site de la préfecture qui renvoyait par un lien au registre dématérialisé, sur le site de la mairie de Marcheprime qui renvoyait par un lien vers l'avis d'enquête publique, au guichet numérique mis à la disposition du public à la sous-préfecture d'Arcachon.

Des informations complémentaires pouvaient être demandées directement au directeur de projet : maxime.lafage@lisea.fr

L'information du public et l'accès aux dossiers et aux registres

L'avis d'enquête est conforme à l'article L123-10 du code de l'environnement.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Les conditions de publicité de l'enquête sont conformes à l'article R123-11 du code de l'environnement y compris pour ce qui concerne les affiches sur fond jaune conformes à l'arrêté du 24 avril 2012.

Les modalités d'accès du public aux dossiers et aux registres décrites en partie 1 (paragraphe organisation de l'enquête) sont conformes à l'article R123-13 du code de l'environnement.

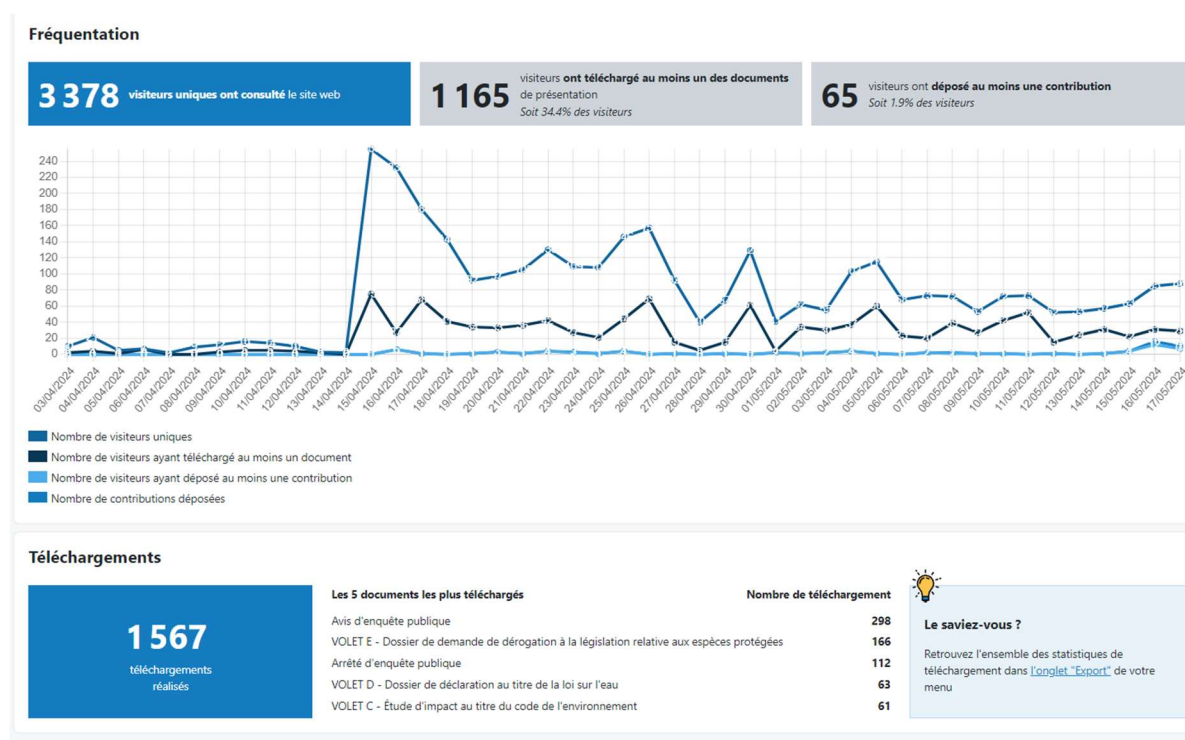
Le projet de SMR a été l'objet de nombreux articles du Sud-Ouest publiés le 31/03/2023, le 13/05/2023, le 21/06/2023, le 07/01/2024, le 18/01/2024 et enfin celui du 03/05/2024 (<https://www.sudouest.fr/gironde/marcheprime/centre-de-maintenance-tgv-a-marcheprime-l-enquete-publique-est-ouverte-19565942.php>) qui annonçait l'ouverture de l'enquête publique.

L'intérêt du public

Si le public ne s'est pas déplacé (2 personnes), il a consulté le dossier sur le registre dématérialisé.

3378 visiteurs sont venus sur le site. 1567 téléchargements ont été effectués. 65 visiteurs ont déposé 74 contributions.

3 contributions et un tract ont été déposés sur les registres papier en mairie de Marcheprime.



Bilan global : 12 contributions favorables / 66 contributions défavorables

La synthèse des contributions et les réponses du pétitionnaire peuvent être consultées en partie 1.

Le commissaire enquêteur a répondu à chacune des contributions en annexe 4.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

1/La demande d'autorisation environnementale

Les différents documents soumis à l'enquête publique représentent un volume considérable de données, présentées en 2142 pages, nécessaires aux autorités dont l'avis était sollicité, mais difficiles à exploiter par le public.

L'autorisation regroupe plusieurs demandes ou déclarations mais chacune a été l'objet d'un dossier avec toutes les pièces nécessaires à son instruction. Ainsi les mêmes documents ou données se retrouvent dans tous les dossiers, parfois avec un développement ou des précisions particulières.

L'accès à ces documents est particulièrement fastidieux et il est difficile d'évoluer dans la masse des informations disponibles.

Dans la première partie, le rapport d'enquête, le CE s'est efforcé de présenter les caractéristiques les plus importantes du projet et ses incidences les plus remarquables au regard de chacune des demandes.

Dans cette deuxième partie, le CE, après avoir souligné les conséquences du projet sur son environnement, donnera ses conclusions motivées et son avis

- au titre de chaque demande dont l'examen a été regroupé dans la procédure d'autorisation environnementale
- au titre du permis de construire.

L'évaluation environnementale

Les conséquences du projet sur l'environnement

L'évaluation environnementale est conforme à l'article R122-5 du code de l'environnement en particulier pour ce qui concerne :

- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- l'analyse des effets sur l'environnement et la santé,
- les raisons pour lesquelles ce projet a été retenu,
- les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) et l'estimation des dépenses,
- les méthodes utilisées pour l'étude d'impact,
- le résumé non technique.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Le site d'implantation du SMR a une sensibilité environnementale particulière liée :

-à la nappe superficielle affleurante à certaines périodes de l'année, aux fossés, aux zones humides dispersées et à la population associée d'amphibiens et de reptiles

-à la présence recensée de la fauvette pitchou, espèce protégée et d'autres représentants de l'avifaune moins sensibles

-à un habitat favorable au fadet des Laïches même si l'espèce n'a pas été contactée à l'occasion de plusieurs recensements

-au lotier hispide, une espèce végétale protégée contactée en 2020 et totalement disparue en 2023, son habitat ayant été colonisé par des espèces plus compétitrices.

Le site étant situé entre la RD1250 au nord, la voie ferrée distante de 300m au sud, le hameau de la Croix d'Hins à l'est, il est isolé de son environnement avec lequel il n'a que peu d'échanges.

Les effets du SMR sur son environnement et la santé concernent tout particulièrement le hameau de la Croix d'Hins séparé du SMR par la rue de la station et dans une moindre mesure le lac de Croix d'Hins. Ce sont les « nuisances sonores » qui ont suscité le plus d'inquiétudes. Ce sont d'ailleurs les seules nuisances identifiées, la finalisation du projet en étroite concertation, avec le SIBA en particulier, a levé les légitimes inquiétudes quant au traitement des eaux pluviales et de eaux usées.

Ce projet est considéré par l'autorité de régulation des transports « *comme stratégique pour le bon fonctionnement du système ferroviaire* ». Le pétitionnaire a cherché à partir de 2018 d'autres sites autour de Bordeaux, nœud ferroviaire majeur. M. Gary directeur régional de SNCF réseau, à l'occasion d'un entretien avec le CE le 30 avril, a confirmé que LISEA a contacté SNCF afin de rechercher des emprises susceptibles d'accueillir le projet. Le site de Marcheprime était le seul qui, à une distance raisonnable de Bordeaux, satisfaisait l'essentiel des critères recherchés et se situait sur une zone qui depuis 2016 était classée AUI « *à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme* ».

Tout au long de son élaboration, ce projet, dans tous les domaines, s'est inscrit dans le cadre de la démarche ERC. La mise en œuvre de la séquence ERC doit permettre d'atteindre une « *absence de perte nette de biodiversité* » dans les projets d'aménagement.

Eviter : - par exemple, le déplacement du hall de maintenance le plus à l'ouest pour limiter les impacts sonores sur la Croix d'Hins et préserver la zone humide incluse dans la parcelle restée propriété de la mairie.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Réduire : -par exemple, le détournement des fossés centraux par le nord, puis leur reconnexion avec ceux de la parcelle de la mairie, enfin leur busage sous les voies tiroirs et le mur antibruit pour rétablir la trame bleue des écosystèmes aquatiques.

-par exemple, afin « *de réduire l'impact lumineux la pose de bornes de faible hauteur orientées vers le sol sera privilégiées le long des cheminements. L'installation de lampadaires sera limitée au strict minimum permettant une exploitation en toute sécurité pour le personnel, avec des systèmes modernes et performants dirigés vers le sol et de type LED. Des détecteurs de présence le cas échéant permettront d'éviter tout éclairage prolongé non nécessaire, et différentes parties extérieures pourront être éteintes en cas d'inutilisation prolongée* » (sic mémoire en réponse de LISEA)

Compenser : Quand il n'a pas été possible d'éviter ou de réduire comme pour ce qui concerne le déboisement du site, ce sont des compensations différenciées selon la nature des peuplements qui ont été réalisées.

Les démarches de compensation décrites dans le rapport seront rappelées dans l'examen de la demande de dérogation à la législation relative aux espèces protégées et la demande d'autorisation de déboisement.

Les méthodes utilisées pour l'étude d'impact ont été définies par des écologues de la société Envolis dont le siège social est à Gujan-Mestras. Elles n'ont pas été remises en cause ni par la MRAe, ni par le CNPN.

Le résumé non technique est qualifié par l'autorité environnementale de : « *clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte* ».

L'étude d'impact a été menée dans le respect des textes en vigueur et avec une méthodologie reconnue. Les mesures ERC ont été mises en œuvre et les dispositions prises pour pallier les désordres qui sont détaillées dans le rapport, sont à la fois règlementaires et jugées satisfaisantes par les autorités environnementales.

Une inquiétude demeure concernant les nuisances sonores.

Certains contributeurs ont mis en avant le « *calme* » et la « *quiétude des lieux* ».

Il faut rappeler que le hameau de la Croix d'Hins ainsi que l'emprise du SMR, se situent entre deux importantes infrastructures de transport distantes de 300m : la RD1250 par laquelle transitent chaque jour plus de 7000 véhicules et la voie ferrée classée en catégorie 2 dans une échelle de bruit de 1 à 5. L'étude d'impact présente les résultats des campagnes de mesures de bruit réalisées en juin 2022 et en avril 2023 qui ont permis d'établir le niveau du bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit.

Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station. C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants : 49.5 DB de jour et 34.5 DB de nuit.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marchepime du 15 avril au 17 mai 2024

Au regard de la réglementation en vigueur, en période d'exploitation, le niveau de bruit ambiant toutes sources confondues ne devra pas dépasser au même endroit, 54.5 de jour et 38.5 de nuit. La notice acoustique, après avoir enregistré et modélisé tous les bruits générés par le SMR, a conclu que le niveau sonore n'atteindra pas cette limite légale.

LISEA s'est engagé à ce qu'il n'y ait pas d'opérations bruyantes à l'extérieur entre 7h et 22h, en particulier le reprofilage des roues dans le tour en fosse et le nettoyage haute pression des rames. La ligne RFN est fermée de 23h30 à 4h30. Aucune rame ne pourra entrer ou sortir du site dans ce créneau. Seuls les mouvements internes seront possibles.

Même si la Croix d'Hins est soumise aujourd'hui à un environnement sonore dont les habitants s'accoutument, leur légitime inquiétude ne doit pas être occultée.

Il appartient aux autorités compétentes de s'assurer qu'en période d'exploitation, le SMR respecte les émergences sonores autorisées par la loi.

11/ Les conclusions motivées et l'avis du CE au regard de la demande d'enregistrement au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE)

Le projet de SMR est classé « enregistrement » au regard de la législation des ICPE, au titre de son : « atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, d'une superficie supérieure à 5000m² »

Les activités du SMR seront examinées au regard des intérêts à protéger qui sont définis par l'article L. 511-1 et l'article L. 211-1 du code de l'environnement :

-de l'article L511-1 du code de l'environnement :

Sont soumis aux dispositions du présent titre les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvenients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation économe des sols naturels, agricoles ou forestiers, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.

-de l'article L 211-1 du code de l'environnement et en particulier :

-I/2° La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales ;

-II La gestion équilibrée doit permettre en priorité de satisfaire les exigences de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population.

L'article L511-1 / Les dangers ou inconvenients

A /pour la commodité du voisinage.

Les habitants de la Croix d'Hins ont manifesté leur inquiétude quant au niveau des bruits générés par l'activité du SMR qui viendraient s'ajouter à leur environnement sonore déjà impacté par la circulation sur la RD1250 et sur la voie ferrée. Ce sujet a été traité supra dans l'étude d'impact. Il appartient aux autorités compétentes de s'assurer qu'en période d'exploitation, le SMR respecte les émergences sonores autorisées par la loi.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marchepierre du 15 avril au 17 mai 2024

Une habitante du quartier de Testemaure, ayant participé aux séances de concertation, a signalé que « *certains trains pourraient entrer dans le centre de maintenance en provenance d’Arcachon, de ce fait ils vont ralentir et freiner au niveau des habitations côté TESTEMAURE et impasse de la Massère générant une surproduction de bruit à haute intensité sans aucune protection* ».

La gare de Marcheprime est desservie par la ligne TER 32 Bordeaux-Arcachon ; ligne TER la plus fréquentée de Nouvelle-Aquitaine avec plus de 10.000 voyageurs/jour en semaine et 50 TER/jour depuis juillet 2017. Entre 2002 et aujourd’hui, la Région a créé 15 trains supplémentaires sur cette ligne dont la fréquentation a progressé de 69%.

La gare de Marcheprime est aujourd’hui la 9ème gare TER de Nouvelle Aquitaine en termes de fréquentation. Elle comptabilise 1227 montées et descentes par jour en semaine, soit une augmentation de 28% sur les 5 dernières années (<https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/zoom-sur-la-gare-de-marcheprime#:~:text=190%20places%20de%20stationnement%2C%20dont,les%20personnes%20%C3%A0%20mobilit%C3%A9%20r%C3%A9duite>).

L’entrée quotidienne de 2 rames de TGV venant d’Arcachon dans le SMR ne modifiera pas sensiblement les nuisances sonores existantes à hauteur du quartier de Testemaure.

L’augmentation de la circulation routière sera de l’ordre d’une dizaine de camions et entre 100 et 200 véhicules légers par jour ce qui représente une augmentation du trafic d’environ 2.5%.

B / pour la santé, la sécurité, la salubrité publique : il faut distinguer l’exploitation de la phase travaux.

L’exploitation :

Le SMR ne diffusera aucune pollution atmosphérique.

La sécurité routière :

-Sur la RD1250

Ce sont plus de 7000 véhicules par jour qui empruntent la RD1250 au droit de la future emprise. L’accès au site sera sécurisé par un « tourne à gauche » dont le maître d’œuvre sera le conseil départemental. Une bande d’insertion de près de 300m est envisagée, suffisante pour ne pas impacter le trafic est-ouest. Les véhicules s’engageront sur l’emprise du site avant d’être identifiés et ne bloqueront donc pas la circulation sur la RD1250.

-Sur la piste cyclable qui longe la RD1250

Pour l’application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu’elle longe, sauf dispositions différentes prises par l’autorité investie du pouvoir de police. (https://www.securite-routiere-az.fr/p/piste-cyclable/?utm_source=copy&utm_medium=paste&utm_campaign=copypaste&utm_content=https%3A%2F%2Fwww.securite-routiere-az.fr%2Fp%2Fpiste-cyclable%2F)

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

L'aménagement de la sortie sera donc arrêté en concertation avec la mairie de Marcheprime à laquelle la décision de rendre la piste prioritaire appartiendra.

La sécurité incendie :

24h/24h et 7j/7j, 1 personne au poste d'accueil est chargée de l'accueil, de la conciergerie, du gardiennage, de la sûreté et de la sécurité-incendie.

Les trains en maintenance sur le SMR ne fonctionneront pas au gaz ou à l'hydrogène.

Tous les résineux dans un rayon de 30m autour des limites de l'installation seront coupés y compris ceux de la parcelle T09 de la société forestière GROUPAMA.

LISEA appliquera les obligations légales de débroussaillage.

Afin d'assurer la défense incendie du SMR, seront installés :

- 7 poteaux incendie pour la défense du hall dont un mutualisé pour la défense de la sous-station et du poste de sécurité,

- 1 poteau incendie pour la défense de bâtiment du tour en fosse.

Ce dispositif sera alimenté en eau à partir de différents moyens de stockage validés par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS).

Les eaux d'extinction seront confinées au sein de 2 bassins de rétention du site de 5 000 m³ et 1 400 m³. Ces bassins de rétention seront munis de vannes automatiques permettant de les obturer. Elles seront asservies au déclenchement de la détection incendie. Elles pourront être également fermées manuellement.

Le réseau des eaux usées créé sur le site du SMR sera raccordé à Marcheprime, le long de la RD1250 par une canalisation spécifique équipée d'un poste de refoulement installé sur le SMR.

La station d'épuration d'une capacité de 8000 équivalent-habitants permettra d'absorber les 28.193 m³ d'eaux usées générées tous les ans par le SMR.

La phase travaux :

Le début prévisionnel des travaux est prévu pour mi-2025 pour une durée de 2 ans. La mise en service du site est prévue en 2027.

Les riverains seront informés par LISEA et la ville de Marcheprime par voie d'affichage, au besoin par voie de presse et lors de réunions publiques et visites de chantier, des modalités de travaux, des éventuels désagréments programmés et des moyens mis en œuvre pour limiter ces nuisances. Le planning prévisionnel des travaux sera communiqué.

Outre la création des infrastructures techniques en particulier le bâtiment de maintenance de 250m de long et 58m de large et 16 m de haut, c'est la réalisation des voies ferrées

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

internes, de la voirie, des bassins de rétention et d'infiltration qui va générer environ 93.670 m³ de déblais à évacuer et 68.150 m³ de remblais à apporter. Un plan de circulation des poids lourds apparaît indispensable.

Le tourne à gauche sera réalisé avant le début de la phase travaux ce qui facilitera l'entrée et la sortie du site.

C/ pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages

Le périmètre de la zone est concerné par un risque de débordement de la nappe superficielle.

Si un rabattement de nappe est indispensable pendant la phase de travaux, il n'y aura pas de rabattement de nappe en phase d'exploitation.

La nappe est vulnérable au risque de pollution. La création d'une collecte différenciée et de l'évacuation des eaux usées de toute nature liée aux différentes activités industrielles, à la voirie et la présence humaine seront mises en œuvre.

Le sol et le sous-sol sont typiques des Landes : une succession de couches sableuses plus ou moins denses, dont l'aliolite, quasi imperméable, qui limite l'infiltration des eaux de pluie.

Cet état implique une capacité de régulation (6400 m³ en deux bassins) et de grandes surfaces d'infiltration des eaux pluviales (1.43ha en deux bassins).

Le site d'implantation du SMR est isolé par les infrastructures routière, ferroviaire et les zones d'habitations du bourg de Marcheprime et du hameau de la Croix d'Hins. Il n'interagit pas avec des sites Natura 2000 ou autres ZNIEFF. Il n'a pas de connexion hydraulique avec les cours d'eau les plus proches.

Il n'y a pas de zones humides recensées sur le site à l'observatoire des zones humides du SDAGE.

Elles sont évaluées par examen floristique et pédologique du site d'emprise du SMR.

-668m² de zones humides ont été identifiées au regard de certaines formes végétales : la molinie et les ajoncs

-8320m² de zones humides ont été identifiées au regard de l'analyse hydromorphologique du terrain

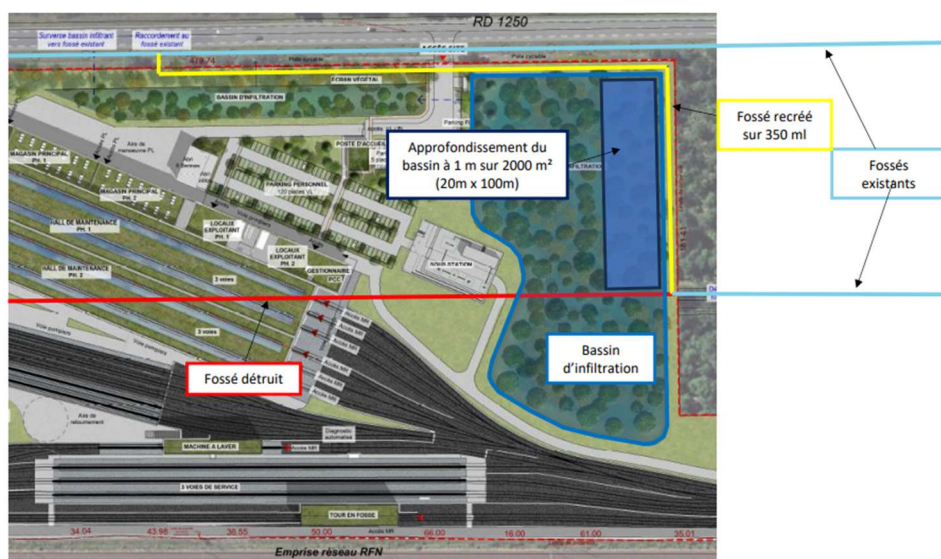
Certaines satisfaisant aux deux critères, ce sont 8848m² de zones humides qui sont compensées par une zone située au milieu de la parcelle qui est restée propriété de la mairie, au nord-est du SMR. Elle représente 1.46 ha, 1.35ha au titre de la compensation et 1090m² de zones humides déjà présentes sur la zone.

L'avenue de Testemaure qui traverse le site est bordée de deux fossés qui représentent, tant pour ce qui concerne l'écoulement des eaux que la préservation des écosystèmes aquatiques, un intérêt majeur.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

A l'ouest, le chemin venant de Marcheprime s'arrêtera en limite du SMR et les fossés seront détournés vers le fossé qui longe la RD1250 dès le début des travaux, pour venir se reconnecter à l'est (voir ci-dessous fossé en jaune).

A l'est, le chemin et ses deux fossés traverseront en l'état la parcelle appartenant à la mairie mais seront interrompus aux deux extrémités : du côté de la rue de la Station, les fossés seront connectés et passeront sous les voies tiroir par un busage adapté, du côté du SMR, ils seront connectés au fossé créé à cet effet (voir ci-dessous en jaune).



Le boisement est constitué de chênes rouges d'Amérique « *considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants* »

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A9ne_rouge_d%27Am%C3%A9rique

C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental, hormis une litière riche. Il sera compensé par le versement d'une indemnité au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB).

La faune et la flore sont présentées dans la demande de dérogation espèces protégées.

Une notice descriptive et paysagère (Pièce n°4 du permis de construire) présente les aménagements favorisant l'intégration du projet dans son environnement. Plusieurs photos jointes permettent de constater l'effet des choix architecturaux en particulier l'utilisation du bois en façade des bâtiments qui participe à leur intégration paysagère.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Les surfaces en pleine terre qui représentent 38% de l'emprise feront l'objet de nouveaux aménagements pour remplacer le peuplement de chênes rouges d'Amérique par des essences locales et rustiques de différents gabarits.

Une haie bocagère constituée d'essences arbustives locales sera réalisée à l'intérieur du site, le long de la RD1250.

Le parking sera végétalisé.

Les places de stationnement seront traitées en revêtement mixte, plaques de béton/gazon.

D / pour l'utilisation économe des sols naturels, agricoles ou forestiers.

Le pétitionnaire a cherché à partir de 2018 d'autres sites autour de Bordeaux, en particulier dans les emprises ferroviaires éventuellement disponibles. M. Gary directeur régional de SNCF réseau, à l'occasion d'un entretien avec le CE le 30 avril, a confirmé que SNCF réseau a participé avec LISEA à la recherche d'emprises susceptibles d'accueillir le projet. Le site de Marcheprime était le seul qui, à une distance raisonnable de Bordeaux, satisfaisait l'essentiel des critères recherchés et se situait sur une zone qui depuis 2016 était classée AUI « à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme » au PLU de Marcheprime.

E/ pour l'utilisation rationnelle de l'énergie.

La géothermie

L'utilisation de la géothermie pour couvrir la totalité des besoins énergétiques chaud/froid du site par l'utilisation de sondes fermées, relève de la Géothermie de Minimale Importance (GMI).

La GMI mise en œuvre est compatible avec les orientations du SDAGE Adour-Garonne 2022-2027, le SAGE « Nappes profondes de la Gironde » et celui de la « l'Eyre ». Elle ne recoupe pas les limites du périmètre de protection de captage de la Croix d'Hins.

Un champ de 35 sondes de 200 m de profondeur ou de 47 sondes de 150 m de profondeur devrait permettre de couvrir 100% des besoins en énergie chaud /froid du SMR.

Les panneaux photovoltaïques

Le photovoltaïque sur environ 5000m², en toiture du bâtiment de maintenance devrait produire annuellement 950 MWh. Les panneaux ne seront pas visibles de la RD1250.

F / pour la conservation des sites

En cas de cessation définitive de l'activité, LISEA « propose de conserver un usage ferroviaire et industriel à l'emprise du site ».

Des propositions détaillées ont été adressées au maire de Marcheprime le 7 avril 2023 (page 143 et 144) et approuvées par le maire le 13 avril 2023.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

L'article L211-1 / La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements.

Le paragraphe C supra rappelle les caractéristiques particulières du site, soumis :

-au risque de débordement de la nappe superficielle

Si un rabattement de nappe est indispensable pendant la phase de travaux, de juillet 2025 à août 2026, il n'y aura pas de rabattement de nappe en phase d'exploitation.

La nappe est vulnérable au risque de pollution. La création d'une collecte différenciée et l'évacuation des eaux usées de toute nature liée aux différentes activités industrielles, à la voirie et la présence humaine seront mises en œuvre.

Pendant la phase travaux, outre les mesures particulières décrites en page 196 de l'étude d'impact, la base de vie du chantier sera équipée de sanitaires avec une fosse septique étanche régulièrement vidangée.

-aux difficultés d'infiltration des eaux pluviales

L'artificialisation de 62% du site, implique une capacité de régulation (6400 m³ en deux bassins) et de grandes surfaces d'infiltration des eaux pluviales (1.43ha en deux bassins). Ce dispositif a été validé par le SIBA.

Il n'y aura pas de rejet d'effluent d'origine industrielle au milieu naturel.

Les eaux industrielles particulières :

-du tour à fosse : les égouttures seront stockées en fond de fosse puis vidangées

-de la voie de détagage G1 : lors des opérations de détagage, les eaux chargées en acide seront stockées dans une cuve de 25m³ et vidangées. Un rinçage de la voie sera effectué en fin d'opération. Hors opérations de détagage, les eaux recueillies sur cette voie seront les eaux pluviales et seront dirigées vers les bassins de rétention des eaux pluviales (EP)

Les eaux usées des voies :

-de la voie de décrassage G2 : un débourbeur/ déshuileur sera installé avant rejet dans le réseau des eaux usées (EU).

-des 3 voies de service G3, G4, G5 :

-pendant les périodes de lavage intérieur des rames, les eaux de lavage qui pourraient être déversées sur les voies seront dirigées vers une cuve de 25m³. Elles seront vidangées ou envoyées vers le réseau des EU, si les analyses effectuées dans la cuve le permettent.

Hors opérations de lavage ou de décrassage, les eaux recueillies sur ces voies seront les eaux pluviales et seront dirigées vers les bassins de rétention des EP.

Les eaux de la machine à laver :

Les eaux de la machine à laver seront récupérées pour retraitement (70 à 80%) ou envoyées dans le réseau des EU.

Les eaux industrielles du bâtiment principal :

Elles seront collectées, passeront dans un débourbeur/ déshuileur avant de rejoindre le réseau des EU.

Le réseau des EU, créé sur le site du SMR, sera raccordé à Marcheprime, le long de la RD1250 par une canalisation spécifique équipée d'un poste de refoulement installé sur le SMR. Une cuve de 15m³ en amont du poste de refoulement permettra le traitement H₂S des EU.

La station d'épuration d'une capacité de 8000 équivalent-habitants permettra d'absorber les 28.193 m³ d'EU générées par le SMR.

Pour ce qui concerne l'eau potable :

La commune a délégué à la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon Nord (COBAN) la gestion du réseau d'alimentation en eau potable et de défense incendie. L'eau distribuée sur la commune provient de deux forages, celui du bourg (260m) et celui de la Croix d'Hins (258m). Les deux forages profonds du bourg et de la Croix d'Hins et le réseau géré par la COBAN sont suffisamment dimensionnés au regard des besoins en eau potable du SMR, qui sont estimés à 16.000 m³/an, 3174 m³ au titre de l'eau sanitaire, 12.667 m³ au titre du process et 365 m³ au titre de l'arrosage des espaces verts.

La canalisation qui relie le bourg à la Croix d'Hins et longe aujourd'hui l'avenue de Testemaure sera détournée et contournera le site par le nord, le long de la RD1250.

La Géothermie de minime importance mise en œuvre est compatible avec les orientations du SDAGE Adour-Garonne 2022-2027, le SAGE « Nappes profondes de la Gironde » et celui de la « l'Eyre ». Il ne recoupe pas les limites du périmètre de protection de captage de la Croix d'Hins.

Les conclusions motivées

Le projet de site de maintenance des TGV et autres matériels ferroviaires est :

nécessaire

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Il faut souligner l'avis de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (annexe 4/ les contributions /contribution 53) : « *La FNAUT salue toutes avancées et projets de transports en commun qui facilitent les déplacements par un mode décarboné. Les trains électriques sont plébiscités ; le succès de la liaison Bordeaux-Paris depuis 2017 le démontre. Mais le nombre encore insuffisant de rames sur la liaison est le résultat, malgré l'ouverture à la concurrence, de l'absence d'infrastructures de maintenance (hors SNCF). Le projet présenté par la société LISEA vient combler ce manque. A courte distance de la Métropole Bordelaise et à proximité de la ligne internationale France-Espagne, le site retenu est idéalement situé permettant une immobilisation minimisée des rames. Placé dans une zone périurbaine, les spécificités d'exploitation d'un site de maintenance et de remisage ferroviaires sont bien prises en compte dans le permis de construire et la demande d'autorisation environnementale. Les services de l'Etat seront là pour faire appliquer les législations afférentes. Pour toutes ces raisons, la FNAUT ne peut que donner un avis favorable à ce projet indispensable aux utilisateurs du mode ferroviaire que nous représentons depuis 1978.*

Pour la FNAUT, le président de la FNAUT Régionale, Christian Broucaret. »

Cet avis met en exergue :

-l'importance du projet au regard du développement ferroviaire et le report modal vers les transports en commun.

-la pertinence du choix du site

-le respect des législations au regard de l'exploitation sous le contrôle des services de l'Etat.

Il est considéré par ailleurs comme « *stratégique pour le bon fonctionnement du système ferroviaire* » par l'autorité de régulation des transports et qu'il « *présente une raison impérieuse d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen.* » par le CNPN cité précédemment.

Au seul endroit disponible autour de Bordeaux

La recherche d'un site susceptible de satisfaire aux nombreux critères techniques liés à son activité industrielle ferroviaire (proximité de Bordeaux St Jean, proximité du RFN, suffisamment grand pour faire du remisage, compatible avec les plans d'urbanisme, etc.) a amené LISEA à solliciter SNCF réseau. Après des études de faisabilité conduites de fin 2018 à fin 2021, c'est le site de Marcheprime qui remplissait tous les critères qui a été arrêté, les contraintes environnementales identifiées n'étant pas bloquantes.

Respectueux du cadre légal et réglementaire

Le projet s'inscrit dans la démarche ERC, Eviter, Réduire, Compenser qui a été respectée, de la recherche du site d'implantation jusqu'aux modalités de compensation qu'autorise la loi qui ont permis d'atteindre une absence de perte nette de biodiversité. A ce titre, les dispositions mises en œuvre pour le lotier hispide décrites en partie 1 paragraphe 24 pour une espèce contactée en 2020 et totalement disparue en 2023, son habitat ayant été colonisé par des espèces plus compétitrices, montrent la qualité de la démarche ERC.

Approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

(L'avis du conseil municipal de Cestas n'a pas été communiqué dans les délais fixés par l'arrêté préfectoral)

Mais dans un environnement naturel et humain sensible

L'environnement naturel

La nappe superficielle

Le territoire de Marcheprime, comme toutes les Landes de Gascogne, de l'estuaire de la Gironde aux rives de l'Adour est sensible aux remontées de la nappe superficielle. C'est pour transformer des terres incultes et marécageuses qu'une loi de 1857 va imposer la création d'un massif forestier constitué essentiellement de pins maritimes : « *Dans les départements des Landes et de Gironde, les terrains communaux seront assainis etensemencés en bois aux frais des communes qui en seront propriétaires. Au cas où elles ne pourraient ou ne voudraient le faire, l'État y pourvoirait* » (extrait de la loi).

Sur l'emprise retenue, la nappe superficielle remplit les fossés et les quelques zones humides en période hivernale (-052cm/ au sol naturel).

Cette contrainte naturelle bien connue impose des techniques architecturales aujourd'hui maîtrisées et des aménagements destinés à pallier les effets cumulés de pluies abondantes et de niveau élevé de la nappe. Le dispositif de stockage puis d'injection à débit régulé dans de grands bassins d'infiltration temporise la dispersion des eaux pluviales et neutralise les effets de l'artificialisation de 62% du terrain d'assiette. Un système de surverse maîtrisée (buses de Ø 20) du bassin sud vers le bassin nord puis du bassin nord vers le fossé qui longe la RD1250 interdit toute submersion du site.

Toutefois, pendant les travaux et entre la mi-décembre et la mi-avril, les eaux d'exhaure venant s'ajouter aux eaux pluviales, les capacités du fossé qui longe la RD1250 pourraient être atteintes. Dans ce cas, des dispositions devront être prises afin d'éviter des impacts éventuels sur le quartier de Testemaure.

La nappe est vulnérable au risque de pollution. La création d'une collecte différenciée et l'évacuation des eaux usées de toute nature liée aux différentes activités industrielles, à la voirie et à la présence humaine décrites supra, permettent de maîtriser le risque.

La faune et la flore

Le site étant coïncé entre la RD1250 au nord, la voie ferrée distante de 300m au sud, le hameau de la Croix d'Hins à l'est, il est isolé de son environnement avec lequel il n'a que peu d'échanges.

Le diagnostic écologique décrit précisément infra, au paragraphe 14, a mis en exergue que :

- les landes à bruyères et ajoncs favorables à la fauvette pitchou représentent un enjeu fort
- les landes à molinie favorables au fadet des Laïches représentent un enjeu fort
- le lotier hispide représente un enjeu fort

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

et que les mesures de compensation mises en œuvre sont conformes aux textes en vigueur.

L'environnement humain

Les nuisances sonores représentent le premier sujet d'inquiétude des riverains du SMR.

Les campagnes de mesures de bruit réalisées en juin 2022 et en avril 2023 ont permis d'établir le niveau du bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit.

Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station (point ZER 01 ou PF 1). C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants.

	Niveau sonore en DB de 7h à 22h	Niveau sonore en DB de 22h à 7h
	L50	L50
ZER 01 / PF1	49.5	34.5

L'arrêté du 23/01/97 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement détermine les niveaux d'émergence à ne pas dépasser.

Dans le cas examiné, ils sont de +5 DB de jour et de +4 DB de nuit

Ainsi, le tableau ci-dessous indique le niveau de bruit ambiant admissible en période d'exploitation, toutes sources confondues, qui ne devra pas être dépassé pour respecter les émergences réglementaires

	Niveau à ne pas dépasser de jour	Niveau à ne pas dépasser de nuit
ZER 01/PF1	54.5	38.5

.En accord avec l'inspection des installations classées, LISEA réalisera des mesures des niveaux d'émission du SMR.

La sécurité routière préoccupe les Marcheprimais, qui savent que la RD1250, très fréquentée au quotidien est sclérosée en fin de WE et en période estivale. Les aménagements en projet devraient limiter les impacts sur la circulation routière : le tourne à gauche annoncé de près de 300m et l'espace d'accueil suffisamment dimensionné en amont du poste de contrôle absorberont les véhicules en attente de pouvoir pénétrer sur le site du SMR.

La sécurité de la piste cyclable : l'aménagement de la sortie du SMR sera arrêté en concertation avec la mairie de Marcheprime à laquelle la décision de rendre la piste prioritaire appartiendra.

L'avis du CE relatif à la demande d'enregistrement au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE)

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Considérant que le projet de site de maintenance et de remisage est un projet d'intérêt public visant à augmenter la capacité de transport ferroviaire et à favoriser ainsi le report modal depuis la route vers le fer,

Considérant que l'étude d'impact a été menée dans le respect des textes en vigueur et une méthodologie reconnue par les autorités environnementales

Considérant que ce projet satisfait aux articles L511-1 et L211-1 du code de l'environnement et s'est inscrit dans la démarche ERC,

Considérant que ce projet a été approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios,

Considérant que l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été conformes aux lois qui les régissent,

J'émet un avis favorable au projet de site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime

Cet avis est assorti d'une réserve et d'une recommandation :

Une réserve : Le SMR devra en période d'exploitation respecter strictement les émergences sonores autorisées par la loi pour ce qui concerne le hameau de la Croix d'Hins. Des contrôles devront être effectués sous l'autorité et selon des modalités déterminées par les services compétents de l'Etat.

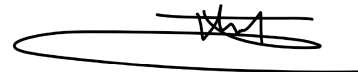
Une recommandation :

-pendant la phase travaux, mettre en place un plan de transport pour les camions de chantier, sur le site et aux abords du site, qui intègre les itinéraires spécifiques vers les sites de valorisation des déchets.

Bordeaux le 5 juin 2024

le commissaire enquêteur

Pierre PECHAMBERT



12/ Les conclusions motivées et l'avis du CE au regard de la déclaration au titre de la loi sur l'eau

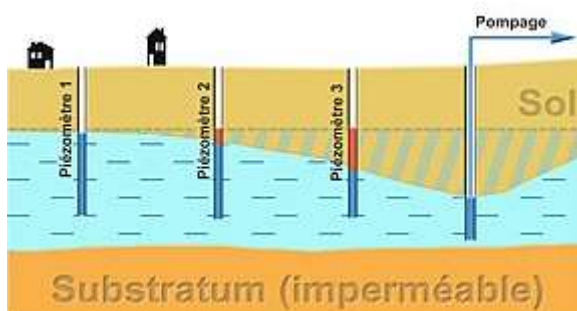
Au regard de la nomenclature définie à l'article L214-2 du code de l'environnement, le projet de SMR relève du régime de déclaration :

- au titre du réseau de piézomètres de surveillance
- au titre du rabattement de nappes pendant la phase chantier
- au titre du rejet des eaux pluviales sur le sol
- au titre des zones humides impactées.



Le réseau de piézomètres :

Afin de réaliser un suivi du niveau de la nappe superficielle, 6 piézomètres ont été installés, à l'intérieur du périmètre du site. Ce suivi piézométrique entre dans le cadre de l'étude hydro géomorphologique du site, nécessaire à la détermination et la délimitation des zones humides. (page 47 du dossier loi sur l'eau).

3 piézomètres posés à une certaine distance d'un forage actif (pompage d'eau de la nappe phréatique libre) permettent de mesurer l'importance du [rabattement de nappe](#) autour du point de captage. En rouge : le déficit par rapport au niveau théorique dit « [niveau piézométrique zéro](#) », ici figuré par le pointillé bleu horizontal, correspondant au plafond théorique de la nappe).



<https://fr.wikipedia.org/wiki/Pi%C3%A9zom%C3%A8tre>

Piézomètres sur le site	Piézomètres sous la ligne RTE
	

Le rabattement de nappe pendant le chantier :

Les travaux vont nécessiter des opérations de rabattement de nappe de juillet 2025 à août 2026. Avec l'accord du SIBA, 51.800 m³ d'eau seront prélevés pendant ces 14 mois et seront rejetés dans le fossé situé au nord du site, le long de la RD1250, après avoir traversé un bac décanteur. Une partie sera stockée dans une bache pour alimenter la zone humide et maintenir en permanence un niveau d'eau minimum de 30cm.

Ces eaux de pompage feront l'objet d'un rejet dans le fossé de la route départementale situé au nord du site, avec un débit maximal de 6,2 m³ /h, correspondant au débit maximum pompé en situation eaux de chantier. Le rejet de ces eaux d'exhaure a été accepté par le SIBA.

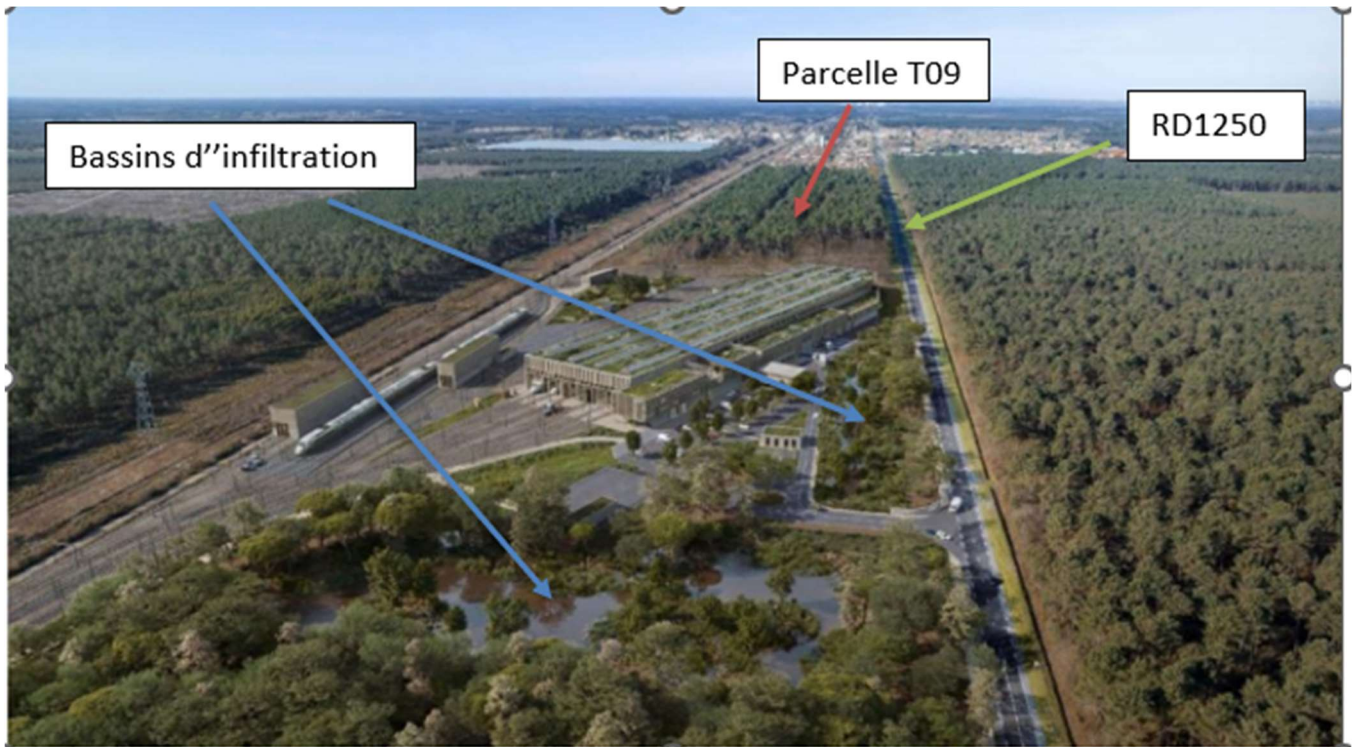
Fossé de la RD1250



Le problème de la capacité du fossé (photo ci-contre) à absorber le cumul des eaux pluviales et des eaux d'exhaure se pose de la mi-décembre à la mi-avril quand la nappe est au plus haut. Le débit annoncé de $6.2\text{m}^3/\text{h}$, apparaît très faible. Dans tous les cas, l'évacuation des eaux d'exhaure ne devra avoir aucun impact sur le quartier de Testemaure et les lisières est de Marcheprime.

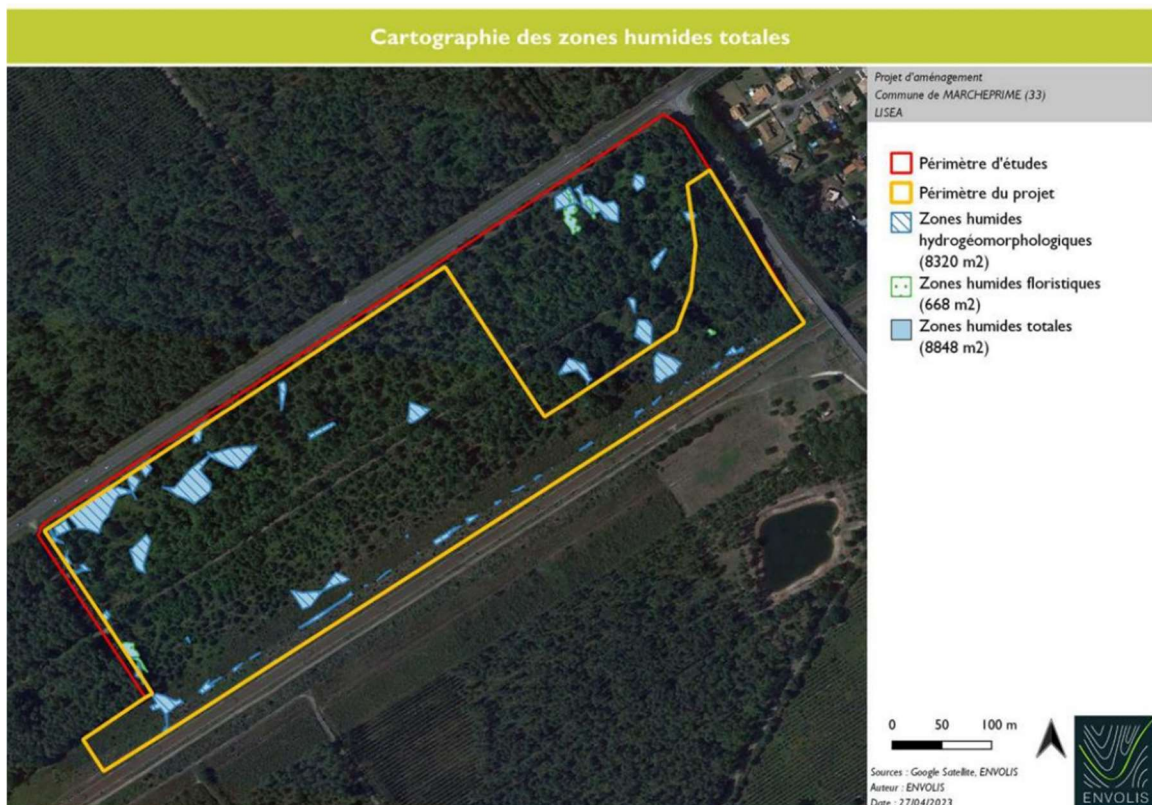
Le rejet des eaux pluviales sur le sol :

Pour éviter tous risques de pollution des eaux souterraines, le projet de SMR prévoit que les eaux pluviales des surfaces imperméabilisées (toitures, voiries routières, faisceaux de voies ferroviaires) soit collectées dans deux bassins de rétention étanches et enterrés d'une capacité totale de 6400 m^3 . Ces deux bassins seront équipés de paniers dégrilleurs en entrée et de débourbeurs/déshuileurs en sortie, afin d'éviter toute fuite de polluant. Après stockage et traitement dans ces bassins, les eaux sont renvoyées par pompage à débit régulé (3 l/s/ha) vers deux bassins d'infiltration d'une surface totale de $1\text{ha}43$, dimensionnés pour stocker une pluie de 50 mm/m^2 (50 L/m^2), conformément au règlement d'assainissement du SIBA figurant dans le PLU. Ces bassins sont équipés d'une surverse sur le fossé qui longe la RD1250. Afin de réduire les débits de ruissellement du site et de favoriser l'infiltration, la structure du parking est infiltrante. Aucun traitement des eaux du parking n'aura donc lieu avant infiltration. Cette disposition a été validée par le SIBA.



Les zones humides impactées :

Copie page 81 de l'étude d'impact



Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Il n'y a pas de zones humides recensées sur le site à l'observatoire des zones humides du SDAGE.

Elles sont évaluées par examen floristique et pédologique du site d'emprise du SMR.

-668m² de zones humides ont été identifiées au regard de certaines formes végétales :
la molinie et les ajoncs

-8320m² de zones humides ont été identifiées au regard de l'analyse
hydromorphologique du terrain

Certaines satisfaisant aux deux critères, ce sont 8848m² de zones humides qui doivent être compensées.

Elles seront compensées au-delà des 150% imposés par le SDAGE Adour-Garonne.

La zone de compensation retenue est située au milieu de la parcelle qui est restée propriété de la mairie, au nord-est du SMR. Elle représente 1.46 ha, 1.35ha au titre de la compensation et 1090m² de zones humides déjà présentes sur la zone.

Une convention a été signée entre LISEA et la commune visant à rendre la zone de compensation inconstructible pendant au moins 30 ans. Le reste de la parcelle est classée en zone AUI. Les interactions entre la zone de compensation et le reste de la parcelle ont amené LISEA à solliciter son classement en zone N.

Le site de compensation est boisé. Le peuplement de chênes rouges d'Amérique qui l'occupe sera supprimé pour rouvrir le milieu, les sujets les plus âgés étant conservés. Un étrépage sur 20 à 30 cm sera réalisé pour abaisser le niveau du sol et assurer les conditions favorables à une végétation hydrophile comme la molinie.

Conformément à l'article L212-1 du code l'environnement, le projet de SMR est compatible :

-avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)
« Adour-Garonne.

-avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « nappes profondes de la gironde »

-avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « L'Eyre, cours d'eau côtiers et milieux associés »

Les eaux usées et l'eau potable ont été l'objet d'un paragraphe dans la demande de déclaration au titre des ICPE.

Les conclusions motivées

Le projet de site de maintenance des TGV et autres matériels ferroviaires est :

(voir les conclusions motivées de la demande d'enregistrement au titre des ICPE)

- **Nécessaire**
- **Au seul endroit disponible autour de Bordeaux**
- **Respectueux du cadre légal et réglementaire**
- **Approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios.**
- **Mais dans un environnement naturel et humain sensible**

L'avis du CE relatif à la demande de déclaration au titre de la loi sur l'eau

Considérant que le projet de site de maintenance et de remisage est un projet d'intérêt public visant à augmenter la capacité de transport ferroviaire et à favoriser ainsi le report modal depuis la route vers le fer,

Considérant que ce projet est conforme à l'article L214-1 et L211-1 du code de l'environnement et compatible avec le SDAGE « Adour-Garonne » et les SAGE de sa zone d'implantation,

Considérant que ce projet a été approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios.

Considérant que l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été conformes aux lois qui les régissent,

J'émet un avis favorable au projet de site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime


Cet avis est assorti d'une réserve :

-l'évacuation des eaux d'exhaure ne devra avoir aucun impact sur le quartier de Testemaure et les lisières est de Marcheprime.

Bordeaux le 5 juin 2024

le commissaire enquêteur

Pierre PECHAMBERT



Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

13/ Les conclusions motivées et l'avis du CE au regard de la demande d'autorisation de défrichement

Le défrichement est régi par le code forestier en particulier :

-l'articles L341-1 : « *Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.* »

-l'article L341-3 : « *L'autorisation est expresse lorsque le défrichement :*

1° Est soumis à enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement »

-l'article L341-6 :

- « L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable »

- « Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article en versant une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. Le produit de cette indemnité est affecté à l'établissement mentionné à l'article L. 313-1 du code rural et de la pêche maritime pour alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 156-4 du présent code, dans la limite d'un plafond annuel ».

Le dossier de demande d'autorisation de défrichement concerne :

-1/ l'emprise du SMR 11ha16a 35ca peuplée de chênes rouges d'Amérique. La partie sud, sous la ligne RTE est un milieu ouvert de lande et d'ajoncs, gyrobroyé tous les ans.

-2/ la zone humide de 1ha 36a 53ca, peuplée de chênes rouges d'Amérique, sachant que les arbres les plus anciens seront préservés.

-3/ une bande 16a et 07ca à l'ouest appartenant à la société forestière GROUPAMA pour le dévoiement de la ligne RTE.

-4/ la parcelle H09 de 12ha 12a 57ca de la parcelle H09 au titre de la compensation de l'habitat de la fauvette pitchou, de l'hypolais polyglotte et du tarier pâtre. Cette plantation de pins trentenaires a déjà été exploitée en 2023.

Les surfaces 1 et 2 sont peuplées de feuillus. Elles représentent 12ha 52a 88ca.

Les surfaces 3 et 4 sont peuplées de pins maritimes. Elles représentent 12ha 28a 64ca.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marchepime du 15 avril au 17 mai 2024



Conformément à l'article L341-6 du code forestier, elles seront compensées :

- pour les feuillus, par le versement de 68.908 € au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB).

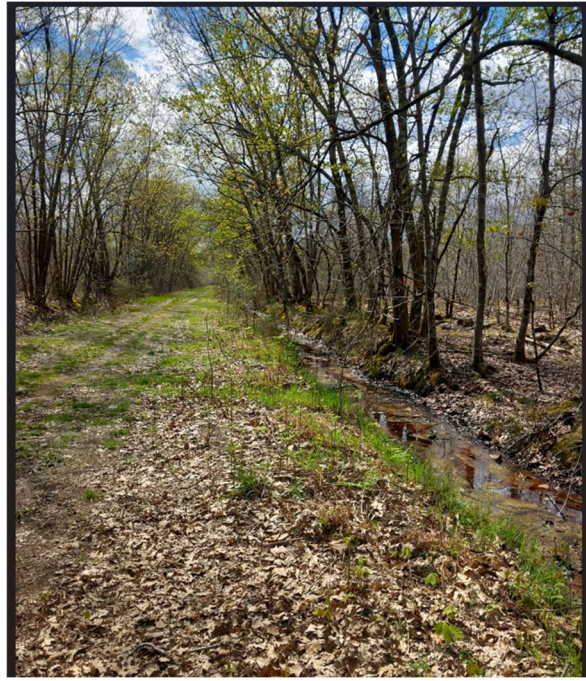
- pour les résineux, le ratio de compensation étant de 2, ce sont 24ha 57a 28ca qui seront replantés sur des terrains situés sur les communes de Sainte-Hélène, Carcans, Saint Aubain du Médoc, Saint Jean d'Illac et Audenge.

La qualité du peuplement

Le chêne rouge d'Amérique est « *considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants* »

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A9ne_rouge_d%27Am%C3%A9rique)

C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental.



Le défrichage est envisagé entre novembre 2024 et fin janvier 2025, soit avant la période de reproduction et de nidification de l'avifaune et des amphibiens.

Les conclusions motivées

Le projet de site de maintenance des TGV et autres matériels ferroviaires est :

(voir les conclusions motivées de la demande d'enregistrement au titre des ICPE)

- **Nécessaire**
- **Au seul endroit disponible autour de Bordeaux**
- **Respectueux du cadre légal et réglementaire**
- **Mais dans un environnement naturel et humain sensible**

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

L'avis du CE relatif à la demande de défrichement

Considérant que le projet de site de maintenance et de remisage est un projet d'intérêt public visant à augmenter la capacité de transport ferroviaire et à favoriser ainsi le report modal depuis la route vers le fer,

Considérant que le défrichement envisagé satisfait aux articles L341-1 et L341-6 du code forestier qui définissent le défrichement et les conditions de son autorisation,

Considérant que ce projet a été approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios,

Considérant que l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été conformes aux lois qui les régissent,

J'émet un avis favorable au projet de site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime

Cet avis favorable est assorti d'une recommandation :

la capture temporaire avec relâcher / différé, d'une liste d'individus comprenant : hérisson, lézard, couleuvre, crapaud, grenouille, rainette, triton etc., doit être entreprise dès le défrichement / dessouchage de l'emprise du SMR.

Bordeaux le 5 juin 2024

le commissaire enquêteur

Pierre PECHAMBERT



14/ au regard de la demande de dérogation espèces protégées

La demande de dérogation au titre de la destruction de sites de reproduction d'espèces protégées, concerne :

- le débroussaillage de la lande à ajonc au sud du périmètre (fauvette pitchou, couleuvre, etc.) sous la ligne RTE,
- le défrichement du boisement de chênes rouges d'Amérique (verdier d'Europe et autre avifaune),
- la destruction des milieux favorables aux reptiles,
- le détournement de fossés favorables aux amphibiens.

Elle est accompagnée :

- d'une demande de dérogation pour la capture temporaire pendant la phase chantier, avec relâcher / différé, d'une liste d'individus comprenant : hérisson, lézard, couleuvre, crapaud, grenouille, rainette, triton etc.
- d'une demande d'enlèvement de spécimens d'espèces végétales protégées relative au lotus hispide sachant que cette espèce n'a plus été identifiée sur le site à l'occasion d'un inventaire complet du 01/06/2023.

Le cadre juridique :

L'article L. 411-1 du code de l'environnement définit la nature des interdictions prévues en faveur de la protection des espèces et de leur habitat particulier.

L'article L. 411-2 précise les conditions pour déroger à ces interdictions

- en cas de raison impérative d'intérêt public majeur
- s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante
- si cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Le diagnostic écologique a été établi sur l'ensemble du cycle biologique des espèces.

La faune :

- L'avifaune à enjeu moyen à fort:

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

-la fauvette pitchou, espèce protégée à fort enjeu associée à un habitat ensoleillé d'ajoncs, de genêts, molinies et bruyères vues sous la ligne haute tension

-le verdier d'Europe à enjeu moyen, associé à un habitat de lisière de forêts, de haies.

-- Les mammifères :

Les inventaires de terrain ont mis en exergue la présence d'écureuils roux, de hérissons d'Europe et de lapins de garenne qui sont des espèces très communes à enjeu assez faible.

-- Les chiroptères :

9 espèces de chauve-souris ont été contactées sur le site. Elles utilisent les lisières forestières pour chasser. Le boisement de chênes rouges ne constitue pas un habitat recherché par les chiroptères.

--Les amphibiens et les reptiles à enjeu assez faible à moyen :

La rainette méridionale, la grenouille agile ont été observées dans les fossés ou les bassins temporaires, sur et en limite du site. Le lézard des murailles a trouvé un habitat favorable dans la parcelle conservée par la mairie.

--Les insectes :

Aucun insecte à enjeu fort ou moyen n'a été recensé sur le site.

3 investigations dédiées à la recherche du fadet des Laïches n'ont pas permis de contacter l'espèce malgré la présence de landes à molinie.

Ce papillon « est inscrit sur la liste des insectes strictement protégés de l'annexe 2 de la Convention de Berne, sur la liste des insectes strictement protégés de l'annexe IV de la Directive Habitats du Conseil de l'Europe concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages du 21 mai 1992. »

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Fadet_des_la%C3%AEches).

Les habitats :

Les habitats à enjeu moyen à assez forts : la lande à molinie, la prairie à ajoncs, les zones humides, les fossés, en particulier celui près de la voie ferrée.

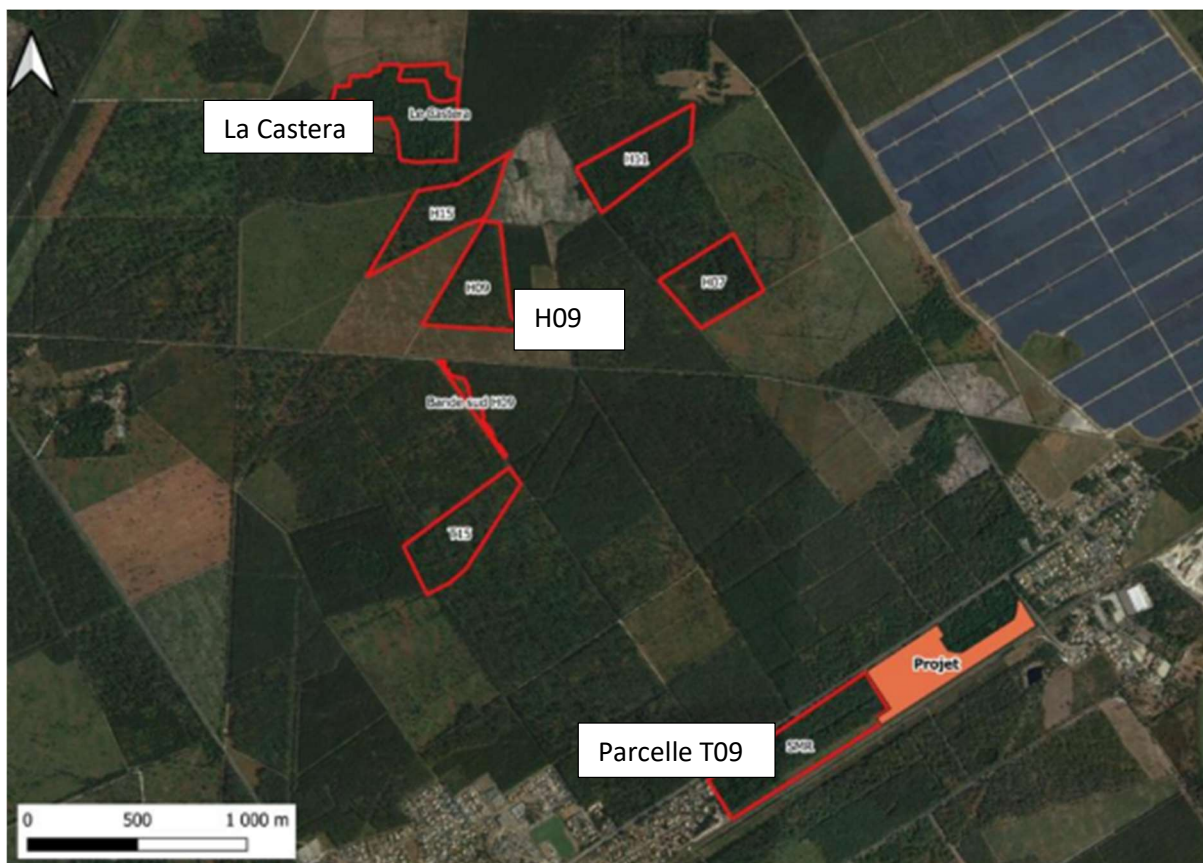
La flore :

202 pieds de lotier hispide, espèce protégée en Aquitaine, contactés lors des inventaires 2019/2020 n'ont plus été observés à l'occasion d'un inventaire complet le 01/06/2023, l'espace concerné ayant été colonisé par des espèces plus compétitrices.

En résumé

- les landes à bruyères et ajoncs favorables à la fauvette pitchou représentent un enjeu fort
- les landes à molinie favorables au fadet des Laïches représentent un enjeu fort
- le lotier hispide représente un enjeu fort

Les mesures de compensation mises en œuvre :



-relatives aux espèces protégées :

Après échanges avec la DREAL, seules les parcelles H09 et T09 sur la commune de Marcheprime et La Castera sur Audenge sont retenues.

La parcelle H09 de 12,3 ha permettra la restauration de l'habitat de la fauvette pitchou, de l'hypolais polyglotte et du tarier pâtre, dans des ratios très largement supérieurs à ce qui est imposé.

La plantation de pins trentenaires a été exploitée en 2023. Le terrain sera aménagé pour développer et maintenir des landes et des espèces arbustives favorables aux espèces décrites supra.

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

Les parcelles La Castera et T09 permettront la compensation de l'avifaune forestière en particulier celle du verdier d'Europe, des mammifères, des reptiles et amphibiens.

Des aménagements adaptés aux espèces cibles seront réalisés : ouvertures de clairières, création d'une mosaïque d'habitats favorables, de tas de bois, maintien sur site d'arbres cassés ou morts, de chablis, etc.

La parcelle T09 étant contigüe au site du SMR, les mesures de compensation réalisées sont encore plus efficaces.

Les trois parcelles T09, H09 et La Castera appartiennent à la société forestière GROUPAMA avec laquelle des conventions d'une durée de 30 ans ont été signées, engageant le propriétaire à appliquer l'ensemble des mesures de compensations décrites.

-relatives aux amphibiens :

Elles consistent :

-à aménager dans le bassin d'infiltration de 1.5ha situé à l'est du SMR, un approfondissement de 1m de profondeur sur 2000m² afin que cette surface soit en permanence en eau.

-à maintenir les fossés extérieurs et à créer un fossé de 350ml pour relier les fossés centraux de l'avenue de Testemaure, interrompu au niveau du SMR.

- relatives au lotier hispide

Bien que l'espèce n'ait pas été contactée lors des investigations effectuées en 2023, un décapage et un stockage sélectifs du sol seront effectués à l'emplacement des 202 pieds relevés lors des inventaires de 2019- 2020. La zone prélevée correspond à une bande d'environ 200 m centrée sur la zone observée, permettant ainsi de favoriser la présence du lotier dans la banque de graines et donc d'encourager la reprise sur la zone d'accueil. La zone d'accueil, d'une surface supérieure à 5000 m², est située à l'est de la parcelle, au sein d'espaces verts du projet qui bénéficieront d'un bon ensoleillement.

-relatives à l'habitat favorable au fadet des Laïches

Le site identifié pour constituer un habitat favorable au fadet des Laïches se trouve dans la zone humide située au milieu de la parcelle qui est restée propriété de la mairie, au nord-est du SMR. Elle représente 1.46 ha, 1.35ha au titre de la compensation et 1090m² de zones humides déjà présentes sur la zone.

Le peuplement de chênes rouges d'Amérique qui l'occupe sera supprimé pour réouvrir le milieu, les sujets les plus âgés étant conservés. Un étrépage sur 20 à 30 cm sera réalisé pour abaisser le niveau du sol et assurer les conditions favorables à une végétation hydrophile comme la molinie.

Les conclusions motivées

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marchepierre du 15 avril au 17 mai 2024

Le projet de site de maintenance des TGV et autres matériels ferroviaires est :

(Voir les conclusions motivées de la demande d'enregistrement au titre des ICPE)

- **Nécessaire**
- **Au seul endroit disponible autour de Bordeaux**
- **Respectueux du cadre légal et règlementaire**
- **Approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios.**
- **Mais dans un environnement naturel et humain sensible**

L'avis du CE relatif à la demande de dérogation espèces protégées

Considérant que le projet de site de maintenance et de remisage est un projet d'intérêt public majeur,

Considérant que ce projet s'est implanté à Marcheprime à défaut d'avoir pu trouver un autre site satisfaisant,

Considérant qu'il ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle,

Considérant que ce projet a été approuvé par les conseils municipaux de Marcheprime et de Mios,

Considérant que l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été conformes aux lois qui les régissent,

J'émet un avis favorable au projet de site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime

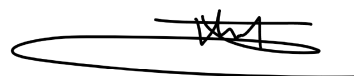
Cet avis est assorti d'une réserve :

-l'engagement par la mairie de classer en zone N à l'occasion d'une révision de son PLU les parcelles situées à l'est du SMR qui entourent la zone de compensation zones humides.

Bordeaux le 5 juin 2024

le commissaire enquêteur

Pierre PECHAMBERT



Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marcheprime du 15 avril au 17 mai 2024

2/ la demande de permis de construire

La demande de permis de construire a été déposée le 16 juin 2023. (plan du SMR en PJ n°13)

L'étude d'impact, identique à celle de la page 14 est jointe à la demande.

La notice descriptive s'attache à présenter la conformité du projet au règlement de la zone AUI du PLU.

Elle rappelle que ce projet entre dans la catégorie des Equipements d'Intérêt collectif et Services Publics (EICSP) et qu'à ce titre, conformément à l'article R.123-9 du code de l'urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme, « *des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* »

Ainsi, la hauteur du bâtiment de maintenance déroge à la règle des 12m en raison d'une part du plan des voies intérieures calé sur le niveau de la voie RFN et d'autre part de contraintes industrielles en particulier le passage des caténaires.

La révision allégée 2023 du PLU a ouvert la possibilité de créer des aménagements en sous-sol. Le paragraphe 2 alinéa a) du règlement précise que : « *sont autorisées les constructions et installations sous réserve : de ne pas comporter de sous-sol, à l'exception des éléments et ouvrages technico-fonctionnels, sous réserve d'être nécessaires à l'exécution des travaux, installations ou aménagements d'une occupation autorisée dans la zone* »

Ainsi, le projet peut comporter des aménagements en sous-sol, en particulier dans les locaux techniques, tour à fosse et niveau -1 des halls de maintenance.

Les EICSP étant libres d'implantation, le mur antibruit déroge à la règle de recul des 6 m. Il en va de même pour tous les bâtiments du SMR.

Les plans et autres documents obligatoires sont joints conformément à la partie 1 du bordereau de dépôt de pièces jointes, dont la note de calcul thermique réglementaire.

La COBAN, le SIBA, le SDIS, RTE et ENEDIS ont validé chacun pour ce qui les concerne : la capacité à satisfaire les besoins en eau potable du SMR, les modalités de collecte et de traitement de eaux pluviales et usées, la sécurité incendie, l'enterrement de la ligne de 63KV au sud de l'emprise et l'alimentation électrique du SMR le long de la RD1250.

Les conclusions motivées

Le projet de site de maintenance des TGV et autres matériels ferroviaires est :

(voir les conclusions motivées de la demande d'enregistrement au titre des ICPE)

- **Nécessaire**

- **Au seul endroit disponible autour de Bordeaux**

Enquête publique unique relative au projet de site de maintenance et de remisage TAGV sur la commune de Marchepime du 15 avril au 17 mai 2024

- **Respectueux du cadre légal et réglementaire**
- **Approuvé par le conseil municipal de Marcheprime**
- **Mais dans un environnement naturel et humain sensible**

L'avis du CE relatif à la demande de permis de construire

Considérant que le projet de site de maintenance et de remisage est un projet d'intérêt public visant à augmenter la capacité de transport ferroviaire et à favoriser ainsi le report modal depuis la route vers le fer,

Considérant que le formulaire de demande de permis de construire est complet et respecte le règlement de la zone AUI ou, au regard de sa nature, y déroge en conformité avec loi,

Considérant que l'étude d'impact a été menée dans le respect des textes en vigueur et une méthodologie reconnue par les autorités environnementales,

Considérant que ce projet a été approuvé par le conseil municipal de Marcheprime

Considérant que l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été conformes aux lois qui les régissent,

J'émet un avis favorable au projet de site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse sur la commune de Marcheprime

Cet avis est assorti de 2 réserves et 1 recommandation :

- le franchissement par la piste cyclable de l'accès au site doit être sécurisé.
- le tourne à gauche sur la RD1250 doit être dimensionné afin de ne pas apporter la moindre gêne à la circulation publique y compris sur la piste cyclable.

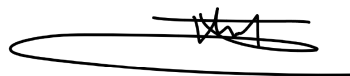
Une recommandation :

- végétaliser le mur antibruit et l'espace disponible entre le mur et la rue de la Station.

Bordeaux le mercredi 5 juin 2024

Pierre PECHAMBERT

Commissaire enquêteur



AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2023-08-13b-00928

Référence de la demande n°2023-00928-011-001

Dénomination du projet : Création d'un centre de maintenance et de remisage des TGV

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : Département : Gironde -Commune(s) : 33380 - Marcheprime.

Bénéficiaire : - LISEA, concessionnaire

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte

La société LISEA a déposé une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces végétales et animales protégées et de leurs habitats pour l'aménagement d'un centre de maintenance et de remisage des Trains Aptés à la Grande Vitesse (CMR TAGV) sur la commune de Marcheprime en Gironde. Le projet, qui concerne une superficie de 14 hectares, doit s'implanter à proximité de Marcheprime, entre la route départementale 1250 et la voie ferrée (Bordeaux-Arcachon) sur une parcelle principalement occupée par un boisement de chênes rouges d'Amérique.

Il comprend :

- le centre de maintenance proprement dit d'environ 28193 m², constitué de plusieurs bâtiments avec des espaces de bureaux, des ateliers et des locaux techniques ;
- la construction de voies ferroviaires d'accès de services de remisage sur environ 5600 mètres linéaires ;
- la création d'un parking de 135 places.

Le projet s'accompagne des opérations de raccordement au réseau ferré national et aux différents réseaux (électrique notamment). La création du SMR nécessite ainsi la mise en oeuvre des aménagements connexes comprenant:

- la création d'un carrefour sur la RD1250 ;
- le raccordement ferroviaire vers la voie ferrée située en limite sud ;
- le dévoiement du réseau RTE et la création d'un pylône électrique. L'analyse des incidences est intégrée dans le dossier.

Trente-cinq espèces protégées sont visées par la demande de dérogation et notamment la Fauvette pitchou (*Sylvia undata*), espèce à compétence CNPN en application de l'article R.411-13-2 du Code de l'Environnement.

Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)

Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional (accueil potentiel de rames TER régionales, RER Métropolitain de Bordeaux, accueil de locomotives de Fret) qu'au niveau national et européen (accueil de rames TAGV pour l'axe Paris-Bordeaux, développement du transport transversal Ouest-Est Bordeaux-Marseille/Nice/Ventimille). Aujourd'hui, la totalité des technicentres TAGV sont concentrés en Île-de-France, à l'exception du plus récent qui est situé à Lyon Guillotière. Le projet semble répondre au défi majeur de la maintenance décentralisée, essentielle pour redynamiser le développement du réseau ferré français. En l'absence de site dédié, l'offre de transport interrégional et radial ne pourra pas être développée dans des conditions favorables à moyen et long terme. La réalisation du projet offre une possibilité de maîtrise de la maintenance pour avoir une vision d'ensemble sur les opérations et les coûts d'exploitation, ce qui paraît recevable.

Absence de solution alternative satisfaisante.

La figure 1 p. 16 replace le projet dans le contexte urbain et périurbain dans lequel il se trouve :

- en extension directe de l'urbanisation du lieu-dit la Croix d'Hins ;
- au sein d'un milieu relativement boisé marqué par une importante activité sylvicole .

Des études comparatives pour l'emplacement du projet ont été menées de 2018 à fin 2021 et ont permis de maintenir le site de Marcheprime Croix-d'Hins comme le meilleur site selon une analyse reposant sur des critères environnementaux, fonciers, ferroviaires et fonctionnels pour réaliser le projet de site de maintenance.

L'analyse multi-critères est plutôt convaincante, car menée à une large échelle (rayon d'une heure autour de Bordeaux) sur onze sites différents. L'analyse telle que présentée, paraît satisfaisante, même si le critère environnemental constitue un critère plutôt « global » sans indications précises sur le cahier des charges. L'analyse intègre des **paramètres techniques** (surface nécessaire à ce type d'installation, existence ou possibilités de raccordement avec le réseau ferroviaire principal, comptabilité de localisation avec la futur LGV Bordeaux-Toulouse et le RER métropolitain, proximité d'un axe routier important facilitant la desserte des poids lourds, accès direct au réseau électrique de haute tension, absence de risque naturel ou technologique) **socio-économiques** (proximité du terminus commercial de Bordeaux, bassin de vie et de formation propice au recrutement et à la fidélisation d'emplois qualifiés, éloignement des habitations) et **administratifs** (comptabilité avec les documents d'urbanisme, environnementaux et paysagers). Le choix d'aménagement s'est porté sur la parcelle de Marcheprime et propose une implantation du projet **à l'écart de tout zonage environnemental**, enclavé entre la route départementale 1250 et la voie ferrée, principalement occupé par le chêne rouge d'Amérique.

Méthodologie

Le site d'implantation du projet a fait l'objet d'inventaires faune/flore réalisés en février, avril, et septembre 2019, février, mars, avril, mai, juin, juillet 2020, septembre 2021, juin et septembre 2023.

Les méthodologies relatives aux expertises de terrain (sauf chiroptères) sont décrites de manière très succincte (reptiles, amphibiens, insectes) et ne nous permettent pas d'évaluer leur qualité.

Pour les chiroptères, 15 pages sont consacrées à la description de la méthodologie (annexe 5 page 396) et à l'analyse de la présence de ce groupe. L'information y est abondante, en revanche la structuration du texte est confuse et les moyens mobilisés insuffisants (deux nuits d'écoutes, le 01/06/2023 et le 12/09/2023 seulement). Le CNPN recommande généralement au moins trois passages, bien repartis dans le cycle biologique de l'espèce.

Synthèse des enjeux faune/flore

Concernant la faune, les investigations ont mis en évidence des enjeux en particulier parmi les oiseaux (Fauvette pitchou, Verdier d'Europe, Pic épeichette, Milan noir), les chiroptères (Pipistrelle, Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées, Noctule de Leisler, Sérotine commune), les reptiles et les amphibiens (Crapaud épineux, Grenouille agile, Rainette méridionale, Triton palmé, Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles), et les insectes (papillons notamment). Les principaux enjeux concernent les secteurs de lande à Bruyères et Ajoncs constituant un habitat favorable à la Fauvette pitchou (enjeu fort), ainsi que les secteurs de lande à Molinie, les boisements de Chênes rouge et les fossés constituant des habitats favorables à la reproduction des amphibiens (enjeu qualifié de moyen).

Concernant la flore, la présence de deux espèces végétales patrimoniales au sein du périmètre de projet et de ses alentours a été mise en exergue. Il s'agit du lotier hispide, espèce protégée en Aquitaine et du Narcisse géant, plante déterminante ZNIEFF en Nouvelle Aquitaine. Les investigations de 2023 ont toutefois montré que les habitats ont évolué vers des habitats non favorables à cette espèce, dont les stations n'ont plus été observées. Plusieurs espèces exotiques envahissantes ont en revanche été observées (Bambou commun, Robinier faux-acacia, Laurier palme, etc).

Notons aussi la présence de plusieurs nappes d'eau souterraine recensées au droit du site d'étude, dont la nappe « Sables et graviers plio-quadernaires », peu profonde et vulnérable aux pollutions de surface. Le projet s'implante dans le bassin versant de la Leyre. Des cours d'eau sont recensés à proximité du site (ruisseau de Pontails et de la Possession, Craste de Tagon et ruisseau de Biard), qui présente plusieurs fossés de drainage.

En termes de risques naturels, le site du projet est concerné par des zones sensibles aux remontées de nappe.

Séquence ERC

Une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore est proposée page 199 et suivantes. LISEA a fait le choix de retenir une hypothèse maximale du projet sans intégrer aucune mesure d'évitement.

Concernant la phase de réduction le projet intègre huit mesures qui sont bien détaillées page 169 et suivantes : l'adaptation de la période des libérations d'emprise (MR1) prévues entre novembre et mi-février, le phasage et la mise en place d'un chantier à faible nuisance environnementales ciblant la gestion de la biodiversité temporaire (MR2), la gestion des EEE (MR3), l'aménagement paysager favorables à la faune et au maintien des continuités écologiques (MR4), la pose de barrière anti-amphibiens (MR5), la pose de clôtures définitives perméables à la petite faune (MR6), l'adaptation de l'éclairage (MR7) et une dernière mesure qui concerne le sauvetage de la petite faune (MR08). Il s'agit d'une série de mesure de réduction classique qui n'appelle pas de commentaires particuliers.

Le projet s'implante toutefois en partie sur des habitats d'espèces protégées et zone humide. L'étude intègre une quantification des incidences résiduelles du projet, faisant apparaître que le projet contribue à impacter :

- 0,5 hectare de pelouse acidiphiles favorable au lotier hispide ;
- 3 à 3,4 hectares d'habitats favorable à la Fauvette pitchou, l'Hypolaïs polygotte et le Tarier pâtre ainsi que la couleuvre verte et jaune ;
- 10,75 hectares (projets et raccordement) et 1,35 ha (compensation zone humide) de boisement de chêne rouge favorables aux oiseaux forestiers (Verdier d'Europe) ;
- 750 ml de fossés favorables au Crapaud épineux et à la Grenouille agile ;
- 12,15 hectares d'habitats favorables à la Rainette méridionale et au Triton palmé ;
- 8848m² de zones humides (enjeu moyen).

Les mesures de compensation ciblent la Fauvette pitchou et les espèces inféodées aux boisements. Elle se situent sur plusieurs parcelles (pages 220 à 285) et consistent à ;

- Restaurer et entretenir une lande arbustive de 12,12 hectares, il s'agit de la parcelle forestière dite « H09 », à 2 km au nord-ouest du projet. Le projet prévoit des mesures de gestion portant notamment sur le broyage des souches, la suppression des zones à fougères et l'entretien de la lande arbustive en gyrobroyant tous les 6 ans.
- Convertir des parcelles résineuses (25 ha) en peuplement forestier irrégulier mélangé à dominante feuillue, il s'agit de la parcelles « T09 » et « Castera » pour la compensation des habitats favorables à l'avifaune forestière et aux amphibiens (habitats de repos). Les travaux compensatoires visent à créer des trouées par la coupe de pins (irrégularisation du peuplement), accompagner la régénération feuillue, réduire progressivement la densité du peuplement, en laissant vieillir quelques arbres afin de favoriser la dynamique naturelle et la présence de bois mort. Le CNPN relève toutefois que le dossier n'apporte pas de précision de valeur (surfaces, nbr d'arbres) sur les matrices forestières dédiées à la sénescence (objectif chiffré).
- Créer un habitat favorable aux amphibiens. Le projet prévoit également des mesures de compensation « in-situ », portant sur la création d'habitats favorables aux amphibiens au niveau des fossés et des bassins d'infiltration (2000 m²).
- Transférer la banque de graines des habitats favorables au Lotier hispide sur un secteur de 5000 m² et mettre en oeuvre un entretien régulier en suivant les recommandations du CBNSA.

- Une compensation au titre des zones humides est mise en oeuvre sur la parcelle de la commune de Marcheprime (nord-est) jouxtant le projet. Le projet prévoit une gestion sur 30 ans avec des actions de restauration comprenant la création d'un milieu ouvert humide juxtaposé à des boisements de feuillus. Les actions à mettre en place sont présentées en pages 242 et suivantes de l'étude d'impact. La gestion comprend un programme de suivi concernant la hauteur de la nappe, la faune et la flore.

On note par ailleurs la compensation au titre du code Forestier sous la forme de versement de l'indemnité au fond stratégique de la forêt et du Bois (FSFB) pour le défrichement des parcelles de feuillus.

Un suivi écologique des secteurs compensatoires est proposé annuellement pendant 5 ans puis en année N+10 et N+30;

Si certains critères réglementaires sont assurés (maîtrise foncière, durée) la méthode de compensation, telle qu'elle se présente dans le dossier, n'apporte pas suffisamment d'éléments de compréhension sur les modes de calculs, le bilan perte/gain. Il est difficile dans l'état de percevoir le gain, par les mesures de compensation proposées, au regard d'une analyse des fonctionnalités du site de compensation existant et des mesures de gestion envisagées sur ce site, en **référence notamment à la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides. En outre, le CNPN émet des réserves sur la localisation du site compensatoire (ZH), la taille de la parcelle (1,35 ha) et sa situation géographique enclavée entre la site du projet et la RD 1250 (faible potentiel de fonctionnalité).**

Le CNPN recommande au porteur de projet de justifier la plus-value apportée par les mesures de compensation en quantifiant les habitats d'espèces (avant et après application des mesures de gestion) selon les différentes espèces concernées.

Conclusion

La réalisation du projet est de nature à soutenir et développer le trafic ferroviaire, ce qui est un point positif visant l'enjeu climat. Le CNPN déplore cependant l'absence d'un bilan quantifié des émissions de gaz à effet de serre du projet, en phase de travaux et en phase d'exploitation, et recommande d'analyser si des optimisations sont possibles sur ce point (cf; guide méthodologique de février 2022 (MTES) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact.

Au regard de ces éléments, le CNPN prononce un avis favorable assorti des conditions suivantes :

1. Préciser les surfaces sur les matrices forestières dédiées à la sénescence (objectif chiffré qui permette une vérification).
2. Intensifier les efforts (quantitatifs et qualitatifs) en matière de compensation écologique pour justifier les pertes de fonctionnalité pour les zones humides.
3. Apporter des preuves de la plus-value écologique sur l'ensemble des parcelles (avant et après les mesures de gestion) avec des indicateurs quantifiables « BACI » et la transmission des données à la DREAL et au CNPN.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 19 février 2024

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA

Pierre PECHAMBERT

Commissaire enquêteur

Bordeaux le 22 mai 2024

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

des observations écrites et orales relatives à l’enquête publique ayant pour objet le projet de Site de Maintenance et de Remisage TAGV sur la commune de Marcheprime

5 permanences ont été assurées à la mairie de Marcheprime, siège de l’enquête publique, où un dossier relatif à la demande d’autorisation environnementale, un dossier de demande de permis de construire et les deux registres d’enquête correspondants étaient à la disposition du public.

Les observations du public pouvaient être recueillies sur les registres présents en mairie, par voie électronique sur un registre dématérialisé, par courriel, par correspondance adressée au commissaire enquêteur au siège de l’enquête.

Si le public ne s’est pas déplacé (2 personnes), il a consulté le dossier sur le registre dématérialisé.

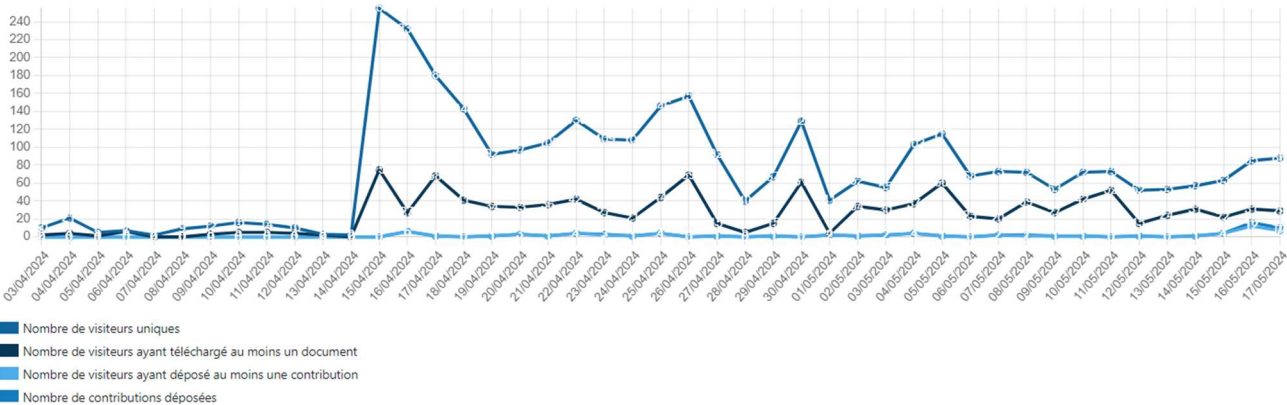
3378 visiteurs sont venus sur le site. 1567 téléchargements ont été effectués. 65 visiteurs ont déposé 74 contributions.

Fréquentation

3 378 visiteurs uniques ont consulté le site web

1 165 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 34.4% des visiteurs

65 visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 1.9% des visiteurs



Téléchargements

1 567
téléchargements réalisés

Les 5 documents les plus téléchargés

- Avis d'enquête publique
- VOLET E - Dossier de demande de dérogation à la législation relative aux espèces protégées
- Arrêté d'enquête publique
- VOLET D - Dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau
- VOLET C - Étude d'impact au titre du code de l'environnement

Nombre de téléchargement

- 298
- 166
- 112
- 63
- 61



Le saviez-vous ?

Retrouvez l'ensemble des statistiques de téléchargement dans [Langlet "Export"](#) de votre menu

Un « tract » de l'association « Marcheprime dit non » a été déposé à l'accueil de la mairie et inséré dans le registre relatif à la demande d'autorisation environnementale.

Une contribution a été déposée sur le registre relatif au permis de construire.

Deux contributions ont été déposées sur le registre relatif à la demande d'autorisation environnementale.

Bilan des contributions déposées sur les registres papier : 1 favorable / 3 défavorables (y compris le tract)

Bilan des contributions déposées directement sur le site ou envoyées par courriel : 11 favorables / 63 défavorables

Bilan global : 12 contributions favorables / 66 contributions défavorables

Les sujets les plus évoqués par les contributeurs dont les avis sont défavorables

1/ les nuisances sonores :

Les documents mis à disposition apparaissent très techniques et ne rassurent pas. Une personne qui s'est présentée à une permanence a assisté aux réunions de consultation :

-il considère que les valeurs présentées sont des valeurs médianes (L50) et pas les valeurs émises pendant 90% du temps (L10).

-est très étonné que les valeurs calculées de bruits générés par le SMR, 36DB de jour comme de nuit (page 54 de la notice acoustique), soient inférieures au bruit résiduel de la zone la plus proche de la Croix d'Hins

-s'interroge quant à l'émergence réelle qu'auront à subir les habitants du hameau.

Les atteintes à la « tranquillité » du lac de Croix d'Hins. Les courbes isophoniques ne donnent pas l'impact sonore du SMR aux abords du lac.

2/ la sécurité de la piste cyclable

Des élèves du bourg sont scolarisés à l'école élémentaire de Croix d'Hins (CE et CM) et des collégiens de Croix d'Hins sont scolarisés au collège Flament au rond-point de la Caravelle.

Le franchissement de l'accès au site par la piste cyclable par des enfants de 10/11 ans, en particulier pendant la phase travaux, inquiète de nombreux contributeurs. Les enseignantes de l'école élémentaire de la Croix d'Hins, contactées par le CE le vendredi 17 ont précisé que c'est surtout fin avril / début mai après le passage du permis cycliste et avec le retour des beaux jours qu'une quinzaine d'enfants de 10/11ans empruntent la piste cyclable.

L'établissement est équipé d'un hangar à vélo. En l'absence de cantine, les enfants rentrent chez eux pour déjeuner.

4 à 5 collégiens empruntent la piste cyclable, tous les jours de la Croix d'Hins au rond-point de la Caravelle.

Outre la sécurité, la dégradation de la piste par des engins de chantier pendant la phase travaux devrait être l'objet de dispositions particulières.

2 bis /observation du CE :

La création des 2 fossés de contournement du SMR qui rejoindront le fossé en bordure de la RD1250 exigera la fermeture de la piste cyclable pendant la durée des travaux de busage où des dispositions particulières devront être prises.

2 ter / contribution 61 :

Il faut, dans le futur aménagement, prévoir une priorité à la piste cyclable sur la route d'accès au site.

3/ le détournement des fossés et l'écoulement des eaux

Quelques zones de l'emprise du SMR seraient inondées à certaines périodes de l'année. L'évacuation des eaux pluviales est une préoccupation récurrente de la part des contributeurs dans une commune particulièrement concernée. Des contributeurs soulignent que la piste cyclable est souvent inondée.

3bis / observation du CE :

De décembre à avril, quand la nappe est au plus haut, elle affleure le fond des bassins d'infiltration. La capacité d'infiltration est alors limitée. Les surverses évacuent le trop plein dans le fossé nord, le long de la RD1250. Les eaux pluviales recueillies par les fossés venant de la parcelle de la mairie contournent le SMR par un fossé qui vient se déverser également dans le fossé nord. Le fossé nord recueille les eaux pluviales de la route et de la piste cyclable. En période de travaux, il reçoit en plus les eaux d'exhaure estimées à 6.3m³/heure (page 77 du dossier loi sur l'eau)

En d'hiver et au début du printemps, la conjonction de la remontée de la nappe, des pluies abondantes et des eaux d'exhaure pourrait dépasser les capacités du fossé, inonder la piste cyclable et surtout impacter les quartiers est de Marcheprime.

4/ la dépréciation des biens immobiliers

Nombreux sont les contributeurs qui s'inquiètent de l'impact de la présence du SMR près de chez eux. Ils craignent que les nuisances en particulier sonores affectent la valeur de leurs biens immobiliers.

5/ l'impact environnemental

Beaucoup de contributeurs considèrent que le peuplement de chênes participe à l'absorption des eaux pluviales et qu'à cet égard le défrichement de l'emprise du SMR est une aberration dans une commune particulièrement concernée par leur gestion.

La destruction de zones humides et des écosystèmes associés est un sujet abordé par un grand nombre de contributeurs.

Certains s'interrogent quant à l'impact de l'éclairage nocturne sur la faune et craignent que le halo lumineux soit visible de loin et gêne les habitants de la Croix d'Hins.

6/ les bruits de freinage des rames rentrant sur le SMR

Contribution 32/ :

Depuis le début du projet , les protections anti bruit proposées par LISEA ne concernent que la zone d'habitation de croix d Hins mais pas la zone de TESTEMAURE, pourtant la distance est exactement la même.

Lors des rencontres publiques, ils ont admis que certains trains pourraient entrer dans le centre de maintenance en arrivant du centre (en provenance d'Arcachon), de ce fait, les trains vont ralentir et freiner au niveau des habitations côté TESTEMAURE et impasse de la Massère générant une sur production de bruit à haute intensité sans aucune protection. Il est indispensable de protéger cette zone du bruit au même titre que la zone de croix d Hins.

6 bis/ observation du CE :

un protocole de ralentissement et de freinage pour accéder au site, compatible avec le trafic ferroviaire, peut-il être défini afin de minimiser les impacts sonores sur la Croix d'Hins et les lisières est de Marcheprime ?

7/ la circulation sur le RD1250 en particulier pendant la phase travaux

La plupart des contributeurs s'inquiètent de l'aggravation des difficultés de circulation sur la RD 1250 provoquées par les mouvements d'entrée et de sortie du SMR. Le risque d'embouteillage est particulièrement prégnant en période estivale.

Certains contributeurs considèrent que le phasage des travaux aurait dû permettre l'acheminement des matériaux de constructions par voie ferrée.

7 bis/ observation du CE :

Pour respecter les engagement pris dans la notice descriptive du PC (PC04 page 4 / article AUI-3), le tourne à gauche doit être dimensionné afin « *de ne pas apporter la moindre gêne à la circulation publique y compris sur la piste cyclable* »

8/ l'accueil d'autres matériels roulants et l'impact des mouvements entrant et sortant du SMR sur le trafic des TER

Contribution 42 /

Il est indiqué, dans le dossier, que le site permettra "un accueil potentiel" des rames de TER, RER et autres matériels roulants, en fonction de "capacités résiduelles". Il est impératif que cette possibilité soit exploitée au maximum afin de renforcer la régularité et le confort des usagers des transports régionaux.

8bis/ observation de plusieurs contributeurs :

Quel sera l'impact des entrées et sorties du SMR sur le trafic des TER en régime d'exploitation et pendant les travaux de raccordement du site au RFN ?

9/ phase travaux

De nombreux contributeurs s'inquiètent des nuisances pendant la phase travaux : circulation sur la RD1250, poussières, bruits, etc. et s'interrogent quant aux mesures particulières mises en œuvre pour les limiter au maximum.

10 / financement du projet

Contribution 66 :

Le coût de la création de ce centre de maintenance est estimé à 3,5 millions d'euros, dont 1 à 2 millions d'aides publiques. Rappelons que la création de la LGV Tours-Bordeaux a déjà fait l'objet d'un partenariat public-privé qui a fortement mis à contribution les collectivités locales et donc l'argent des contribuables. A l'arrivée, le concessionnaire Lisea et son consortium d'actionnaires, depuis la mise en service, ont fait augmenter les droits de péage des trains sur cette ligne pour la rentabiliser au maximum. Cela a pour conséquence une forte hausse des tarifs des billets de train. Nous pensons que l'argent public doit bénéficier aux populations et aller en priorité aux transports du quotidien.

11 / l'emploi

Certains contributeurs sont convaincus qu'au regard de sa technicité le SMR ne créera pas d'emplois pour les Marcheprimais.

12/ le devenir du site

Quelques contributeurs s'interrogent quant au devenir du site si le projet n'atteignait pas les objectifs économiques et financiers que LISEA en attend.

13/ impact visuel du mur antibruit

Afin d'éviter un sentiment d'enfermement, il apparaît souhaitable à certains contributeurs que le mur antibruit soit végétalisé et que dans l'espace public entre la route et le mur, la municipalité implante des végétaux qui minimise sa masse.

Les sujets les plus évoqués par les contributeurs dont les avis sont favorables

1/ dynamisation du territoire et emplois

La Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde considère que le projet représente une opportunité unique de favoriser le développement industriel du territoire et que sa localisation est justifiée au regard du nécessaire rééquilibrage territorial du réseau ferroviaire français et des objectifs pris par la région.

Cet avis favorable du la CCIBG est assorti de deux réserves :

-le projet doit préciser à quel endroit et sur quelle surface seront installés des panneaux photovoltaïques et pour quels objectifs de production d'énergie.

-dans l'éventualité où des panneaux photovoltaïques seraient déployés au sol que ce soit sur des zones présentant de faibles enjeux environnementaux ou des zones déjà artificialisées.

2/ report modal sur le ferroviaire

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports se félicite du déploiement du SMR qui participera au développement de l'offre de transports décarbonés.

3/ recette fiscale pour la commune

Un contributeur met en avant les retombées fiscales directes et indirectes pour la commune.

4/ un seul interlocuteur

Plusieurs contributeurs considèrent que le fait d'avoir un seul interlocuteur pour la création, le suivi des engagements et la gestion du projet représente un atout considérable.

Le PV est remis en main propre à M. JAUSSERAND, directeur général adjoint, le mercredi 22 mai 2024 au siège de LISEA

Pierre PECHAMBERT

Commissaire en quêteur

M.JAUSSERAND

représentant LISEA



PROJET DE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE TAGV COMMUNE DE MARCHEPRIME - CROIX-D'HINS



© L'Heudé & Associés Architectes – Galerie Blanche – LISEA

MEMOIRE EN REPONSE A LA SYNTHÈSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Mai 2024

Indice	Date	Objet de l'indice	Document		
			Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
1	23/05/2024	Mémoire en réponse V1	MLAF	BPY-DLEN-MCH-JW	PJAU-LEP
2	24/05/2024	Mémoire en réponse V2	MLAF	BPY-DLEN-MCH-JW	PJAU-LEP
3	25/05/2024	Mémoire en réponse V3 – Version finale	MLAF	BPY-DLEN-MCH-JW	PJAU-LEP

Préambule

Le présent mémoire en réponse a été préparé par le Maître d'ouvrage LISEA dans le cadre du projet d'implantation d'un Site de Maintenance et de Remisage (SMR) pour trains aptes à la grande vitesse (TAGV) à Marcheprime, en Gironde (33) au lieu-dit Croix-d'Hins. Il fait suite à la remise d'un procès-verbal de synthèse à LISEA par Monsieur Pierre PECHAMBERT, commissaire-enquêteur, le 22 mai 2024, à l'issue de l'enquête publique. Cette dernière s'est tenue du 15 avril au 17 mai 2024.

Cinq permanences ont été assurées à la Mairie de Marcheprime, siège de l'enquête publique, où un dossier relatif à la demande d'autorisation environnementale, au dossier de demande de permis de construire et les deux registres d'enquête correspondants, ont pu être mis à la disposition du public. Les observations ont pu être recueillies sur les registres présents en Mairie, par voie électronique sur un registre dématérialisé, par courriel, et enfin par correspondance adressée au commissaire enquêteur au siège de l'enquête.

Monsieur le Commissaire-Enquêteur a fait savoir que seules 2 personnes s'étaient déplacées lors des permanences en Mairie, et un document adressé à son intention par une association de riverains. Sur ces 3 contributions, 1 était favorable au projet d'implantation et d'exploitation du SMR, les 2 autres y étaient opposées. S'agissant du registre numérique, ce sont 3 378 visiteurs qui ont visité la page dédiée mise à disposition pendant l'enquête, effectuant 1 567 téléchargements. 65 visiteurs ont déposé 74 contributions (11 favorables et 63 défavorables). Au global sur un plan statistique, on décompte 12 contributions favorables et 65 contributions défavorables au projet.

Ces observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête publique ont été partagées avec le Maître d'ouvrage LISEA, qui a souhaité y apporter une réponse au travers des éléments contenus dans la synthèse de Monsieur le commissaire-enquêteur. Ce mémoire en réponse apporte des éclaircissements aux points mis en avant par les contributeurs et rappelle les mesures prises.

Le présent document a été transmis à Monsieur le Commissaire-Enquêteur pour être annexé à son rapport final.

LISEA, société concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) au titre d'un contrat conclu en 2011 pour 50 ans avec SNCF Réseau, contribue, avec ses parties prenantes, à la modernisation du système ferroviaire, au respect des enjeux de transition écologique et à une ouverture à la concurrence réussie. En tant que concessionnaire, LISEA est ainsi en charge de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation et du trafic ferroviaire de la ligne SEA

Dans ce cadre, LISEA agit pour promouvoir le potentiel de l'infrastructure et met tout en œuvre pour favoriser un développement de l'offre et développer les parts de marché du train sur les destinations Paris / Sud-ouest.

Les échanges réguliers avec les investisseurs et entreprises ferroviaires susceptibles d'investir le marché depuis l'ouverture à la concurrence intervenue en décembre 2020 font apparaître une barrière à l'entrée majeure : la disponibilité des facilités essentielles de maintenance et de remisage des trains. Aujourd'hui, la totalité des centres

de maintenance TAGV en France est gérée par SNCF Voyageurs, avec une capacité résiduelle quasi-nulle et une concentration en Île-de-France.

Dans ce contexte, afin de faciliter l'arrivée d'un nouvel entrant sur l'axe Atlantique, LISEA a donc envisagé la création d'un Site de Maintenance et de Remisage, ou SMR, à proximité de la gare de Bordeaux. Ce site polyvalent pourra accueillir simultanément plusieurs activités si nécessaires : TER, RER métropolitain, TAGV sur la base d'une exploitation jusqu'à 2 opérateurs en simultané sous le contrôle d'un gestionnaire de site, LISEA ou l'une de ses filiales. Ce projet s'inscrit dans un objectif plus large de promotion de l'usage du mode ferroviaire pour le transport de voyageurs, afin de réduire le trafic routier et ainsi contribuer durablement à la réduction des émissions de CO₂.

L'étude d'opportunité menée par LISEA dès 2018 a identifié une douzaine de sites en Gironde. Le site de Marcheprime Croix-d'Hins s'est avéré être le seul site répondant aux différents critères environnementaux, fonciers, ferroviaires et fonctionnels du SMR. Jouxant le Réseau Ferré National (RFN) à proximité de Bordeaux, l'emprise permet de rayonner sur le réseau du Sud-ouest et de la façade Atlantique. Les parcelles retenues sont notamment inscrites en zone à urbaniser au PLU et ont fait l'objet d'une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) pour l'installation d'activités industrielles et artisanales. Il a fait l'objet d'un diagnostic écologique de recensement des enjeux sur une année complète dès 2020.

Suite à la validation du site en 2021, LISEA a engagé les études de conception technique, paysagère, architecturale et environnementale de son projet de SMR, accompagnée d'une équipe pluridisciplinaire notamment composée d'un Maître d'œuvre (EGIS Bâtiment, EGIS Rail, L'Heudé & Associés Architectes, Acoustb pour l'acoustique), d'un bureau d'études environnement (Ingérop), d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (ADIM Nouvelle-Aquitaine), d'un bureau de contrôle (Socotec), d'un géomètre (Parallèle 45), d'un écologue (Envolis) mais aussi de divers conseils (Alstom Transport, Gide Loyrette Nouel, SMA & Partners, Ginger CEBTP, Orféa, Ingérop, Geopal, Setec Ferroviaire, Systra, Luscinia Conseil, Agence Seppa, Artelia, Arcadis, etc.). Le projet a été conçu dans une démarche ERC dès les premières esquisses de travail, se basant notamment sur le diagnostic écologique du site.

Le projet est soumis à évaluation environnementale, enregistrement ICPE, déclaration Loi sur l'Eau, autorisation de défrichement et demande de dérogation espèces protégées. En application de l'article R512-46-9 du code de l'environnement, LISEA a décidé de faire instruire son dossier selon la procédure d'autorisation environnementale et de constituer le dossier de demande d'autorisation prévu par les articles R.181-13 et suivants du code de l'environnement.

L'étude d'impact, réalisée dans le cadre de cette procédure, vise à présenter l'état initial environnemental du site, l'historique et les caractéristiques du projet, ses impacts sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues.

Sommaire détaillé

1.	INTRODUCTION.....	5	9.	L'ACCUEIL D'AUTRES MATERIELS ROULANTS ET L'IMPACT DES MOUVEMENTS ENTRANTS ET SORTANTS DU SMR SUR LE TRAFIC TER.....	11
2.	LES NUISANCES SONORES.....	5	10.	LA PHASE TRAVAUX.....	12
3.	LA SECURITE DE LA PISTE CYCLABLE LE LONG DE LA RD1250.....	6	11.	LE FINANCEMENT DU PROJET.....	12
4.	LE DETOURNEMENT DES FOSSES ET L'ÉCOULEMENT DES EAUX.....	7	12.	L'EMPLOI.....	12
5.	LA DEPRECIATION DES BIENS IMMOBILIERS.....	7	13.	LE DEVENIR DU SITE.....	13
6.	L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL.....	9	14.	L'IMPACT VISUEL DES MURS ANTI-BRUIT.....	13
7.	LES BRUITS DE FREINAGE DES RAMES RENTRANT DANS LE SMR.....	9	15.	DYNAMISATION DU TERRITOIRE ET EMPLOIS, PHOTOVOLTAÏQUE.....	14
8.	LA CIRCULATION SUR LA RD1250 EN PARTICULIER PENDANT LA PHASE TRAVAUX.....	10	16.	REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE.....	14
			17.	RECETTES FISCALES POUR LES POUVOIRS PUBLICS.....	14
			18.	UN MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE ET FUTUR GESTIONNAIRE DE LONG-TERME.....	14

1. Introduction

Le présent document s'organise autour de 17 chapitres, correspondant aux principaux thèmes évoqués par les contributeurs à l'enquête publique.

En premier lieu, sur les thèmes mis en avant par les contributeurs ayant remis un avis défavorable au projet :

- Les nuisances sonores ;
- La sécurité de la piste cyclable le long de la RD250 ;
- Le détournement des fossés et l'écoulement des eaux ;
- La dépréciation des biens immobiliers ;
- L'impact environnemental ;
- Les bruits de freinage des rames rentrant dans le SMR ;
- La circulation sur la RD1250 en particulier pendant la phase travaux ;
- L'accueil d'autres matériels roulants et l'impact des mouvements entrants et sortants du SMR sur le trafic TER ;
- La phase travaux ;
- Le financement du projet ;
- L'emploi ;
- Le devenir du site ;
- L'impact visuel des murs anti-bruit.

En second lieu, sur les thèmes mis en avant par les contributeurs ayant remis un avis favorable au projet :

- Dynamisation du territoire et emplois, photovoltaïque ;
- Report modal sur le ferroviaire ;
- Recettes fiscales pour les pouvoirs publics ;
- Un Maître d'ouvrage unique et futur gestionnaire de long-terme.

2. Les nuisances sonores

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 2

« Les documents mis à disposition apparaissent très techniques et ne rassurent pas. Une personne qui s'est présentée à une permanence a assisté aux réunions de consultation :
-il considère que les valeurs présentées sont des valeurs médianes (L50) et pas les valeurs émises pendant 90% du temps (L10).
-est très étonné que les valeurs calculées de bruits générés par le SMR, 36DB de jour comme de nuit (page 54 de la notice acoustique), soient inférieures au bruit résiduel de la zone la plus proche de la Croix d'Hins
-s'interroge quant à l'émergence réelle qu'auront à subir les habitants du hameau.
Les atteintes à la « tranquillité » du lac de Croix d'Hins. Les courbes isophoniques ne donnent pas l'impact sonore du SMR aux abords du lac. »

Le Maître d'Ouvrage a produit différentes synthèses des modélisations acoustiques, qui ont pu être présentées aux riverains et participants aux différentes réunions publiques qui se sont tenues en 2023 sur le sujet, en complément du résumé non technique de l'étude d'impact (Chapitre IX – VOLET C Dossier Autorisation Environnementale) et de la notice de présentation (Chapitre III – VOLET A Notice de présentation).

Le niveau de technicité des documents doit s'apprécier selon le cadre réglementaire à respecter. En l'occurrence, les bruits extérieurs émis par le Site de Remisage et de Maintenance (SMR) seront soumis à la réglementation de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Au niveau des limites d'emprises, les seuils réglementaires considérés sont de 65 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit aux limites d'emprises du projet. Les différentes modélisations acoustiques effectuées par le bureau d'études Acoustb démontrent que la contribution sonore du projet ICPE en façade des bâtiments en zone à émergence réglementée (ZER) sont conformes aux émergences maximales admissibles, et ce de jour comme de nuit.

Les Zones à Emergence Réglementée (ZER) mentionnées dans la réglementation ICPE sont définies comme :

- L'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'Arrêté d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasses) ;
- Les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'Arrêté d'autorisation ;
- L'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, qui ont été implantés après la date d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasses), à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.

Pour le reste, en termes de définition des niveaux de bruit : lorsque le bruit n'est pas stable, il peut en effet être caractérisé par différents niveaux statistiques :

- L1 : niveau dépassé pendant 1 % du temps (bruit maximal de type « émergence ») ;
- L10 : niveau dépassé pendant 10 % du temps (bruit crête) ;
- L50 : niveau dépassé pendant 50% du temps :

- L90 : niveau dépassé pendant 90% du temps.

En l'occurrence, le niveau L10 correspond donc à un bruit crête dépassé 10% du temps, et le niveau L90 un niveau quasi-permanent (plus de 90% du temps).

Le LAeq ou niveau sonore équivalent, est régulièrement évoqué dans les documents. C'est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit des infrastructures de transport, notamment ferroviaires. Il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée (niveau de bruit pondéré).

Les valeurs exprimées page 54 de la notice acoustique, annexée au VOLET C (Etude d'impact) du dossier de demande d'autorisation environnementale, sont exprimées en LAeq [(dB(A))] et non pas en L50. Elles ne peuvent être directement comparées avec les niveaux de bruit résiduel existant qui sont présentés en page 39. En effet, les valeurs de la page 54 correspondent au bruit particulier du SMR seul, donc sans prise en compte des sources de bruit préexistantes. Le schéma ci-dessous, présenté en page 10 de la notice acoustique permet de comprendre cette différence.

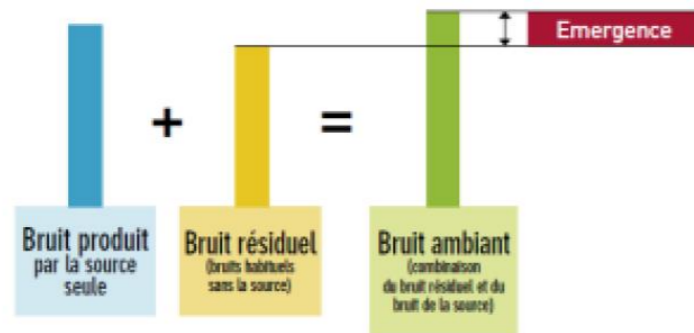


Figure 1 : les différents types de bruit, et la notion d'émergence

Figure 1 - Définition des différents types de bruit
Source : AcousTB

Contrairement à ce qu'indique ce contributeur, aucune valeur en situation de projet ne peut donc être inférieure au bruit résiduel existant, puisque les valeurs présentées en page 54 correspondent au bruit particulier produit par le SMR en fonctionnement et non au bruit ambiant avec projet.

La notice acoustique décrit bien l'impact acoustique du projet pour les riverains du hameau de Croix-d'Hins. Il n'y a pas de distinction à faire entre « l'émergence réelle » et les modélisations, ces dernières ayant montré leur précision et fiabilité sur d'autres projets similaires. LISEA, en tant que Maître d'ouvrage, a par ailleurs une obligation de résultats qui fera l'objet de contrôles ex post.

Par ailleurs, la zone du lac de Croix-d'Hins n'est pas située dans une Zone à Emergence Réglementée (ZER) au titre de la réglementation. Son éloignement du projet en fait une zone où l'impact est par nature très marginal par rapport à la situation existante.

Enfin, LISEA rappelle qu'elle a accepté la demande des riverains de prolonger d'une vingtaine de mètres le mur anti-bruit principal rue de la Station, en direction des voies ferrées existantes. Cet engagement va au-delà de ce que prévoit la réglementation dans la situation telle qu'établie dans les différentes modélisations acoustiques réalisées.

3. La sécurité de la piste cyclable le long de la RD1250

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), pages 2-3

« Des élèves du bourg sont scolarisés à l'école élémentaire de Croix d'Hins (CE et CM) et des collégiens de Croix d'Hins sont scolarisés au collège Flament au rond-point de la Caravelle.

Le franchissement de l'accès au site par la piste cyclable par des enfants de 10/11 ans, en particulier pendant la phase travaux, inquiète de nombreux contributeurs. Les enseignantes de l'école élémentaire de la Croix d'Hins, contactées par le CE le vendredi 17 ont précisé que c'est surtout fin avril / début mai après le passage du permis cycliste et avec le retour des beaux jours qu'une quinzaine d'enfants de 10/11ans empruntent la piste cyclable. L'établissement est équipé d'un hangar à vélo. En l'absence de cantine, les enfants rentrent chez eux pour déjeuner.

4 à 5 collégiens empruntent la piste cyclable, tous les jours de la Croix d'Hins au rond-point de la Caravelle.

Outre la sécurité, la dégradation de la piste par des engins de chantier pendant la phase travaux devrait être l'objet de dispositions particulières.

2 bis / observation du CE :

La création des 2 fossés de contournement du SMR qui rejoindront le fossé en bordure de la RD1250 exigera la fermeture de la piste cyclable pendant la durée des travaux de busage où des dispositions particulières devront être prises.

2 ter / contribution 61 :

Il faut, dans le futur aménagement, prévoir une priorité à la piste cyclable sur la route d'accès au site. »

Une piste cyclable est en effet aménagée sur du foncier appartenant à la Commune de Marcheprime, le long de la RD1250. Entre l'école élémentaire Maurice Fognet (rue Lafayette) et le collège Flament, sur 3,15 kilomètres de distance, cette piste comporte 6 carrefours dont :

- Un avec la rue de la Station et son flux de camions et semi-remorques vers la zone d'activités ;
- Un avec la RD1250 au niveau du giratoire de la Caravelle.

En tout état de cause, ces 2 carrefours traversent des flux bien plus importants que la future entrée sur le projet de SMR à Croix-d'Hins, au niveau de l'avenue d'Aquitaine RD1250.

De même, le flux de piétons et de cycles reste très modéré, évalué à titre exploratoire à moins de 50 mouvements en moyenne par jour. Cette valeur devrait progresser avec la mise en service du SMR, dans la mesure où des aménagements modes doux seront prévus avec une volonté de maximiser leur usage. De fait, il est probable qu'une partie des salariés du site se rende au SMR par le biais de cette piste cyclable et LISEA a donc un intérêt partagé à ce que celle-ci soit maintenue en parfait état et pleinement fonctionnelle et sécuritaire.

Les flux de véhicules générés par le projet, sont pour rappel très faibles par rapport au volume de trafic enregistré sur la RD1250 (7 à 8 500 véhicules/jour en moyenne sur l'année, autour de 10 000 voire davantage en période estivale en itinéraire de délestage de l'autoroute A63). Cf. VOLET C de la demande d'autorisation environnementale (Etude d'impact), chapitre 4.7.2. « Ainsi, l'apport supplémentaire de trafic [par le projet de SMR] est compris entre 100 et 200 véhicules supplémentaires par jour, soit 2,5 % du trafic actuel pour l'hypothèse haute. L'incidence du centre de maintenance sur la circulation de la RD1250 restera très limitée au regard du trafic moyen et n'aura pas d'incidence notable ».

Le Maître d'ouvrage rappelle au demeurant que la continuité et la sécurité des flux de piétons et cycles sur la piste cyclable le long de la RD1250 est une priorité, et a bien noté les remarques en ce sens lors des réunions de consultation et d'échanges avec les riverains.

Pour autant, l'aménagement du tourne-à-gauche sur la RD1250 pour entrer sur le SMR se fait sur du foncier appartenant au Conseil Départemental de la Gironde et à la Commune de Marcheprime, tandis que la réalisation des travaux d'aménagement sera conduite sous maîtrise d'ouvrage déléguée par la Commune de Marcheprime.

De ce fait, LISEA ne réalisera pas de travaux sur la piste cyclable et toutes les interventions qui y seront menées en tant que travaux connexes au SMR, seront faites et encadrées soit par la Mairie, soit par le Département, soit par les Maîtres d'ouvrages des réseaux concessionnaires (Enedis, Orange, COBAN etc.). Seuls des travaux de raccordement du réseau d'assainissement des eaux usées vers le Bourg seront menés sous maîtrise d'ouvrage de LISEA, en lisière de la piste cyclable sans que celle-ci ne soit impactée ou de façon très ponctuelle.

LISEA a sensibilisé les différents intervenants et Maîtres d'ouvrages tiers sur la nécessité de veiller à la continuité des flux piétons et cycles sur la piste le long de la RD1250, et a à ce titre concerté et coordonné les différents interlocuteurs pour minimiser et condenser les interventions dans le temps.

Si la piste venait à être abîmée, dégradée ou salie dans le cadre du chantier, LISEA prend l'engagement de procéder à sa remise en état sous les meilleurs délais, en pleine coopération avec les services techniques de la Mairie de Marcheprime et en mettant en œuvre tous moyens pour la sécuriser (panneaux, avertissements, barrières, rubalise, peinture au sol etc.).

Au niveau du croisement avec l'entrée du site, en phase travaux, LISEA prévoit de sensibiliser les entreprises et a notamment intégré des dispositions en ce sens dans les cahiers des charges et chartes à respecter par les titulaires des marchés de travaux.

L'aménagement final du tourne-à-gauche n'est pas encore connu mais toutes les dispositions seront prises pour que le carrefour avec la piste respecte tous les standards de sécurité et de continuité de la piste.

Le site sera entièrement clôturé, et en phase de travaux, toutes les entrées et sorties seront sous le contrôle d'un agent d'accueil. Le cas échéant si nécessaire, des feux tricolores ou toute autre modalité de gestion sécurisée des mouvements sera mise en place. Une aire de nettoyage des roues sera de plus installée afin d'éviter de dégrader la piste cyclable et le réseau routier avoisinant. Pour sa part en phase d'exploitation après la mise en service, LISEA prévoit d'installer un panneau en sortie de site pour avertir les véhicules de la présence de la piste, et selon l'aménagement retenu par la Commune de Marcheprime, l'éventuel panneau stop rendant celle-ci prioritaire.

Enfin, LISEA précise que le dévoiement du fossé sur sa parcelle n'entraînera aucunement la fermeture de la piste cyclable pendant la durée des travaux et qu'aucun busage ne sera effectué sous la piste cyclable : seul l'accès au site nécessitera un busage du fossé et celui-ci aura lieu à l'intérieur de l'emprise du SMR, à l'écart de la piste cyclable.

4. Le détournement des fosses et l'écoulement des eaux

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 3

« Quelques zones de l'emprise du SMR seraient inondées à certaines périodes de l'année. L'évacuation des eaux pluviales est une préoccupation récurrente de la part des contributeurs dans une commune particulièrement concernée. Des contributeurs soulignent que la piste cyclable est souvent inondée.

3bis / observation du CE :

De décembre à avril, quand la nappe est au plus haut, elle affleure le fond des bassins d'infiltration. La capacité d'infiltration est alors limitée. Les surverses évacuent le trop plein dans le fossé nord, le long de la RD1250. Les eaux pluviales recueillies par les fossés venant de la parcelle de la mairie contournent le SMR par un fossé qui vient se déverser également dans le

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 3

fossé nord. Le fossé nord recueille les eaux pluviales de la route et de la piste cyclable. En période de travaux, il reçoit en plus les eaux d'exhaure estimées à 6.3m3/heure (page 77 du dossier loi sur l'eau)

En d'hiver et au début du printemps, la conjonction de la remontée de la nappe, des pluies abondantes et des eaux d'exhaure pourrait dépasser les capacités du fossé, inonder la piste cyclable et surtout impacter les quartiers est de Marcheprime. »

Le terrain de Croix-d'Hins comporte un sol fortement perméable, avec une nappe phréatique affleurante, ce qui en fait un foncier typique de la zone landaise. Les remontées de nappe en période de fortes pluies sont en effet régulières, avec ou sans projet de SMR, et LISEA partage l'attention portée à ce sujet, qui a guidé sa conception depuis le départ avec la mise en œuvre d'un système complexe de bassins de rétention et de bassins d'infiltration. La maîtrise d'œuvre du projet, garant de la fiabilité de la solution proposée, a considéré après études avancées que ce système des bassins et le principe de rejet régulé ne dégradera pas la situation existante.

À la demande du SIBA, LISEA doit infiltrer les eaux de pluie sur sa parcelle avec une surverse régulée vers le fossé longeant la RD1250, et ne pas buser les fossés dévoyés comme celui de Testemaure (sauf aux croisements de voiries).

Ce dernier sera dévoyé dans les règles de l'art, avec une capacité bien supérieure sur sa section située sur le terrain LISEA, par rapport à l'existant dont l'entretien était limité ces dernières années.

Le contributeur est invité à se référer aux VOLETS C (Etude d'impact) et D (Dossier loi sur l'eau) de la demande d'autorisation environnementale, qui précisent les dispositions prises pour le projet. De même, les relevés piézométriques et les études hydrogéologiques qui ont été menées sont annexées.

Au total, les travaux vont nécessiter des opérations de rabattement de nappe sectorisées sur la période du 07 juillet 2025 au 24 août 2026. Le volume total prélevé s'élève à 51 800 m3 sur cette période de 14 mois. Ces eaux de pompage feront l'objet d'un rejet dans le fossé de la route départementale situé au nord du site, avec un débit maximal de 6,2 m3/h (soit 1,72 l/s), correspondant au débit maximum pompé en situation eaux de chantier. La demande de rejet de ces eaux d'exhaure avec un débit faible a été accepté favorablement par le SIBA (Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon) qui a conduit sa propre analyse.

Cette valeur est très faible pour un projet de cette ampleur, et l'autorisation donnée par le SIBA sur un débit aussi limité atteste de l'impact très marginal si ce n'est nul d'un tel rejet sur le réseau hydraulique longeant la RD1250. Le cas échéant, des dispositions constructives en phase chantier seront prises comme la mise en œuvre de fondations spéciales en milieu humide, afin de respecter ces seuils de rejets en période de hautes eaux.

Le projet de SMR LISEA à Croix-d'Hins ne doit donc pas ni améliorer ni dégrader la situation existante, le sujet hydraulique étant plus large et devant être traité avec les acteurs concernés, dont le SIBA.

5. La dépréciation des biens immobiliers

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 3

« Nombreux sont les contributeurs qui s'inquiètent de l'impact de la présence du SMR près de chez eux. Ils craignent que les nuisances en particulier sonores affectent la valeur de leurs biens immobiliers. »

LISEA ne partage pas ce point de vue, et considère que le projet présente un certain nombre d'atouts par rapport à une zone d'activités traditionnelle, dont le zonage AUi (à urbaniser industriel) des parcelles au PLU de Marcheprime depuis 2016 aurait pu permettre l'aménagement en l'absence de SMR.

Des efforts significatifs sont proposés par le Maître d'ouvrage pour améliorer l'insertion du projet et faire de cette opération industrielle une référence, visant différentes labellisations (BDNA, Biodiversity). En matière acoustique, la position de Croix-d'Hins entre la RD1250 et la voie ferrée Bordeaux-Hendaye, fait du secteur un quartier déjà marqué par des nuisances sonores. Les différentes modélisations acoustiques menées pour le projet de SMR

confirment que l'écart par rapport à la situation existante restera d'une part très contenu et d'autre part conforme à la réglementation.

Différents aménagements connexes accompagneront le projet et permettront d'embellir les abords du site, sous l'action de la Mairie de Marcheprime notamment. LISEA finance en partie pour sa part la modernisation des réseaux (eau potable, électricité, télécom), l'enfouissement partiel des lignes RTE 63 kV, Enedis 20 kV et SNCF Réseau 10 kV.

Il est par ailleurs possible d'objectiver cette analyse en consultant les données de la base DVF (Demande de Valeur Foncière) administrée par les services fiscaux de l'Etat. L'extrait ci-dessous se base sur toutes les ventes de maisons individuelles entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2023 dans le quartier, soit à environ moins de 500 mètres de la bordure du projet de SMR rue de la Station.

Tableau 1 - Extrait de la base DVF des ventes à Croix-d'Hins entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2023

Prix vente	m2	Année	Valeur m2
236 100,00 €	93	2019	2 538,71 €
113 333,00 €	140	2019	809,52 €
353 600,00 €	106	2019	3 335,85 €
356 635,00 €	87	2023	4 099,25 €
314 490,00 €	105	2023	2 995,14 €
357 000,00 €	105	2022	3 400,00 €
321 250,00 €	86	2019	3 735,47 €
282 600,00 €	88	2019	3 211,36 €
420 000,00 €	106	2022	3 962,26 €
270 100,00 €	90	2019	3 001,11 €
253 333,00 €	108	2022	2 345,68 €
600 000,00 €	164	2021	3 658,54 €
287 320,00 €	106	2019	2 710,57 €
336 000,00 €	93	2023	3 612,90 €
343 000,00 €	112	2021	3 062,50 €
370 000,00 €	96	2021	3 854,17 €
332 900,00 €	129	2021	2 580,62 €
400 000,00 €	136	2022	2 941,18 €
314 000,00 €	100	2020	3 140,00 €
293 800,00 €	87	2020	3 377,01 €
140 000,00 €	95	2023	1 473,68 €
240 000,00 €	292	2022	821,92 €
180 000,00 €	100	2021	1 800,00 €
356 030,00 €	84	2021	4 238,45 €
474 439,00 €	125	2023	3 795,51 €
326 900,00 €	85	2020	3 845,88 €
339 200,00 €	84	2023	4 038,10 €
290 000,00 €	82	2021	3 536,59 €

Prix vente	m2	Année	Valeur m2
335 450,00 €	89	2023	3 769,10 €
441 710,00 €	115	2022	3 840,96 €
345 870,00 €	96	2019	3 602,81 €
304 250,00 €	81	2020	3 756,17 €
316 300,00 €	109	2020	2 901,83 €
322 847,00 €	109	2019	2 961,90 €
330 000,00 €	85	2023	3 882,35 €
450 000,00 €	90	2023	5 000,00 €
349 550,00 €	100	2020	3 495,50 €
324 014,00 €	116	2021	2 793,22 €
281 200,00 €	116	2019	2 424,14 €
249 000,00 €	130	2019	1 915,38 €

Il ressort de cette analyse que 40 transactions immobilières ont été réalisées entre 2019 et 2023, représentant 3 510 m² de surfaces habitables, pour un montant global de 13 millions d'euros.

Alors que de premières discussions sur le projet porté par LISEA ont eu lieu dès 2019, le projet de SMR n'a été connu du grand public qu'à partir de décembre 2021, avec la tenue de différentes réunions de concertation initiées par le Maître d'ouvrage et la collectivité.

La concertation et la communication autour du projet se sont accélérées en 2023, notamment en préalable de l'acquisition des parcelles par LISEA auprès de la Commune de Marcheprime, ayant conduit à la tenue de plusieurs réunions publiques, la diffusion de lettres du projet aux Marcheprimais, et un vote du Conseil Municipal en mars 2023. On peut donc considérer que l'effet éventuel du projet sur les ventes aurait pu se faire sentir dès la seconde moitié de 2022 et sur l'année 2023.

Tableau 2 – Evolution du marché immobilier à Croix-d'Hins entre 2019 et 2023

Année	Valeur m2	Nombre ventes
2019	2 750 €	11
2020	3 419 €	6
2021	3 191 €	8
2022	2 885 €	6
2023	3 630 €	9

Or, les statistiques ne font pas apparaître ni une augmentation, ni une réduction marquante du volume de transactions dans le quartier, qui se stabilise à un peu moins d'une dizaine par an.

La valeur des biens immobiliers tend par ailleurs à progresser, avec un prix moyen au m² de 3 630 euros en 2023 contre 2 885 euros en 2022 et 3 191 euros en 2021. Entre 2019 et 2023, l'immobilier à Croix-d'Hins a progressé de +32%. Le Maître d'ouvrage du projet SMR constate qu'il n'y a donc aucune dépréciation immobilière à l'œuvre à Croix-d'Hins, et plus largement à Marcheprime et en Gironde. Le positionnement de Marcheprime en grande banlieue de Bordeaux en direction du Bassin d'Arcachon, couplé au dynamisme de la Région et à une très bonne desserte ferroviaire et routière, fait de la commune un lieu de vie prisé sur lequel le projet de SMR n'a pas d'effet, très probablement ni à la hausse ni à la baisse.

6. L'impact environnemental

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 3

« Beaucoup de contributeurs considèrent que le peuplement de chênes participe à l'absorption des eaux pluviales et qu'à cet égard le défrichement de l'emprise du SMR est une aberration dans une commune particulièrement concernée par leur gestion. La destruction de zones humides et des écosystèmes associés est un sujet abordé par un grand nombre de contributeurs. Certains s'interrogent quant à l'impact de l'éclairage nocturne sur la faune et craignent que le halo lumineux soit visible de loin et gêne les habitants de la Croix d'Hins. »

Les peuplements de pins maritimes absorbent davantage l'eau de surface que les chênes rouges d'Amérique, qui sont par ailleurs une espèce allochtone. S'agissant du défrichement des emprises du site, le contributeur est invité à se référer au VOLET F (Autorisation de défrichement) du Dossier d'autorisation environnementale, mais aussi au VOLET E (Dérogation espèces protégées) et au VOLET C (Etude d'impact).

La commune de Marcheprime est couverte à 80% par des forêts de pins maritimes, détenues par la Société Forestière Groupama. Ces forêts font l'objet d'une exploitation à des fins de production de bois d'œuvre et d'industrie. Les parcelles de pins sont plantées et font l'objet d'éclaircies régulières tous 10 à 12 ans puis sont récoltées par coupe rase tous les 30 à 45 ans. Ces coupes n'ont pas d'impact sur la gestion des eaux pluviales sur la commune.

Le Maître d'ouvrage rappelle que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des zones humides notamment ont été prises, avec une compensation au plus proche sur la parcelle communale en lisière du projet et sur les parcelles de la Société Forestière Groupama entre le projet et le bourg. Au total, un programme de mesures compensatoires environnementales et de boisements compensateurs de près de 65 ha est mis en œuvre, avec la signature de conventions dès le 2nd semestre 2023 pour une durée de 30 ans.

Ces mesures compensatoires permettront la sanctuarisation de zones humides et forestières, sans coupe rase comme celle qui était prévue dans le plan de gestion de la Société Forestière Groupama avant 2026 pour la bande forestière entre le projet et le bourg de Marcheprime par exemple.

Toutes les dispositions seront prises, avec les écologues en charge du projet, pour faire en sorte que l'ensemble des engagements pris dans les différents dossiers validés par les Services de l'Etat, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et le Conseil National de Protection de la Nature (CNP) soient entièrement respectés. LISEA a une obligation de résultats en la matière et les mesures proposées feront l'objet de contrôles par les autorités compétentes.

LISEA rappelle que le projet a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) en février 2023, ce qui traduit le haut niveau d'ambition et d'exigence environnementale et écologique de son projet.

En matière d'éclairage nocturne, LISEA a bien pris note de l'attention particulière portée à ce sujet par les riverains et partage l'ambition d'un éclairage intelligent, couvrant le strict nécessaire, et évitant tout halo lumineux.

LISEA est en mesure de confirmer que des études détaillées sont en cours pour privilégier par exemple la pose de bornes de faible hauteur, orientées vers le sol, le long des cheminements par exemple. L'installation de lampadaires sera limitée au strict minimum permettant une exploitation en toute sécurité pour le personnel, avec des systèmes modernes et performants dirigés vers le sol et de type LED. Des détecteurs de présence le cas échéant permettront d'éviter tout éclairage prolongé non nécessaire, et différentes parties extérieures pourront être éteintes en cas d'inutilisation prolongée. Le Maître d'ouvrage confirme avoir sensibilisé son Maître d'œuvre à cette problématique dès la phase conception, et que tous les efforts seront faits pour que le projet soit exemplaire en la matière et conforme aux engagements pris notamment en matière bâtementaire (label BDNA niveau Argent) et de préservation de la biodiversité (label Biodiversity).

7. Les bruits de freinage des rames rentrant dans le SMR

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 4

« Contribution 32/ :

Depuis le début du projet, les protections anti bruit proposées par LISEA ne concernent que la zone d'habitation de croix d'Hins mais pas la zone de TESTEMAURE, pourtant la distance est exactement la même.

Lors des rencontres publiques, ils ont admis que certains trains pourraient entrer dans le centre de maintenance en arrivant du centre (en provenance d'Arcachon), de ce fait, les trains vont ralentir et freiner au niveau des habitations côté TESTEMAURE et impasse de la Massère générant une sur production de bruit à haute intensité sans aucune protection. Il est indispensable de protéger cette zone du bruit au même titre que la zone de croix d'Hins.

6 bis/ observation du CE :

Un protocole de ralentissement et de freinage pour accéder au site, compatible avec le trafic ferroviaire, peut-il être défini afin de minimiser les impacts sonores sur la Croix d'Hins et les lisières est de Marcheprime ? »

En premier lieu, s'agissant du secteur de Testemaure, situé à plus de 800m à l'ouest du projet de SMR dans le bourg de Marcheprime, le Maître d'ouvrage confirme qu'il l'a bien intégré dans son périmètre d'études des modélisations acoustiques. Les contributeurs sont invités à consulter le VOLET C (Etude d'impact) du dossier de demande d'autorisation environnementale, et en particulier la notice acoustique produite en 2023 par le bureau d'études Acoustb et qui y est annexée.

Il n'est pas exact de considérer que le SMR sera situé à également distance entre le quartier de Testemaure et celui de Croix-d'Hins. Non seulement la distance y est entre 2 et 8 fois plus importante (selon le point de référence pris), mais ce quartier est également séparé du projet par des boisements denses.

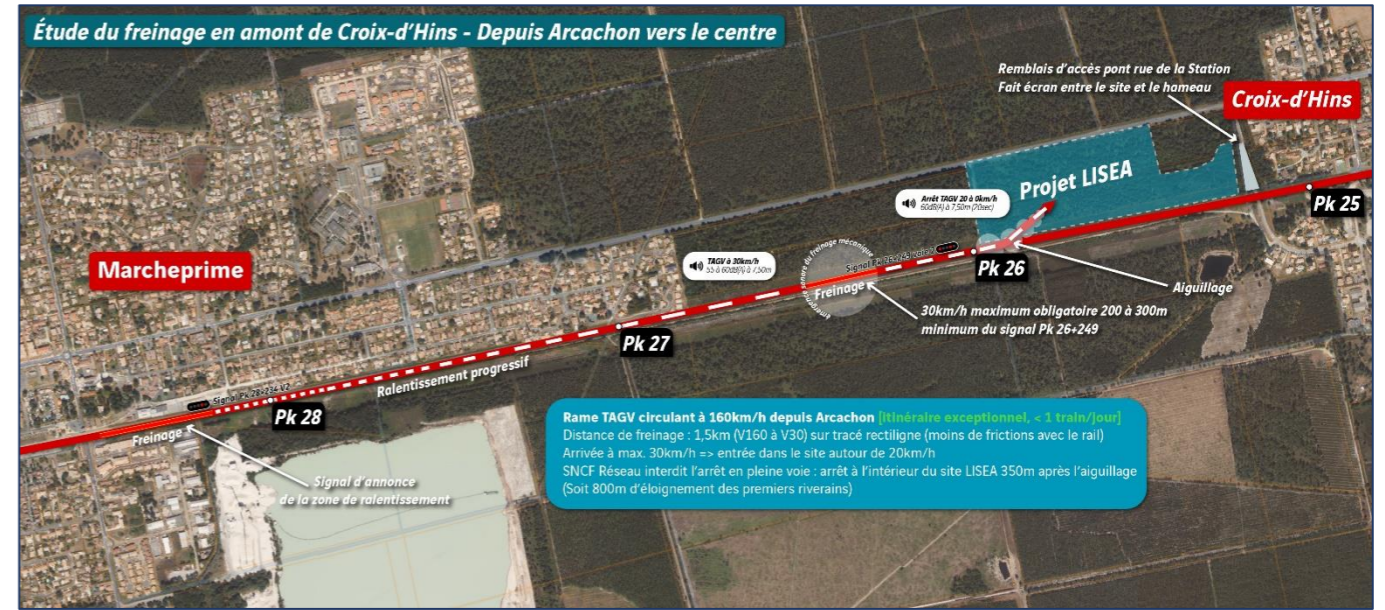
En second lieu, s'agissant du freinage des trains entrant et sortant du SMR, le Maître d'ouvrage rappelle que :

- La ligne Bordeaux-Hendaye (n°655 000) gérée par SNCF Réseau, sur laquelle va se raccorder le projet par 2 Installations Terminales Embranchées (raccordements) côté Bordeaux et côté Arcachon, est l'une des lignes principales du Réseau Ferré National, classée d'intérêt européen (réseau RTE-T), et la plus circulée de la région Nouvelle-Aquitaine. En l'espèce, on dénombre en 2023 entre 110 et 120 circulations quotidiennes, dont environ 80 trains régionaux, une quinzaine de TGV, une quinzaine de circulations de fret et quelques Intercités de nuit de façon ponctuelle ;
- Le projet de SMR permet l'accueil simultané d'un peu plus d'une quinzaine de rames au maximum, mais en régime nominal ce seront dix rames, voire moins, qui entreront ou sortiront du site chaque jour, essentiellement tôt le matin et en fin de journée, de façon progressive ;
- Les entrées/sorties s'effectueront très majoritairement côté Bordeaux, au niveau du pont-route de la rue de la Station, avec une répartition préliminaire estimée à ¼ côté Arcachon, ¾ côté Bordeaux (soit moins de 2 mouvements par jour côté Arcachon à titre d'estimation) ;
- Les entrées et sorties se feront à une vitesse maximale de 30 km/h, autour de 15 à 20 km/h ; à comparer aux 160 km/h des autres circulations existantes et 120 km/h des circulations de fret, beaucoup plus longues et bruyantes qu'une rame moderne à grande vitesse avec son coefficient de pénétration dans l'air et son aérodynamique très optimisée ;
- Les entrées et sorties vers/ depuis le SMR LISEA seront limitées par la capacité en ligne de la section Bordeaux St-Jean – Fature, estimée à moins de 2 sillons par heure et par sens, et qu'en tout état de cause, tous les mouvements s'inscriront sur les plages d'ouverture de la ligne gérée par SNCF Réseau. La Ligne existante est actuellement fermée entre 23h30 et 4h30 du matin, afin de permettre notamment

l'entretien, la maintenance et le gros renouvellement des installations par le gestionnaire d'infrastructure. Aucune évolution n'est envisagée par SNCF Réseau à l'heure actuelle à la connaissance du Maître d'ouvrage ;

- La séquence de freinage des trains est strictement déterminée par les circuits de voies et le système de signalisation en place sur la ligne, ainsi le freinage côté Bordeaux en direction du SMR, sera entamé dès Cestas sur des zones peu habitées au niveau du point kilométrique (Pk) 22 (le SMR étant situé entre les Pk 25 et 26). Comme indiqué en réunion publique, les trains desservant le SMR arriveront au niveau du quartier de Croix-d'Hins à moins de 30 km/h pour respecter les signaux existants qui ne seront pas déplacés par SNCF Réseau. Côté Arcachon en direction du SMR, le freinage interviendra dès le Pk 28 jusqu'au Pk 27, soit au niveau de la gare existante de Marcheprime (où de nombreux trains régionaux freinent déjà et démarrent quotidiennement, à une fréquence d'une demi-heure par sens en période de pointe). La fin du freinage interviendra entre les Pk 27 et 26 pour respecter une arrivée à moins de 30 km/h sur le raccordement ouest du SMR.

Figure 2 – Schéma de la séquence de freinage des trains depuis Bordeaux vers le SMR (LISEA, 2023)



Les modélisations acoustiques montrent que l'impact additionnel de ces circulations sur le bruit moyen pondéré sur une journée type sera marginal eu égard au trafic important de cette ligne, qui est par ailleurs appelé à progresser indépendamment du projet avec le développement d'un Service Express Métropolitain (SEM) autour de Bordeaux, desservant Arcachon et donc passant à Marcheprime.

Enfin, LISEA indique enfin que les TAGV commerciaux exploités par l'opérateur historique et passant à Marcheprime sans arrêt (une quinzaine par jour), ont vocation à basculer en quasi-totalité sur les Lignes nouvelles à grande vitesse (LGV GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax) dès leur mise en service entre 2033 et 2036, soit moins de 5 ans après l'ouverture du SMR.

8. La circulation sur la RD1250 en particulier pendant la phase travaux

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 4

« La plupart des contributeurs s'inquiètent de l'aggravation des difficultés de circulation sur la RD 1250 provoquées par les mouvements d'entrée et de sortie du SMR. Le risque d'embouteillage est particulièrement prégnant en période estivale. Certains contributeurs considèrent que le phasage des travaux aurait dû permettre l'acheminement des matériaux de constructions par voie ferrée.

7 bis/ observation du CE :

Pour respecter les engagements pris dans la notice descriptive du PC (PC04 page 4 / article AUI-3), le tourne à gauche doit être dimensionné afin « de ne pas apporter la moindre gêne à la circulation publique y compris sur la piste cyclable. »

Les flux de véhicules générés par le projet, sont pour rappel très faibles par rapport au volume de trafic enregistré sur la RD1250 (7 à 8 500 véhicules/jour en moyenne sur l'année, autour de 10 000 voire davantage en période estivale en itinéraire de délestage de l'autoroute A63). Cf. VOLET C (Etude d'impact) de la demande d'autorisation environnementale, chapitre 4.7.2. « Ainsi, l'apport supplémentaire de trafic [par le projet de SMR] est compris entre 100 et 200 véhicules supplémentaires par jour, soit 2,5 % du trafic actuel pour l'hypothèse haute. L'incidence du centre de maintenance sur la circulation de la RD1250 restera très limitée au regard du trafic moyen et n'aura pas d'incidence notable ».

Le Maître d'ouvrage rappelle au demeurant que la continuité et la sécurité des flux de piétons et cycles sur la piste cyclable le long de la RD1250 est une priorité, et a bien noté les remarques en ce sens lors des réunions de consultation et d'échanges avec les riverains (cf. chapitre III du présent mémoire en réponse).

Pendant le chantier, on estime à ce stade très préliminaire la présence au maximum en simultané d'environ 400 compagnons, ouvriers et ingénieurs. Un effort va être fait par le Maître d'ouvrage pour que leur acheminement quotidien sur le chantier se fasse autant que de possible par covoiturage et modes doux depuis la gare TER de Marcheprime, située à environ 4,1 km et desservie par la piste cyclable le long de la RD1250. Dans une hypothèse très péjorative et maximaliste d'un acheminement sur le chantier à 100% en véhicule personnel avec un autosolisme intégral (1 personne à bord), le chantier génère un impact de trafic additionnel sur la RD1250 de +4,7% (4 à 3% en période estivale). Il n'est donc pas possible de conclure à ce que le projet conduise à une véritable dégradation des conditions de circulation sur la RD1250 par rapport à la situation existante de référence.

Des places de parking, notamment poids-lourds, seront aménagées à l'entrée du site côté SMR afin de s'assurer qu'en phase d'exploitation, les entrées et sorties du site ne bloquent à aucun moment les circulations sur la RD1250 et/ou la piste cyclable.

Le Maître d'ouvrage rappelle que l'aménagement du tourne-à-gauche qui permettra d'entrer et sortir du site en un point unique au droit de la RD1250, sera réalisé sur du foncier appartenant au Conseil Départemental de la Gironde et à la Commune de Marcheprime, sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la Commune de Marcheprime. Sa conception est en cours et prévoit une bande d'insertion des véhicules protégée du reste du trafic de près de 300 mètres, qui sera à confirmer avant réalisation des travaux d'ici à la fin d'année 2024. La conception sécuritaire et performante de ce tourne-à-gauche, tout comme les interfaces avec l'entrée du SMR sous maîtrise d'ouvrage LISEA, est une préoccupation importante des parties prenantes et fait l'objet de vérifications approfondies du Conseil Départemental de la Gironde qui doit délivrer son accord.

S'agissant de l'acheminement par le rail des matériaux du chantier, LISEA a effectivement souhaité en première approche que celui-ci s'effectue par la voie ferrée pour limiter au maximum l'incidence environnementale des mouvements de camions du chantier. Or, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage des travaux de raccordements au SMR depuis le Réseau Ferré National (RFN). SNCF Réseau n'a pas été en mesure de s'engager sur une réalisation des travaux de raccordements permettant une livraison de ces derniers avant 2027. Les travaux physiques (voies, plateformes, hydrauliques, réseaux) sont prévus dès fin 2025, la pose des voies et des installations est quant à elle prévue avant l'été 2026. L'année 2027 étant encore nécessaire pour intégrer la signalisation et effectuer les essais et tests indispensables pour la sécurité ferroviaire. LISEA ne peut donc pas utiliser les infrastructures ferroviaires pour de l'acheminement en phase chantier, à regret eu égard au gain environnemental que cela aurait pu générer. Pour autant, des études détaillées sont en cours pour étudier le cas échéant, sous réserve de faisabilité en matière d'interfaces et de coordination, la livraison de ballast en 2027 par train de travaux (la pose du ballast étant l'une des dernières opérations à mener sur le chantier).

Toutefois, LISEA travaille sur des optimisations du chantier avec les entreprises : une charte chantier à faibles nuisances et une notice d'organisation du chantier ont été soumises aux candidats. L'analyse des offres et leur évaluation laisse une place importante aux préoccupations environnementales. Des recherches d'optimisation sont en cours pour améliorer le bilan carbone des travaux et coordonner au mieux les différents intervenants. Par ailleurs, il convient de noter qu'il est à ce stade envisagé d'installer une centrale à béton directement sur le site du chantier, afin de réduire au maximum les rotations de camions depuis la métropole de Bordeaux où se situent les principales centrales existantes.

9. L'accueil d'autres matériels roulants et l'impact des mouvements entrants et sortants du SMR sur le trafic TER

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 4

« Contribution 42 /

Il est indiqué, dans le dossier, que le site permettra "un accueil potentiel" des rames de TER, RER et autres matériels roulants, en fonction de "capacités résiduelles". Il est impératif que cette possibilité soit exploitée au maximum afin de renforcer la régularité et le confort des usagers des transports régionaux.

8bis/ observation de plusieurs contributeurs :

Quel sera l'impact des entrées et sorties du SMR sur le trafic des TER en régime d'exploitation et pendant les travaux de raccordement du site au RFN ? »

Le SMR porté par LISEA a pour vocation essentielle d'accueillir des rames à grande vitesse desservant la Ligne à Grande Vitesse concédée entre Tours et Bordeaux. Toute polyvalence du site viendra en complément de cette activité principale qui justifie l'investissement de LISEA dans ce projet complexe.

Effectivement, le Maître d'ouvrage confirme avoir apporté un soin particulier à son programme fonctionnel et avoir sensibilisé le groupement de maîtrise d'œuvre sur la nécessité de disposer d'un site aux derniers standards, polyvalent en termes de matériels (TAGV, TER, Intercités TET, etc.) et permettant une coactivité de plusieurs opérateurs sur ce qui sera des « facilités essentielles » au système ferroviaire au sens du droit communautaire européen. La conception a été faite en ce sens : si la compatibilité du site et de ses équipements se focalise sur les matériels grande vitesse les plus courants en Europe (Alstom 2N2 et Avelia, Hitachi ETR1000, Talgo Avril, Siemens Velaro...), d'autres matériels interrégionaux (CAF Oxygène) ou régionaux (Regio2N TER) ont été pris en considération.

LISEA, en tant que gestionnaire du futur SMR, sera tenu de publier chaque année une Offre de Référence de Maintenance (ORM), régulée par l'Autorité de Régulation des Transports (ART), qui donnera les modalités d'accès au site que ce soit au plan financier, technique ou opérationnel. Tout opérateur qui le souhaitera pourra donc accéder au SMR LISEA, sous réserve de capacité résiduelle disponible et de bon respect du règlement intérieur du site (qui sera contrôlé par le gestionnaire LISEA). En particulier, les voies de services permettant la vidange des trains et l'appoint en eau et en sable, tout comme la voie tour en fosse qui permettra de garantir la parfaite circularité des roues des trains, ou les voies de remisage et de nettoyage, sont des installations rares qui contribueront à renforcer la position stratégique du nœud ferroviaire de Bordeaux au bénéfice des voyageurs qui pourront disposer d'une offre plus importante, plus fiable et plus large (en termes d'horaires, de destination). Tout cela concourra à la qualité de service.

En termes de capacité ferroviaire pour accéder au SMR, Marcheprime est sur le tronçon Bordeaux-Facture de la ligne Bordeaux – Hendaye. Afin de vérifier la disponibilité de sillons sur ce tronçon, LISEA a diligenté trois études d'exploitation entre 2019 et 2023, notamment auprès de la Direction générale de l'exploitation de SNCF Réseau (DGEX). Cette étude a chiffré la capacité résiduelle de la ligne à horizon 2027 à plus de 80 sillons par jour, 2 sens confondus, à rapporter à l'estimation de LISEA de 10 mouvements par jour pour les entrées et sorties générées par le SMR. Des études complémentaires ont également été menées au niveau de l'arrière-gare de Bordeaux, pour vérifier la bonne compatibilité des interfaces entre sillons non commerciaux et départs en gare sens pair vers Paris (et inversement vers le Sud sens impair).

De fait, le trafic résiduel TAGV généré par le projet n'aura aucun impact sur l'offre TER ni sur son évolution au titre du projet de Service Express Métropolitain (SEM), qui a bien été prise en compte dans les études menées par SNCF Réseau et qui reste une priorité pour les pouvoirs publics. En effet, une hypothèse de croissance du trafic au droit de Marcheprime de +40% a été retenue comme hypothèse, prudente, permettant de vérifier la bonne capacité de la Ligne à accueillir d'autres circulations vers ou depuis le SMR.

Le site a été retenu pour être compatible avec le développement du plan de transport TAGV qu'occasionnera la mise en service des LGV GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, mais aussi par le renforcement de l'offre de la transversale Bordeaux – Marseille (que ce soit en train à grande vitesse ou train Intercités).

De même, la position de Marcheprime permet de combler un manque en matières d'installations de maintenance ferroviaire pour des dessertes internationales vers ou depuis l'Espagne et le Pays-Basque (en vue notamment de la mise en service d'ici à 2027 de la LGV « Y Basque » vers San Sébastian, Vittoria et Bilbao).

À titre exploratoire, LISEA a étudié la compatibilité d'arrêts commerciaux TAGV en gare de Pessac (Centre ou Alouettes), en complément de Bordeaux Saint-Jean, et ce depuis le SMR de Marcheprime. Ces études confirment la faisabilité d'un arrêt commercial à Pessac qui permettrait de se rapprocher du bassin d'emploi de Mérignac et probablement capter le trafic résiduel aérien domestique vers la région parisienne ou d'autres agglomérations desservies par l'avion depuis Bordeaux Mérignac. En tout état de cause, le positionnement du SMR à Marcheprime incitera les Entreprises Ferroviaires (opérateurs) à augmenter la desserte TAGV vers Bordeaux voire même au Sud de Bordeaux.

En ce qui concerne l'impact des travaux de raccordement, ceux-ci seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, qui envisage de les réaliser en partie lors d'interruptions temporaires des circulations, « à l'ombre » d'autres opérations prévues. Ce qui veut dire que le projet en tant que tel ne générera pas, ou très peu, d'interruptions de circulation et notamment des TER. En revanche, des limitations temporaires de vitesse entre 2025 et 2027 sont à prévoir pour des questions de sécurité, avec un impact nul ou marginal sur les horaires actuels.

10. La phase travaux

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 5

« De nombreux contributeurs s'inquiètent des nuisances pendant la phase travaux : circulation sur la RD1250, poussières, bruits, etc. et s'interrogent quant aux mesures particulières mises en œuvre pour les limiter au maximum. »

S'agissant des circulations, le contributeur est invité à se référer aux réponses apportées dans le présent mémoire en réponse au chapitre XIII, et au VOLET C (Etude d'impact) du dossier d'autorisation environnementale. LISEA a préparé, avec l'aide du groupement de maîtrise d'œuvre, un certain nombre de documents permettant de fixer des objectifs très ambitieux en matière de réduction maximale des nuisances : charte chantier à faible nuisances et notice d'organisation du chantier. Ces deux documents ont fait partie du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) et l'évaluation des offres des entreprises laisse une part importante à ce critère de minimisation des incidences des travaux pour les riverains. Comme indiqué lors des différentes réunions avec le public, et selon les engagements pris avec la Mairie, un référent chantier sera joignable par les riverains pendant toute la durée des travaux, ainsi qu'une page dédiée du site web de LISEA avec formulaire de contact. Des lettres de projet seront communiquées, comme c'est le cas depuis 2022, tous les semestres au minimum aux riverains et plus généralement à tous les habitants de Marcheprime, aux fins d'information sur les travaux notamment. LISEA se tient aux côtés de la Commune de Marcheprime pour communiquer sur le chantier dès que celui-ci démarrera, avec des publications régulières sur les différents canaux habituels d'information (réseaux sociaux, bulletin municipal, presse etc.).

En ce qui concerne la poussière, les entreprises auront l'obligation de veiller à les éviter autant que de possible, avec de l'arrosage si nécessaire en période estivale et un nettoyage des engins venant à emprunter la RD1250.

En ce qui concerne le bruit, ce dernier sera minimisé autant que de possible par l'organisation même du chantier et le déroulé des travaux. La priorisation des murs anti-bruit a déjà été confirmée et le Maître d'ouvrage LISEA confirme que ces travaux seront prioritaires dans l'ordonnancement du chantier, afin de minimiser au maximum les nuisances. Les horaires du chantier seront également conformes aux standards et les travaux de nuit, sous

maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau au niveau des raccordements, feront dès que cela est possible l'objet d'une prévenance en amont des riverains par tout canal.

Enfin, des visites de chantier seront organisées par LISEA pour impliquer les riverains et Marcheprimais qui le souhaitent dans l'avancement de ce projet majeur pour la commune.

11. Le financement du projet

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 5

« Contribution 66 :

Le coût de la création de ce centre de maintenance est estimé à 3,5 millions d'euros, dont 1 à 2 millions d'aides publiques. Rappelons que la création de la LGV Tours-Bordeaux a déjà fait l'objet d'un partenariat public-privé qui a fortement mis à contribution les collectivités locales et donc l'argent des contribuables. A l'arrivée, le concessionnaire LISEA et son consortium d'actionnaires, depuis la mise en service, ont fait augmenter les droits de péage des trains sur cette ligne pour la rentabiliser au maximum. Cela a pour conséquence une forte hausse des tarifs des billets de train. Nous pensons que l'argent public doit bénéficier aux populations et aller en priorité aux transports du quotidien. »

LISEA n'a jamais communiqué sur le coût du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à Marcheprime mais les montants évoqués dans la présente contribution sont fantaisistes.

Suite à la première phase de consultation des entreprises pour la construction, et à la signature des différentes conventions avec les Maîtres d'ouvrages tiers (RTE, Enedis, SNCF Réseau, COBAN, etc.), LISEA est en mesure de confirmer que le projet représente un investissement total supérieur à 200 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques du 1^{er} trimestre 2024.

LISEA et ses actionnaires vont financer la totalité du projet sur fonds propres et en mobilisant des emprunts bancaires. À ce stade, seule une contribution publique d'environ 450 000 euros est en passe d'être sécurisée auprès du Conseil Départemental de la Gironde pour cofinancer une partie de l'installation de géothermie, soit moins de 0,2% du coût du projet (« Contrat Chaleur Renouvelable territorial »). En revanche, LISEA a déposé une demande de subvention auprès de la Commission européenne au titre du mécanisme pour l'interopérabilité en Europe (Connecting Europe Facility, CEF 2). À ce jour, l'éligibilité du dossier de LISEA n'est pas encore connue et cet appel à projets a par ailleurs suscité une vive concurrence au sein des États membres ; une issue favorable n'est donc pas assurée.

En ce qui concerne les remarques faites sur le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux (7,7 Md€ d'investissement financé à 50% par LISEA, un mois d'avance sur le planning et un budget respecté pour la 1^{ère} fois sur un projet de LGV de cette ampleur), LISEA ne souhaite pas faire de commentaire particulier et rappelle son engagement quotidien en tant que gestionnaire privé d'une infrastructure publique d'intérêt général, et ses efforts pour développer l'offre et la concurrence, ce qui bénéficiera inévitablement aux voyageurs et aux co-financeurs publics de la Ligne. Le SMR, projet d'intérêt public majeur, s'inscrit dans cette démarche.

12. L'emploi

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 5

« Certains contributeurs sont convaincus qu'au regard de sa technicité le SMR ne créera pas d'emplois pour les Marcheprimais. »

Le projet va générer plusieurs centaines d'emplois, dès la phase de construction puis d'exploitation. Le gestionnaire LISEA, via sa filiale SMR qui sera créée dans les prochains mois, envisage au moins 20 personnes pour assurer les missions de gestion du site. Pour le reste, un ratio entre 10 et 20 salariés par rame peut être considéré selon les orientations des opérateurs-mainteneurs, soit potentiellement entre 100 et 300 salariés domiciliés à

Marcheprime. De même, les opérateurs pourraient être amenés à implanter certains de leurs services opérationnels à Marcheprime en complément de l'activité de maintenance du matériel roulant.

Ces emplois seront de toute sorte, du nettoyage à l'entretien des espaces verts, de l'ingénierie de pointe à de la mécanique. Il y aura sur le site des cadres, des ouvriers, des techniciens qualifiés. Des sous-traitants pourront également développer leurs activités et implanter localement ou à proximité de Marcheprime des effectifs additionnels. Des postes plus ou moins techniques seront ouverts, et des formations seront initiées par les acteurs de la filière ferroviaire.

LISEA et les entreprises se rapprocheront des services de l'Etat (Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités, France Travail) et des collectivités pour faciliter l'embauche à compétence égale de locaux.

LISEA confirme avoir déjà entamé des démarches en ce sens, et effectue un travail de sensibilisation des entreprises candidates pour la construction et l'exploitation du Site, qui auront tout intérêt à s'appuyer sur de la main d'œuvre locale.

Du reste, les emplois créés à Marcheprime appelleront à ce qu'une partie de ces derniers se domicilient également à titre privé à Marcheprime et dans les environs, ce qui aura un effet positif sur la vie de la Commune et du territoire de la COBAN (effets sur les services, le logement, le dimensionnement des services publics etc.).

13. Le devenir du site

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 5

« Quelques contributeurs s'interrogent quant au devenir du site si le projet n'atteignait pas les objectifs économiques et financiers que LISEA en attend. »

Comme indiqué au chapitre XI du présent document, le projet de SMR porté par LISEA représente un investissement très significatif de plus de 200 millions d'euros. Toutes les dispositions ont été prises pour que cet investissement soit viable, ce qui est d'ailleurs l'une des conditions requises par les actionnaires et prêteurs du projet. Des discussions avancées sont en cours avec les futurs utilisateurs du site pour sécuriser des engagements de long-terme entre les Parties.

LISEA investit sur le long-terme à Marcheprime et ne doute pas du bien-fondé du projet, installation essentielle au système ferroviaire et qui fait défaut aujourd'hui dans le Sud-ouest et plus largement le Grand Ouest de la France (façade Atlantique). Les installations projetées sont rares, et vont faire du SMR un outil industriel précieux à l'échelle européenne. Le Maître d'ouvrage n'a aucun doute sur la pérennité du site.

À titre réglementaire conformément à l'article R-512-6 du Code de l'Environnement, l'enregistrement ICPE du projet nécessite la préparation par le Maître d'ouvrage d'une proposition d'usage futur, à soumettre au Maire de la Commune d'implantation. LISEA a donc sollicité le Maire de Marcheprime par courrier le 7 avril 2023 en lui proposant des pistes d'usage futur du site, si la destination du SMR venait à être interrompue à long-terme. Celui-ci y a donné une suite favorable permettant la soumission du dossier, le 13 avril 2023. Ces documents sont consultables dans le VOLET B (Enregistrement au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, ICPE) du dossier de demande d'autorisation environnementale, pages 143 à 145.

L'exploitant (LISEA ou sa filiale dédiée) propose, en cas d'éventuelle mise à l'arrêt définitive de son installation, un usage futur similaire à la dernière période d'activité, c'est-à-dire un usage industriel non sensible. Les mesures suivantes seraient alors prises par l'exploitant :

- La DREAL et la Commune seraient informées de la cessation d'activité de l'exploitant par la rédaction d'un mémoire ; la date de cet arrêt serait notifiée à la DREAL et à la Commune au moins trois mois avant l'arrêt ;

- Un mémoire de cessation d'activité serait remis à la DREAL précisant les mesures prises ou prévues pour assurer la protection des intérêts visés par le Code de l'Environnement relatif aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- L'ensemble des produits restants (produits finis, stockage de pièces détachées, équipements spécifiques, matières premières et déchets) serait évacué pour destruction en centres autorisés ;
- L'ensemble des fluides (électricité notamment courant de traction ferroviaire, eau, air comprimé etc.) serait mis en sécurité par coupure de réseau ;
- Les cuves de stockage de produits nocifs pour l'environnement ou d'effluents seraient vidangées et traitées en centres autorisés ;
- Si nécessaire et en fonction des perspectives de requalification du site, les installations seraient entretenues et réaménagées pour permettre un maintien de l'activité ferroviaire du site du fait de l'existence des 2 raccordements au Réseau Ferré National ;
- Les différents matériaux éventuellement extraits seraient acheminés vers les installations de tri et élimination de déchets adaptés et autorisés ;
- Un diagnostic environnemental serait enfin effectué portant notamment sur la pollution potentielle des sols. En cas de suspicion de pollution, une analyse plus approfondie serait effectuée et, le cas échéant, l'exploitant procéderait à la dépollution des sols contaminés par le moyen approprié, afin d'assurer la compatibilité entre l'usage futur prévu et le niveau de contamination des sols en fonction des différents composants. Cependant, comme vu dans le dossier, la probabilité d'une pollution du sol reste peu probable, en regard des produits présents sur l'installation, des dispositions de prévention prises et des modalités d'exploitation prévues.

14. L'impact visuel des murs anti-bruit

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 5

« Afin d'éviter un sentiment d'enfermement, il apparaît souhaitable à certains contributeurs que le mur antibruit soit végétalisé et que dans l'espace public entre la route et le mur, la municipalité implante des végétaux qui minimise sa masse. »

LISEA partage cette analyse et faisant suite aux différentes réunions de concertation, a proposé à la Commune de végétaliser à ses frais les abords du mur anti-bruit principal le long de la rue de la Station (qui sera par ailleurs rallongé d'une vingtaine de mètres pour aller au-delà des exigences réglementaires issues des modélisations). Une proposition d'aménagement paysager des abords, bâtie avec les écologues et paysagistes, respectant les mêmes essences locales que sur le reste du projet et avec un même niveau d'ambition, a été proposée à la Mairie en mai 2024 et doit faire l'objet d'études détaillées. Un accord de principe a été obtenu et ces aménagements seront intégrés dans le cahier des charges des entreprises. Les travaux seront menés concomitamment à la réalisation du mur anti-bruit ou a minima des travaux du SMR, permettront d'embellir la rue de la Station avec un effort marqué et volontaire de LISEA pour renforcer les plantations et la biodiversité.

15. Dynamisation du territoire et emplois, photovoltaïque

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 5

« La Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde considère que le projet représente une opportunité unique de favoriser le développement industriel du territoire et que sa localisation est justifiée au regard du nécessaire rééquilibrage territorial du réseau ferroviaire français et des objectifs pris par la région.

Cet avis favorable de la CCIBG est assorti de deux réserves :

-le projet doit préciser à quel endroit et sur quelle surface seront installés des panneaux photovoltaïques et pour quels objectifs de production d'énergie.

-dans l'éventualité où des panneaux photovoltaïques seraient déployés au sol que ce soit sur des zones présentant de faibles enjeux environnementaux ou des zones déjà artificialisées. »

LISEA prend note de l'avis favorable de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux-Gironde vis-à-vis du projet et confirme l'ambition de contribuer au report modal, au développement du ferroviaire, ce qui impliquera des retombées territoriales et en termes d'emplois.

En ce qui concerne la question relative au photovoltaïque : LISEA confirme qu'aucune implantation ne sera faite sur des zones qui ne soient pas déjà artificialisées. Plus généralement, pour respecter l'insertion paysagère du projet, LISEA n'a pas souhaité implanter de panneaux photovoltaïques au sol ou via des ombrières sur les parkings. Un choix de végétalisation a été fait en contrepartie, qui semble au Maître d'ouvrage plus adapté aux caractéristiques du site et plus respectueux du paysage le long de la RD1250 par exemple.

En revanche, suite aux différentes questions et sollicitations en ce sens transmises par les participants aux réunions publiques de concertation, LISEA étudie l'implantation de photovoltaïque en toiture des halls de maintenance, à une hauteur de plus de 16 m qui n'aura donc aucun impact visuel ou paysager. Pour ce faire, des études détaillées sont en cours et le cas échéant, une fois la décision prise, un permis de construire modificatif à cet effet pourra être déposé. La partie tertiaire du bâtiment principal restera elle végétalisée. Une surface de 5 000 m² a été identifiée en toiture, permettant une production annuelle de 950 MWh.

Cela viendra utilement compléter le déploiement des EnR (Energies Renouvelables) sur le site, avec la géothermie sur sondes. À ce stade, une hypothèse mixte d'autoconsommation de l'énergie produite et de renvoi vers le réseau est envisagée, mais devra être confirmée par les études à venir.

16. Report modal vers le ferroviaire

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 6

« La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports se félicite du déploiement du SMR qui participera au développement de l'offre de transports décarbonés. »

LISEA prend bonne note de l'avis de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) et partage l'ambition de développer l'offre ferroviaire à tous les niveaux, TAGV, TER ou Interrégional. Le SMR de Marcheprime porté par LISEA sera une brique importante permettant le renforcement de l'offre à court et moyen terme, et positionnera Bordeaux et son nœud ferroviaire au cœur du réseau ferroviaire français et européen. Cet outil industriel majeur permettra d'améliorer la qualité de service dans toutes ses composantes, et permettra de renforcer l'attractivité du train par rapport à d'autres modes plus polluants.

17. Recettes fiscales pour les pouvoirs publics

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 6

« Un contributeur met en avant les retombées fiscales directes et indirectes pour la commune. »

LISEA confirme que ses modélisations financières incluent des retombées fiscales importantes pour les pouvoirs publics (État, Département, COBAN, Commune de Marcheprime), au travers notamment :

- De la taxe d'aménagement (5% pour la Commune et 1,3% pour le Département), à laquelle il faut rajouter la contribution à l'archéologie préventive ;
- De la taxe foncière sur le foncier bâti et non bâti (50,66% pour la Commune et 3,47% pour le Département) ;
- De la cotisation foncière des entreprises (53% pour la Commune et 47% pour le Département).

De même, d'autres taxes seront reversées selon le niveau d'activité, comme la CVAE (Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises) ou l'Impôt sur les Sociétés. Des redevances seront également reversées au titre de la Participation pour le Financement de l'Assainissement Collectif (PFAC).

Ces recettes fiscales seront reversées par le gestionnaire du SMR mais aussi, pour partie, par ses utilisateurs. Ces produits nouveaux permettront aux Collectivités de réinvestir dans le cadre de vie et les services publics ce qui est aussi l'une des retombées notables du projet (en sus du prix d'achat des parcelles du projet auprès de la Commune de Marcheprime, pour un montant de 3,5 millions d'euros en juin 2023).

18. Un Maître d'ouvrage unique et futur gestionnaire de long-terme

Extrait de la synthèse de Monsieur Pechambert, commissaire-enquêteur (PV de synthèse du 22 mai 2024), page 6

« Plusieurs contributeurs considèrent que le fait d'avoir un seul interlocuteur pour la création, le suivi des engagements et la gestion du projet représente un atout considérable. »

LISEA partage cette analyse : le projet est porté par le futur gestionnaire, et non pas par un promoteur qui voudrait le céder peu après sa mise en service. En ce sens, rajouté au fait que le SMR et ses compensations couvrent la totalité de la zone AUi de Croix-d'Hins, le projet porté par LISEA est un vecteur d'unité et de cohérence d'ensemble, avec des engagements forts pris sur le long-terme. LISEA réitère sa volonté d'implanter à Croix-d'Hins un projet exemplaire, respectueux de l'environnement et des riverains.

Rappel des coordonnées du Maître d'ouvrage :

LISEA

LISEA SAS

61 - 64 Quai de Paludate CS 21951 33 088 Bordeaux CEDEX

SIRET 52528479000041

<https://www.lisea.fr/projet-de-smr/>



MARCHEPRIME : demande d'autorisation environnementale et permis de construire présentés par la société LISEA en vue d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320/>

Dates

Du 15/04/2024 00:00 au 17/05/2024 23:59

Siège

Mairie de Marcheprime
3 avenue de la République 33380 MARCHEPRIME

Référence du Tribunal Administratif

Ordonnance en date du 14 mars 2023 - Tribunal Administratif de BORDEAUX

Arrêté d'ouverture

Arrêté préfectoral en date du 25 mars 2024

Commissaire enquêteur(ice)

Monsieur Pierre PECHAMBERT

Commissaire enquêteur(ice) suppléant(e)

Monsieur Jean-Daniel ALAMARGOT

Maître(s) d'ouvrage

Société LISEA

Contribution n°1 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 16 avril 2024 à 08:50

Contribution:

Dans un contexte où l'on essaie de préserver les espaces vert, limiter le bétonnage et être plus responsable vis à vis de l'environnement, comment peut on autoriser la destruction d'une faune et flore afin de construire un tel projet. Sans compter les nuisances sonores pour les riverains à proximités ainsi que l'afflux de circulation sur un réseau routier déjà saturé régulièrement. Ce projet est une hérésie qui ne doit pas être autorisée vis à vis du contexte ou ce situe la commune ainsi que le bassin d'Arcachon à savoir préserver le côté nature et limiter le bétonnage.

Commentaire du CE :

Le projet de SMR permettra de transférer vers le rail une part significative du trafic routier. M. Jancovici, « engagé en faveur de la lutte contre le dérèglement climatique » préconise « d'arbitrer les contraires et de hiérarchiser les priorités ». C'est bien de cela dont il s'agit. Le Conseil National de Protection de la Nature, que l'on ne peut pas suspecter de favoriser le « bétonnage » dans son avis du 22/04/2024 considère que: « Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. »

Contribution n°2 (Web)

Par Jaffré

Déposée le mardi 16 avril 2024 à 09:13

26 Résidence Daniel Brettes

33380 Marcheprime

Contribution:

Je suis totalement contre ce projet

Commentaire du CE:

pris note

Contribution n°3 (Web)

Par Bernard D.

Déposée le mardi 16 avril 2024 à 12:47

33380 Marcheprime

Contribution:

Je suis totalement pour le projet, créateur d'emploi, plutôt bien conçu et esthétique pour un objet industriel, bien compensé sur un terrain qui était déjà ouvert à l'urbanisation (le débat n'est donc pas SMR vs nature mais SMR vs zone d'activité lambda), et qui s'inscrit dans un

contexte de nécessité impérieuse de développer le transport ferroviaire pour décarboner les transports. C'est donc une chance pour Marcheprime et la région. Contrairement à ce qu'expliquent certains, pas sûr du tout que les nuisances soient perceptibles entre RD et voie ferrée, et s'il y en a, seront bien moindres qu'une énième zone d'activité qu'on voit fleurir partout. Ici un gros projet unique avec un seul porteur offre me semble-t-il bien plus de garanties d'insertion qu'une multiplication de petits lots par des promoteurs (qui quitteraient les lieux, eux, contrairement à Liséa qui restera sur le temps long en tant que gestionnaire).

Commentaire du CE :

Pris note. Effectivement, un seul gestionnaire du site offre plus de garanties dans tous les domaines : de la cohérence en matière d'insertion paysagère, au respect des engagements en matière de traitement des eaux usées, de risques de pollution de la nappe, etc.

Contribution n°4 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 16 avril 2024 à 13:44

Contribution:

gardons notre forêt nous avons besoin d'elle pour absorber la pluie

commentaire du CE

La surface du SMR représente 14.5ha de chênes rouges d'Amérique qui est « considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%AAne_rouge_d%27Am%C3%A9rique) C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental, hormis une litière riche.

Cette essence n'a pas les mêmes capacités d'absorption des eaux que le pin maritime qui avait été choisi pour ensemercer les Landes de Gascogne afin d'assainir cet espace marécageux et insalubre sous le second empire. L'influence du défrichement de 13ha n'aura pas une grande incidence sur la nappe d'autant qu'ils sont entièrement compensés sur la commune ou les communes voisines.

Contribution n°5 (Web)

Par Valerie

Déposée le mardi 16 avril 2024 à 17:03

12 Belle Idee

33380 Marcheprime

Contribution:

Les différentes réunions n'ont pas apportées les réponses claires et factuelles aux questions posées. Les nuisances sonores (la nuit en particulier et pour un riverain c'est de 22h à 7h !!!) Les dégradations visuelles, les embauches locales, la gestion du site, le devenir du site

sur les 20 prochaines années... rien de concret, pas de chiffrage, que des suppositions. Je ne peux pas cautionner. J'espère l'arrêt de ce "projet"

Commentaire du CE :

Pris note.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores en particulier à la Croix d'Hins: le Hameau se situe entre deux importantes infrastructures de transport distantes de 300m : la RD1250 par laquelle transitent chaque jour plus de 7000 véhicules et la voie ferrée classée en catégorie 2 dans une échelle de bruit de 1 à 5. L'étude d'impact présente les résultats des campagnes de mesures de bruit réalisées en juin 2022 et en avril 2023 qui ont permis d'établir le niveau du bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit. Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station (point ZER 01 ou PF 1). C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants : 49.5 DB de jour et 34.5 DB de nuit. Au regard de la réglementation en vigueur, le niveau de bruit ambiant toutes sources confondues ne devra pas dépasser 54.5 de jour et 38.5 de nuit. LISEA s'est engagé, sous l'autorité de l'inspection des installations classées, à effectuer périodiquement des mesures de bruit.

Pour ce qui concerne les embauches: il faut probablement distinguer les embauches de la société gestionnaire du site et celles des opérateurs. Sur le site, les activités de gardiennage, d'entretien, etc. seront probablement l'objet de recrutements locaux. Celles des opérateurs, plus techniques, amèneront sur site des employés spécialisés et à terme leur famille.

Pour ce qui concerne l'avenir du site: il est directement lié à l'activité ferroviaire qui, au regard des impératifs écologiques, devrait plutôt se développer que régresser. Toutefois, « LISEA propose de conserver un usage ferroviaire et industriel à l'emprise du site en cas de cessation définitive d'activité du projet. » (Paragraphe 8 de l'annexe 1 de la demande d'enregistrement en page 83 du volet B). Par ailleurs, par lettre du 7 avril 2023 en page 143 et 144 de la demande d'enregistrement, des propositions détaillées ont été proposées au Maire de Marcheprime qui les a approuvées le 13/4/2023.

Contribution n°6 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 16 avril 2024 à 17:17

Contribution:

Je suis contre ce projet , à cause du bruit que cela va engendrer pour les Riverains , le repos au petit lac et la préservation de la nature . Cela ne va pas créer des emplois sur la commune , le personnel viendra d'ailleurs car il sera qualifié .

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 5

Contribution n°7 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 17 avril 2024 à 21:46

Contribution:

Beaucoup trop de nuisances avec les habitations à côté, ce n'est pas bien. Aucun respect de la faune et la flore sur ce projet.

Commentaire du CE :

Les nuisances peuvent être de plusieurs natures. Les inquiétudes manifestées par les riverains de la Croix d'Hins concernent surtout les nuisances sonores (voir commentaire du CE à la contribution 5). Le trafic routier, en dehors de la période des travaux, devrait augmenter au maximum de 2,5%.

Pour ce qui concerne la flore et la faune, des précautions ont été prises pour qu'elles soient préservées ou compensées.

Contribution n°8 (Web)

Par GM

Déposée le vendredi 19 avril 2024 à 12:17

Croix d'hins

33380 Marcheprime

Contribution:

Je suis pour ce projet

Commentaire du CE :

Pris note.

Contribution n°9 (Web)

Par Anonyme

Déposée le samedi 20 avril 2024 à 12:41

Contribution:

- Déforestation de 12 hectares, sur une commune comme Marcheprime qui est marquée par ses forêts, points à préserver. - Zone de 12 hectares bétonnée et aménagée, avec déviation des fossés existants, qui suscite inquiétude des marcheprimais, qui résident une commune où l'absorption et les écoulements des eaux pluviales pose déjà un véritable problème. - Proximité du Lac de Croix d'Hins qui sera face au site de maintenance, - Nuisance sonore de jour (travaux) comme de nuit (maintenance des TGV), - Poussière pendant la durée des travaux des habitations avoisinantes, - Nuisance lumineuse, pour les habitants alentour. - Augmentation du cadencement des trains qui passent, puisqu'il faudra intercaler ceux qui entrent et sortent du site, - Augmentation du trafic routier de la départementale déjà chargée chaque matin et soir, puisqu'elle sert d'ores et déjà de délestage de l'autoroute, et ce dès le début des travaux puisqu'il a été annoncé que les matériaux ne pourront pas être acheminé par la voie ferrée (pour manque de synchronisation des opérations). - Sécurité de la piste cyclable, souvent empruntée surtout

des écoliers qui se rendent à l'école de Croix d'Hins, et qui sera traversée par l'entrée principale du site. Par ailleurs, la piste cyclable est aujourd'hui régulièrement inondée donc impraticable à certains endroits, là encore inquiétude de son usage lorsque le site sera bétonné, et le fossé dévié. - Quartier de Croix d'hins encerclé par une centrale photovoltaïque et un centre de maintenance pour TGV. - Le nombre de trains annoncés aujourd'hui est amené à évoluer selon les besoins de l'exploitant. - La perte financière que cela va engendrer si demain on souhaite vendre notre bien immobilier. Triste réalité, imposée et non négligeable.

Commentaire du CE :

Voir commentaire du CE à la contribution 13. Pour ce qui concerne l'impact sur la valeur des biens immobiliers de la création du site de maintenance, il est prématuré d'avancer qu'elle puisse être affectée. Ce sont 200 emplois qui seront créés et du personnel qui cherchera probablement à se loger à proximité.

Contribution n°10 (Web)

Par Anonyme

Déposée le samedi 20 avril 2024 à 17:59

Contribution:

Je suis contre la déforestation en faveur de la construction et l'exploitation de ce site. Il y a un réel paradoxe entre les pratiques environnementales prônées par la commune et laisser ce projet se réaliser alors qu'il va à l'encontre des mesures prises. De plus, nous n'avons pas besoin des nuisances sonores, des problèmes de circulation, sans compter tout les autres inconvénients que je n'imagine pas encore.... Nous bénéficions d'une qualité de vie plutôt agréable et je ne vois que des inconvénients à ce projet y compris une baisse de la valeur de nos biens immobiliers. Bref, pourquoi tout gâcher ?!!

Commentaire du CE :

voir le commentaire à la contribution 13

Contribution n°11 (Web)

Par Anonyme

Déposée le samedi 20 avril 2024 à 18:44

Contribution:

Domageable de détruire encore de la végétation, de la forêt... Et après on interdit les chiens lâchés en forêt et on nous impose des dates pour taillée les haies... Le monde marche vraiment sur la tête ?

Commentaire du CE :

pris note

Contribution n°12 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 21 avril 2024 à 20:57

Contribution:

Bonjour, je pense que le projet n'est pas approprié pour cette commune. Il y a des maisons à côté avec une piste cyclable où il y a des enfants et des familles qui se promènent tranquillement. Je pense qu'il serait plus adapté de le faire sur la commune de Cestas, où il y a moins d'habitations. Merci beaucoup.

Commentaire du CE :

La société LISEA a cherché pendant près de 2 ans, autour de Bordeaux, un site compatible avec son projet. Le PLU de Marcheprime offrait une zone AUI « zone à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme » en bordure immédiate du RFN qui correspondait à ses attentes et pas la commune de Cestas. Pour ce qui concerne les nuisances, voir les autres commentaires du CE.

Contribution n°13 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 22 avril 2024 à 09:39

Contribution:

Impact environnemental : - Déforestation pure et simple de 12 hectares, sur une commune comme Marcheprime qui est marquée par ses forêts, points verts à préserver. - Impact sur la biodiversité = fauvette Picchu, et batraciens avec la suppression d'une zone humide, - Une zone de 12 hectares bétonnée et aménagée, avec déviation des fossés existants, qui suscite inquiétude des marcheprimais, qui résident une commune où l'absorption et les écoulements des eaux pluviales pose déjà un véritable problème. - Marcheprime est fondée sur des marécages, d'où de nombreuses plantations pour absorber les eaux pluviales. - Incohérence de la proximité au Lac de Croix d'Hins mis en valeur par l'office du tourisme Cœur de bassin qui sera demain face au site de maintenance, Impact sur la qualité de vie des marcheprimais, et plus encore des riverains : - Nuisance sonore pendant toute la durée des travaux et ensuite pendant la mise en activité du centre, qui sera en fonctionnement de jour comme de nuit, - Nuisance de poussière pendant la durée des travaux, - S'il est entendu que les trains n'entrent et ne sortent pas entre 23h et 4h, le site sera toutefois en service générant bruit et nuisance lumineuse, pour les habitants alentour et la faune. (Nous sommes sur un site de passage d'oiseaux migrateurs). - Augmentation du cadencement des trains qui passent, puisqu'il faudra intercaler ceux qui entrent et sortent du site, - Augmentation du trafic routier de la départementale déjà chargée chaque matin et soir, puisqu'elle sert d'ores et déjà de délestage de l'autoroute, et ce dès le début des travaux puisqu'il a été annoncé que les matériaux ne pourront pas être acheminé par la voie ferrée (pour manque de synchronisation des opérations). - Sécurité de la piste cyclable, empruntée par promeneurs, joggeurs mais surtout écoliers de

CM2 qui se rendent à l'école de Croix d'Hins, et qui sera traversée par l'entrée principale du site. Par ailleurs, la piste cyclable est aujourd'hui régulièrement inondée donc impraticable à certains endroits, là encore inquiétude de son usage lorsque le site sera bétonné, et le fossé dévié. Un avenir incertain : - L'enfermement du quartier de Croix d'hins encerclé par une centrale photovoltaïque et un centre de maintenance pour TGV. - Quid du site au terme de son exploitation ? une nouvelle friche industrielle ? - LISEA sera gestionnaire du site mais pas l'exploitant, si bien que le nombre de trains annoncés aujourd'hui est amené à évoluer selon les besoins de l'exploitant.

Commentaire du CE :

Pour ce qui concerne la forêt: le boisement de 15ha du site d'implantation du projet est constitué de chênes rouges d'Amérique « considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome locale et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants »

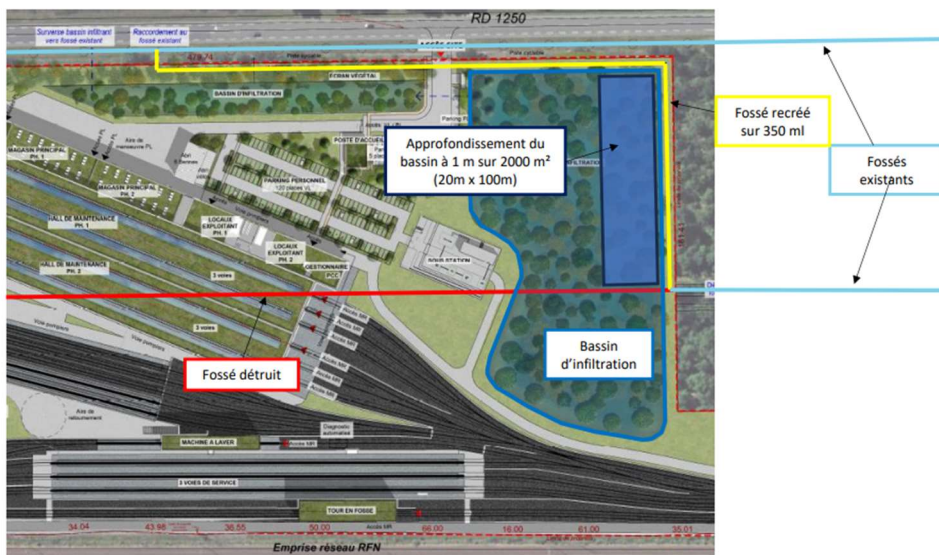
(https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A9ne_rouge_d%27Am%C3%A9rique) C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental, hormis une litière riche.

Pour ce qui concerne la fauvette pitchou: elle a pu être contactée dans les zones situées de part et d'autre de la voie ferrée et pour le site, dans l'espace entre la zone gyrobroyée sous la ligne RTE et le fossé qui longe la voie ferrée. Ce fossé ne sera pas impacté par le projet sauf aux deux extrémités où il sera ponté sur 75 m pour permettre la liaison entre le RFN et le SMR. De plus, une zone de compensation pour la fauvette pitchou sera aménagée sur la parcelle H09, de 12.3ha, située 2kms au nord du site du SMR.

Pour ce qui concerne les batraciens : 1090m2 de zones humides présentes sur la zone de compensation « zone humide » seront préservées. Ce sont les mares qu'on aperçoit de la piste cyclable. De plus, un approfondissement de 1m de profondeur sur 2000m2 sera aménagé dans le bassin d'infiltration de 1.5ha situé à l'est du SMR, afin que cette surface soit en permanence en eau.

Pour ce qui concerne les fossés :

Les fossés extérieurs en particulier celui situé le long de la voie ferrée seront préservés. A l'ouest, l'avenue de Testemaure venant de Marcheprime s'arrêtera en limite de SMR et les fossés seront détournés vers le fossé qui longe la RD1250 dès le début des travaux, pour venir se reconnecter à l'est (voir ci-dessous fossé en jaune).



A l'est, l'avenue et ses deux fossés traverseront en l'état la parcelle appartenant à la Mairie mais seront interrompus aux deux extrémités. Du côté de la rue de la Station, les fossés seront connectés et passeront sous les voies tiroir par un busage adapté. Du côté du SMR, ils seront connectés au fossé créé à cet effet. (voir ci-dessus en jaune).

Pour ce qui concerne les eaux pluviales, le SIBA a validé le dispositif suivant : Les eaux des toitures, des voiries et des plateformes ferroviaires seront canalisées vers deux bassins de rétention des eaux d'une capacité totale de 6400 m³ puis passeront par des séparateurs à hydrocarbures avant refoulement vers les bassins d'infiltration. 2 bassins d'infiltration d'une surface totale de 1ha43 créés à l'est et au nord du SMR auront une profondeur de 50 cm. Ponctuellement, un approfondissement de 1m sera réalisé sur 2000 m² pour permettre la présence d'amphibiens en compensation de leurs habitats impactés par le projet.

Pour ce qui concerne l'absorption des eaux pluviales par les plantations : ce sont toutes les Landes de Gascogne, des bords de la Gironde aux rives de l'Adour qui ont été aménagées par décision de Napoléon III pour assainir les landes par drainage et plantation de pins maritimes. Cette loi de juin 1857 précise : « Dans les départements des Landes et de Gironde, les terrains communaux seront assainis et ensemencés en bois aux frais des communes qui en seront propriétaires. Au cas où elles ne pourraient ou ne voudraient le faire, l'État y pourvoirait » (extrait de la loi). C'est un massif forestier de 1.000.000 d'ha de pins maritimes qui a été ainsi créé. Le chêne n'a pas les mêmes aptitudes. De plus, tous les jours, des dizaines d'hectares sont l'objet de coupes rases et replantés quelques années après. Dans le cas du SMR, le service Agriculture, Forêt et Développement Durable (SAFDR) de la préfecture propose des zones de compensation des sites qui ont dû être défrichés dans le département de la Gironde.

Pour ce qui concerne le lac d'Hins: il est à moins de 150 m de la voie ferrée et sera à moins de 200 m du SMR. Les études d'impact acoustiques précises ont surtout porté sur le hameau mais le niveau sonore des installations les plus bruyantes ne dépasseront pas 65DB de jour en période de fonctionnement. Un mur antibruit de 2m de haut tout le long de la voie ferrée devrait en atténuer très sensiblement l'impact au niveau du lac.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores en particulier à la Croix d'Hins: le Hameau se situe entre deux importantes infrastructures de transport distantes de 300m : la RD1250 par laquelle transitent chaque jour plus de 7000 véhicules et la voie ferrée classée en catégorie 2 dans une échelle de bruit de 1 à 5. L'étude d'impact présente les résultats des campagnes de mesures de bruit réalisées en juin 2022 et en avril 2023 qui ont permis d'établir le niveau du

bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit. Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station (point ZER 01 ou PF 1) C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants : 49.5 DB de jour et 34.5 DB de nuit. Au regard de la réglementation en vigueur, le niveau de bruit ambiant toutes sources confondues ne devra pas dépasser 54.5 de jour et 38.5 de nuit. LISEA s'est engagé, sous l'autorité de l'inspection des installations classées, à effectuer périodiquement des mesures de bruit.

Pour ce qui concerne l'augmentation du trafic sur la RD1250: ce sont quotidiennement environ 10 camions qui amèneraient les matériels nécessaires à l'activité et entre 100 et 200 voitures du personnel et des services qui emprunteraient la RD1250. La circulation augmenterait de 2,5 %. Pendant la phase travaux, à partir du 2^{ème} trimestre 2025 et pour une durée de 2 ans, ce sont environ 93.670 m³ de déblais qui seront évacués et 68.150 m³ de remblais apportés. Il va de soi que la circulation des camions sera beaucoup plus intense qu'en période d'exploitation.

Pour ce qui concerne l'éclairage: celui des voies aura une puissance moyenne de 20 lux. Il sera orienté et focalisé vers le bas afin de perturber au minimum la faune. Dans son mémoire en réponse LISEA précise : *« des études sont en cours pour privilégier par exemple la pose de bornes de faible hauteur, orientées vers le sol, le long des cheminements par exemple. L'installation de lampadaires sera limitée au strict minimum permettant une exploitation en toute sécurité pour le personnel, avec des systèmes modernes et performants dirigés vers le sol et de type LED. Des détecteurs de présence le cas échéant permettront d'éviter tout éclairage prolongé non nécessaire ».*

Pour ce qui concerne le cadencement des trains: ce sont 140 trains qui empruntent tous les jours le RFN au droit de Marcheprime. 10 rames supplémentaires représentent 7% d'augmentation du trafic qui rentreront et sortiront du SMR à très faible allure.

Pour ce qui concerne la piste cyclable: le contrôle des véhicules s'effectue dans les limites du SMR et en retrait par rapport à la piste cyclable pour ne pas en affecter le fonctionnement. L'accès au site représentera toutefois un danger comparable au franchissement de la rue de la station situé 200m plus à l'est. Il appartiendra au maire de Marcheprime de donner ou pas la priorité à la piste cyclable au croisement avec l'accès au SMR.

Pour ce qui concerne « l'enfermement » du quartier de la Croix d'Hins entre la centrale photovoltaïque de Cestas et le SMR: c'est en regardant une photographie aérienne que ce sentiment peut éventuellement être éprouvé. Au niveau du sol, la centrale de Cestas est dissimulée par une bande forestière et quasiment invisible de la RD1250. Le SMR est l'objet d'une intégration paysagère particulièrement soignée le long de la RD1250 et seule une partie du hall de maintenance émergera de la végétation (voir PC pièce n°6).

Pour ce qui concerne la remise en état du site en cas de cessation d'activité : « LISEA propose de conserver un usage ferroviaire et industriel à l'emprise du site en cas de cessation définitive d'activité du projet. » (Paragraphe 8 de l'annexe 1 de la demande d'enregistrement en page 83 du volet B). Par ailleurs, par lettre du 7 avril 2023 en page 143 et 144 de la demande d'enregistrement, des propositions détaillées ont été proposées au maire de Marcheprime qui les a approuvées le 13/4/2023.

Le site sera géré par LISEA et l'exploitation réalisée par les opérateurs. LISEA gèrera les mouvements d'entrée et de sorties du SMR. Les mouvements estimés à 10/jour ne pourront pas évoluer sensiblement compte tenu des capacités d'accueil du site, chaque opérateur disposant de 3 voies dans la hall de maintenance.

Contribution n°14 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 22 avril 2024 à 11:17

Contribution:

Bonjour, Je suis habitant proche du projet ,et ce projet va pénaliser lourdement notre vie avec du bruit soutenu la nuit et le jour ,le projet se soit d être delocaliser plus loin des habitations, je ne suis pas contre le projet mais il faut qu il soit plus loin des habitations, pour éviter le surmenage du au bruit et au rajout de camion sur la route qui est déjà très soutenu..certes aujourd'hui il n y a que l'argent qui compte mais mt le maire devrait faire en sorte de privilégier le bon vivre de ces habitants ..nous allons aussi perdre de l'argent au niveau de l'estimation de nos biens et la forêt va être une fois de plus détruite. Merci

Commentaire du CE :

La Croix d'Hins se situe entre deux importantes infrastructures de transport distantes de 300m : la RD1250 par laquelle transitent chaque jour plus de 7000 véhicules et la voie ferrée classée en catégorie 2 dans une échelle de bruit de 1 à 5. L'étude d'impact présente les résultats des campagnes de mesures de bruit réalisées en juin 2022 et en avril 2023 qui ont permis d'établir le niveau du bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit. Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station (point ZER 01 ou PF 1). C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants : 49.5 DB de jour et 34.5 DB de nuit. Au regard de la réglementation en vigueur, en période d'exploitation, le niveau de bruit ambiant toutes sources confondues ne devra pas dépasser 54.5 de jour et 38.5 de nuit. LISEA s'est engagé, sous l'autorité de l'inspection des installations classées, à effectuer périodiquement des mesures de bruit. Sur le site, plusieurs implantations du hall de maintenance avaient été envisagées et c'est le projet où l'installation est le plus en retrait par rapport au hameau qui a été retenu.

Pour ce qui concerne l'augmentation du trafic sur la RD1250, ce sont quotidiennement environ 10 camions qui amèneraient les matériels nécessaires à l'activité et entre 100 et 200 voitures du personnel et des services qui emprunteraient la RD1250. La circulation augmenterait de 2,5 %. Pendant la phase travaux, à partir du 2ème trimestre 2025 et pour une durée de 2 ans, ce sont environ 93.670 m3 de déblais qui seront évacués et 68.150 m3 de remblais apportés. Il va de soi que la circulation des camions sera beaucoup plus intense qu'en période d'exploitation. C'est bien une société privée qui porte le projet mais son caractère d'utilité publique est reconnu en particulier par le conseil national de protection de la nature.

Pour ce qui concerne l'impact sur la valeur des biens immobiliers de la création du site de maintenance, il est prématuré d'avancer qu'elle puisse être affectée. Ce sont 200 emplois qui seront créés et du personnel qui cherchera probablement à se loger à proximité.

Pour ce qui concerne la forêt, le boisement de 15ha du site d'implantation du projet est constitué de chênes rouges d'Amérique « considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants »

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A9ne_rouge_d%27Am%C3%A9rique) C'est pour

l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental, hormis une litière riche. Par ailleurs, la parcelle H09, de 12.3ha, située 2kms au nord du site du SMR, plantée de pins maritimes trentenaires coupés en 2023, sera dessouchée et aménagée pour constituer un habitat favorable à la fauvette pitchou. Elle sera entièrement compensée dans un ratio de 2 soit 24.6 ha qui seront plantés en pins maritimes sur les communes de Sainte Hélène, Carcans, Saint-Aubain du Médoc et Audenge.

Contribution n°15 (Web)

Par VINCENT Michel
Déposée le lundi 22 avril 2024 à 18:40
6 rue C hampollion
33980 Audenge

Contribution:

Alors que la bassin d'Arcachon souffre déjà de déforestation et d'artificialisation des sols à outrance pour de nombreux et divers projets immobiliers et de "zones commerciales ou artisanales", au détriment des populations victimes d'inondations à répétitions mises sur le compte du "dérèglement climatique" par les municipalités concernées, Il est proprement honteux de voir s'installer cette zone industrielle et de stockage pour des trains affectés à une ligne Grande Vitesse dont personne ne veut à part quelques potentats régionaux et locaux et, qui de surplus va couter des milliards d'euros au Contribuable en saccageant des hectares de forêt et d'espaces agricoles ou protégés. Si ces potentats veulent vraiment la ligne LGV et LISEA pourquoi ne les font ils pas passer et installer sur leur commune de résidence ?? Bien respectueusement.

Commentaire du CE :

Ce projet concerne les rames TGV de l'axe Atlantique mais aussi des rames TER, Intercités, fret, et à terme, de RER. En page 33 de l'avis n° 2024-009 du 01/02/2024, l'autorité de régulation des transports considère que le raccordement du site au réseau ferré est une « recommandation considérée par l'Autorité comme stratégique pour le bon fonctionnement du système ferroviaire ».

Contribution n°16 (Web)

Par Anonyme
Déposée le lundi 22 avril 2024 à 18:56

Contribution:

Déjà inondé aujourd'hui lors des fortes précipitations avec la déforestation de 12 hectares il faut s'attendre au pire

Commentaire du CE :

Tout le périmètre des Landes de Gascogne est sujet à des remontées de nappes superficielles en cas de fortes pluies. La déforestation de près de 14.5 ha de chênes rouges

d'Amérique sur le site du projet n'aura pas grand effet sur les inondations. Par contre, l'artificialisation des sols aggrave le phénomène. Le drainage, les bassins de rétention et d'infiltration sont des réponses pertinentes. Pour ce qui concerne les eaux pluviales, le SIBA a validé le dispositif suivant : les eaux des toitures, des voiries et des plateformes ferroviaires seront canalisées vers deux bassins de rétention des eaux d'une capacité totale de 6400 m³ puis passeront par des séparateurs à hydrocarbures avant refoulement vers les bassins d'infiltration. 2 bassins d'infiltration d'une surface totale de 1ha43 créés à l'est et au nord du SMR auront une profondeur de 50 cm.

Contribution n°17 (Web)

Par RODRIGUES Corinne

Déposée le mardi 23 avril 2024 à 12:15

Contribution:

Interrogation concernant le projet : - Le site va avoir besoin d'eau potable, et va générer des eaux usées. La station d'épuration et le service des eaux potables de la commune est-il dimensionner pour fournir et accueillir cette nouvelle infrastructure ? - Beaucoup de séparateurs, débourbeurs et déshuileurs sur le site, afin de filtrer les eaux utilisées sur le site, avant épandage dans la milieu naturel ou récupération pour nouvelle utilisation. L'entretien, le contrôle et la durée de vie de ces équipements est-il réglementé ? - Pour la remise en état du site, en cas de cessation d'activité, à part les accords pris à l'écrit et acceptés par la commune, une garantie financière est-elle d'actualité, afin de garantir que des fonds seront disponibles pour cette remise en état était nécessaire ? - Durant les travaux, le va et vient des camions, véhicules et autres engins, va endommager la piste cyclable et rendre son utilisation risquée, aux abords du site. Est-il prévu la sécurisation et l'entretien de la piste cyclable qui va être traversée par les engins et véhicules ?

Commentaire du CE :

Pour ce qui concerne les besoins en eau potable du SMR, ils sont estimés à 16.000 m³/an, 3174 m³ au titre de l'eau sanitaire, 12677 m³ au titre du process et 365 m³ au titre de l'arrosage des espaces verts. Les deux forages profonds du bourg et de la Croix d'Hins et le réseau géré par la COBAN y pourvoient sans problème.

Pour ce qui concerne les débourbeurs/déshuileurs, les opérations d'entretien seront effectuées au minimum une fois par an par curage, pompage des hydrocarbures et des autres flottants (page 122 du dossier de déclaration loi sur l'eau paragraphe 2.1.1)

Pour ce qui concerne le réseau des eaux usées créé sur le site du SMR, il sera raccordé à Marcheprime, le long de la RD1250 par une canalisation spécifique équipée d'un poste de refoulement installé sur le SMR. La station d'épuration d'une capacité de 8000 équivalent-habitants permettra d'absorber les 28.193 m³ d'EU générées par le SMR.

Pour ce qui concerne la remise en état du site en cas de cessation d'activité « LISEA propose de conserver un usage ferroviaire et industriel à l'emprise du site en cas de cessation définitive d'activité du projet. » (Paragraphe 8 de l'annexe 1 de la demande d'enregistrement en page 83 du volet B). Par ailleurs, par lettre du 7 avril 2023 en page 143 et 144 de la demande d'enregistrement, des propositions détaillées ont été proposées au maire de Marcheprime qui les a approuvées le 13/4/2023.

Pour ce qui concerne les garanties financières éventuelles, ce sont les ICPE soumises à autorisation qui sont concernées : les centres de stockages de déchets, les carrières, les installations du type « SEVESO seuil haut », etc. Le projet de SMR n'est pas concerné.

Contribution n°18 (Web)

Par Harribey Gaël
Déposée le mardi 23 avril 2024 à 17:20
11 rue louis Blériot
33380 Marcheprime

Contribution:

Dans une ville où la forêt est l'atout principal, et dans un contexte national de sauvegarde des espaces naturels, il est aberrant d'envisager couper 12ha de forêt pour créer un site industriel.

Commentaire du CE :

Le SMR devrait permettre de générer un trafic ferroviaire supplémentaire, et donc un report modal significatif des trafics routiers et aériens en faveur du train. Au bilan, au regard des données et de la situation actuelles, après un peu plus de 30 ans d'exploitation, il permettrait d'éviter par rapport à une situation sans projet 1.418.991 tonnes CO2eq.

Contribution n°19 (Web)

Par magne thierry
Déposée le mercredi 24 avril 2024 à 08:33
16 rue belle idee
33380 MARCHEPRIME

Contribution:

bonjour , je trouve très étonnant et surprenant que dans un parc classé des landes de Gascogne, que l'on affiche tout autour de la commune de Marcheprime . Que dans les objectifs du PLU de la commune soit inclus: ➤ Mettre en valeur les entrées de ville ➤ Limiter l'imperméabilisation des sols ➤ Préserver le capital « nature » et valoriser le patrimoine, ➤ Favoriser le parcours résidentiel des habitants on puisse construire et accepter une telle entreprise avec un tel impact négatif sur les populations et sur l'environnement. Comme quoi tout est possible et encore une fois très étonnant.

Commentaire du CE :

En 2016, le PLU de Marcheprime, a classé la zone du projet en AUI : « zone à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme ». L'homme fait aussi partie de l'écosystème et doit trouver dans un environnement préservé les conditions de son épanouissement professionnel, familial, etc. Quant à « l'impact négatif » si on s'élève au niveau adapté, le bilan est positif. Le Conseil National de Protection de la Nature, vigilant sur les atteintes à l'environnement, dans son avis du 22/04/2024 considère que « Le projet

présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. » et a donné un avis favorable.

Contribution n°20 (Email)

Par Anonyme

Déposée le mardi 23 avril 2024 à 20:23

Contribution:

Objet : Projet lisea ... je suis contre ce projet qui encore une fois, fait la part belle au béton et détruit la végétation !...

Commentaire du CE :

Pris note. Toutefois, le Conseil National de Protection de la Nature, que l'on ne peut pas suspecter de favoriser le « bétonnage », dans son avis du 22/04/2024, considère que « Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. » et a donné un avis favorable.

Contribution n°21 (Web)

par Anonyme

Déposée le jeudi 25 avril 2024 à 11:43

Contribution:

Bonjour, Les réunions préalables nous ont permis de nous exprimer sur l'implantation d'un site de maintenance Lisea sur Croix d'Hins, notre crainte de la destruction d'un espace boisé, de la perte d'un espace nature, du charme campagne et de la quiétude de ce lieu, n'a pas été entendu . Le profit économique pour la commune, qui voit l'aubaine d'une rentrée d'argent conséquente, a primé sur la qualité de vie des habitants de Croix d'Hins, Si bon nombre d'habitants de Marcheprime, voit en l'arrivée de cette industrie une opportunité pour la commune, les possibilités d'emplois et d'une croissance financière, ils ne seront pas directement affectés par les nuisances pendant l'installation, la construction de cet ensemble industriel, ni par la suite au fonctionnement du site. Nos jours et nos nuits seront sans nul doute perturbés . Nous sommes déçus que la qualité de vie ne soit pas une priorité.

Commentaire du CE :

Ce projet est d'importance nationale et régionale. Il est « stratégique pour le bon fonctionnement du système ferroviaire ». La commune en tirera des bénéfices directs et indirects en termes d'emplois, d'activité économique, d'infrastructures collectives, de taxes, etc.

Pour ce qui concerne précisément la Croix d'Hins, le hameau se situe entre deux importantes infrastructures de transport distantes de 300m : la RD1250 par laquelle transitent chaque jour plus de 7000 véhicules et la voie ferrée classée en catégorie 2 dans une échelle de bruit de 1 à 5. L'étude d'impact présente les résultats des campagnes de mesures de bruit

réalisées en juin 2022 et en avril 2023 qui ont permis d'établir le niveau du bruit de fond en l'absence du SMR de jour et de nuit. Les relevés ont été effectués en plusieurs endroits du hameau. Le plus proche du SMR a été effectué 50m au nord-est de la rue de la station (point ZER 01 ou PF 1). C'est l'endroit où les niveaux sonores constatés étaient les plus importants : 49.5 DB de jour et 34.5 DB de nuit. Au regard de la réglementation en vigueur, en période d'exploitation, le niveau de bruit ambiant, toutes sources confondues, ne devra pas dépasser au même endroit, 54.5 de jour et 38.5 de nuit, ce qui ne modifiera pas sensiblement la situation actuelle. LISEA s'est engagé sous l'autorité de l'inspection des installations classées à effectuer périodiquement des mesures de bruit.

Contribution n°22 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 25 avril 2024 à 20:24

Contribution:

Un projet qui modifiera de manière négative et indélébile le quotidien des habitants plus ou moins proches de cette installation. Il n'y a qu'à voir la fréquentation des familles le long de cette piste cyclable bordée d'une forêt qui est un véritable havre de paix pour les Marcheprimais et habitants de Croix d'hins . Il est fort dommage que l'avis des personnes s'inquiétant de la nature de ce projet soit balayé d'un revers de main.

Commentaire du CE :

Le hameau de la Croix d'Hins et le site où sera implanté le SMR sont situés entre deux importantes infrastructures de transport distantes de 300m : la RD1250 par laquelle transitent chaque jour plus de 7000 véhicules et la voie ferrée classée en catégorie 2 dans une échelle de bruit de 1 à 5. Il a été tenu compte autant que possible des remarques des Marcheprimais à l'occasion des consultations qui ont été organisées sans aller jusqu'à remettre en cause le projet qui « présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen » avis du CNPN.

Contribution n°23 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 25 avril 2024 à 22:04

Contribution:

Si nous habitons à Marcheprime c'est pour pouvoir s'éloigner de la ville et du bruit. Aujourd'hui nous sommes entourés de forêt mais si ce projet voit le jour, notre petit coin de bonheur sera détruit.

Commentaire du CE :

pris note

Contribution n°24 (Web)

Par Anonyme
Déposée le jeudi 25 avril 2024 à 22:15

Contribution:

Je me pose à ce projet pour des nuisances sonores qui seront engagés par ce projet ainsi qu'une déforestation massive de 14 hectares qui laisseront les inondations plus importantes que des années précédentes

Commentaire du CE :

pris note

Contribution n°25 (Web)

Par ALVAREZ Nathalie
Déposée le samedi 27 avril 2024 à 10:33
8, hameau de Croix d'Hins
33380 MARCHEPRIME
Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°28

Contribution:

Habitant Croix d'Hins, Je ne souhaite pas qu'un tel projet voit le jour sur Marcheprime pour les raisons suivantes : - Destruction de notre environnement - milieu naturel (forêt, zone humide, biodiversité...) - Problème de la gestion des eaux (inondation, eaux usées, pollution...) - Nuisances sonores (nuit et jour) - Augmentation de la circulation routière notamment des camions - Piste cyclable traversée par l'entrée du site et donc dangereuse pour les enfants qui l'utilisent - Dégradation de notre cadre de vie - qualité de vie - Dépréciation de notre habitation

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13

Contribution n°26 (Web)

Par Anonyme
Déposée le lundi 29 avril 2024 à 10:10

Contribution:

Je suis contre ce projet! Ce projet remet en question toute notre qualité de vie, habitante de croix dhins, j'ai choisit de vivre ici pour le calme , cette jolie foret et la tranquillité pour mes enfants. Nous allons subir les travaux, puis les nuisances au quotidien d'un tel projet qui soyons honnetes , aidera financièrement un temps la ville mais qui lui fera perdre en attraction car non les emplois ne seront pas pour les marcheprimais, par contre les marcheprimais subiront, le bruit au quotidien , notre cadre sera dénaturé , la foret detruite au profit de sociétés qui je pense peuvent implanter un site comme celui ci sur un emplacement loin d'habitation , une perte de valeur pour notre habitation (qui souhaiterait

acheter une maison a côté d'un tel site, si moi même je veux partir). Je suis choquée que ce projet voit le jour dans une ville comme Marcheprime avec un slogan , "une ville au coeur " , et de jolis panneaux pronant une ville verte . C 'est juste une histoire d'argent et de beton Et c'est toujours les mêmes qui subissent et a qui on fait croire qu'on les écoute , qu' on veut savoir leur avis, qui n'est d'ailleurs jamais entendu.

Commentaire du CE :

voir commentaire à la contribution 14

Contribution n°27 (Web)

Par Sauts Bénédicte

Déposée le mercredi 01 mai 2024 à 09:56

18 impasse de la massère

33380 Marcheprime

Contribution:

Un projet qui est une véritable aberration environnemental !! Que se soit par le défrichage d'une parcelle boisé de plusieurs hectares abritant des espèces protégées ,qui se retrouveront directement délogés de leur habitat naturel , ainsi que toute la faune sauvage que cette forêt abrite . Mais aussi les conséquences direct de l'engorgement des sols une fois ces arbres abattus, sachant que cette parcelle est déjà au maximum et que ces sol sont inondés une majeure partie sde l'année. Sans compter sa proximité direct avec les habitations et écoles et tout les désagréments que cela engendre (nuisance sonore / pollution visuel / sécurité des voies de piste cyclable) Un projet qui n'apportera que des désagréments aux habitants de la commune ayant pourtant attiré un grand nombre de nouvelles familles pour son côté nature et peu industrialisé.... Un immense NON a ce projet !!!!

Commentaire du CE :

voir commentaire à la contribution 13

Contribution n°28 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 01 mai 2024 à 10:10

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°25

Contribution:

Dans un contexte où le préfet vient de suspendre le SCOT (Schéma de COhérence Territorial) du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre parce qu'il juge, notamment, « insuffisante » la protection des zones humides, comment pourrait-on autoriser la construction d'un site industriel dans une zone humide du Parc naturel régional des Landes de Gascogne ?

Commentaire du CE :

Il n'y a pas de zones humides recensées sur le site à l'observatoire des zones humides du SDAGE. Toutefois, à l'échelle du site, certaines sont présentes et sont évaluées par examen floristique et pédologique. 668m² de zones humides ont été identifiées au regard de certaines formes végétales : la molinie et les ajoncs. 8320m² de zones humides ont été identifiées au regard de l'analyse hydromorphologique du terrain. Certaines satisfaisant aux deux critères, ce sont 8848m² de zones humides qui sont compensées par une zone située au milieu de la parcelle qui est restée propriété de la mairie, au nord-est du SMR. Elle représente 1.46 ha, 1.35ha au titre de la compensation et 1090m² de zones humides déjà présentes sur la zone, en particulier celles qu'on aperçoit en bordure de la piste cyclable.

Contribution n°29 (Web)

Par JACQUOT Alain

Déposée le jeudi 02 mai 2024 à 14:41

77 avenue de Testemaure

33380 MARCHEPRIME

Contribution:

Bonjour. Je suis opposé au projet de maintenance des TGV sur le site de Marcheprime pour les raisons suivantes: - c'est tout d'abord un non sens écologique de détruire 14 h de forêt au cœur d'une commune pour un tel projet, à proximité du lac de Croix d'Hins, du circuit VTT, des agrès... - des espèces protégées vivent dans cette forêt; - la zone est humide, souvent inondée. Rien ne dit que la déviation des fossés existants suffira à écouler les eaux, de cette zone bétonnée. Une solution prévue si ça déborde? - Rien de prévu pour sécuriser la piste cyclable et les utilisateurs, dont des enfants, qui coupera l'axe d'accès au site. Par ailleurs cette piste est régulièrement inondée en cas de forte pluie; - le trafic routier va fortement augmenter sur la départementale, axe essentiel reliant Bordeaux au bassin d'Arcachon, d'où un risque accru d'accidents; - nuisances sonores 7 jours sur 7, quasiment 24 h sur 24. Pas de mur anti bruit prévu vers le bourg, notamment quartier de Testemaure. Qu'envisage la société si les murs prévus se révèlent inefficaces? - en plus du bruit, la pollution lumineuse est à craindre, aussi bien pour les habitants que pour les animaux; - tôt ou tard, le site sera abandonné car trop petit ou trop grand, ou cessera son activité pour raison financière ou autre. Que prévoit LISEA? Une nouvelle friche industrielle, en plein cœur de la commune? - comment va se dérouler le trafic des trains, surtout TER, pour tous les usagers sachant qu'il faudra y intercaler les entrées/sorties des TGV? - combien vont valoir les maisons des alentours avec de telles nuisances? - ... En vous remerciant.

Commentaire du CE :

pour l'essentiel, voir commentaire à la contribution 13.

Les premières maisons en lisière est du bourg sont situées à 900m des limites ouest du SMR. De plus, cet espace est peuplé de pins maritimes qui font écran. Les entrées et sorties des trains en maintenance représentent 7 à 8% du trafic quotidien de la ligne. Ce trafic supplémentaire n'affectera pas la circulation actuelle sur la ligne. Le directeur de SNCF réseau avec lequel le CE s'est entretenu n'a soulevé aucune réserve à ce sujet.

Contribution n°30 (Web)

Par Anonyme

Déposée le vendredi 03 mai 2024 à 09:46

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°37

Contribution:

Détérioration du site du lac de croix d'hins Nuisances sonores, visuelles et lumineuse qui va entrainer une dégradation de la faune et de la flore. piste cyclable plus sécurisée Moins de créneaux horaires pour les trains de voyageurs, car il faudra bien faire ressortir les trains en maintenance sur le site !

Commentaire du CE :

La ligne RTE et la voie ferrée séparent le SMR du site du lac de Croix d'Hins qui est à 200 m environ du SMR. Les études d'impact acoustique précises ont surtout porté sur le hameau mais le niveau sonore des installations les plus bruyantes ne dépasseront pas 65DB de jour en période de fonctionnement. La distance et un mur antibruit de 2m de haut tout le long de la voie ferrée devraient en atténuer très sensiblement l'impact au niveau du lac.

Pour ce qui concerne la faune et le flore sur le site d'implantation du SMR, les habitats qui leur sont favorables seront pour certains préservés sur le site même comme la zone humide de 1ha 46 et pour d'autres dans des parcelles situées au nord.

La piste cyclable sera sécurisée. Les entrées et sorties des trains en maintenance représentent 7 à 8% du trafic quotidien de la ligne. Ce trafic supplémentaire n'affectera pas la circulation actuelle sur la ligne. Le directeur de SNCF réseau avec lequel le CE s'est entretenu n'a soulevé aucune réserve à ce sujet.

Contribution n°31 (Web)

Par Anonyme

Déposée le vendredi 03 mai 2024 à 10:42

Contribution:

Alors que les sols de la région sont régulièrement gonflés d'eau et que les écoulements naturels sont particulièrement bloqués sur la commune, je m'interroge sur le bien fondé de la destruction d'une telle parcelle boisée pour une construction. Par ailleurs, la société étant en période de réflexion profonde sur la préservation de notre environnement naturel, je trouve la politique du Maire très regrettable voir irresponsable. Enfin, le quartier de Croix d'Hins, déjà largement délaissé par le conseil municipal, se voit dévalorisé à nouveau, tant en termes de qualité de vie (nuisances sonores) qu'en termes de valeur immobilière.

Commentaire du CE :

voir commentaire à la contribution 21

Contribution n°32 (Web)

Par VAUBOURGOIN CELINE

Déposée le samedi 04 mai 2024 à 08:57

1 Impasse De La Massere

33380 E

Contribution:

Bonjour, habitant Marcheprime côté ville nous sommes à la limite de la forêt et donc à 900m du centre de maintenance.(bâtiment principal) Depuis le début du projet , les protections anti bruit proposées par LISEA ne concernent que la zone d habitation de croix d hins mais pas la zone de TESTEMAURE, pourtant la distance est exactement la même. Lors des rencontres publiques, ils ont admis que certains trains pourraient entrer dans le centre de maintenance en arrivant du centre (en provenance d arcachon), de ce fait, les trains vont ralentir et freiner au niveau des habitations côté TESTEMAURE et impasse de la Massère générant une sur production de bruit à haute intensité sans aucune protection. Il est indispensable de protéger cette zone du bruit au même titre que la zone de croix d hins. Autre point, concernant la piste cyclable, nous nous interrogeons sur la dangerosité de l accès de ce centre qui va couper la piste cyclable utilisée par les enfants de CM1 et CM2 soit 10 et 11 ans obligés d aller à l école sur croix d hins tous les jours. La sécurité est dégradée par les entrées/ sorties des véhicules de ce centre. Enfin, la départementale est déjà très chargée toute l année et notamment entre le 01/07 et le 01/09 où nous constatons des bouchons régulièrement car utilisés par les touristes voulant éviter l A63. L augmentation du trafic lié au centre de maintenance va augmenter les risques d accidents de la route et de bouchons, notamment s il s agit d un tourne à gauche. Cela va engendrer des nuisances supplémentaires pour les habitants de croix d hins et de MARCHEPRIME. Enfin, la forêt Groupama est une réserve de chasse où de nombreux animaux mettent bas chaque année. Les travaux et l activité bruyante vont perturber les animaux et leurs cycles de reproduction cela aura une répercussion sur la biodiversité locale. Je vous remercie pour la prise en compte de nos remarques.

Commentaire du CE :

On ne peut pas considérer que les habitations situées rue de la Garenne ou impasse de la Massère sont à la même distance du SMR que celles situées à l'est de la rue de la Station. La lisière ouest du projet de SMR est effectivement à 900 m des premières habitations de Testemaure mais le bâtiment de maintenance de 250m de long se déploie et s'ouvre vers l'est, les voies de service où se trouvent les installations les plus bruyantes sont à 1.2kms. Les pages 290 et 291 de l'étude d'impact présentent les courbes isophoniques du bruit généré par le SMR de jour et de nuit. Le quartier de Testemaure est effectivement impacté et se situe dans la zone de 30DB qui représente un « niveau de bruit de chuchotements » (Wikipédia). La ligne RFN est fermée de 23h30 à 4h30 et les activités extérieures les plus bruyantes du SMR (tour en fosse et machine à laver) ne fonctionneront pas de 22h00 à 7h00 Pour ce qui concerne les trains qui arriveront d'Arcachon, ils ne devraient représenter que très peu de rames sur la dizaine qui rentreront sur le site tous les jours. Rien de comparable avec les 50 TER qui s'arrêtent et repartent de la gare de Marcheprime tous les jours (<https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/zoom-sur-la-gare-de-marcheprime>). Dans son mémoire en réponse LISEA décrit précisément les modalités de ralentissement et freinage des rames qui accéderont au SMR.

Pour ce qui concerne la piste cyclable et afin d'en évaluer la fréquentation le CE a contacté le mardi 7 mai à 13h35, S. T., scolarisé au collège Gaston Flament qui se rendait à ses cours à vélo. Il a précisé qu'ils étaient 3 ou 4 à se rendre tous les jours au collège à vélo. Le même

jour vers 17h10, une mère de famille habitant la Croix d'Hins, contactée rue Lafayette, ayant des enfants scolarisés à l'école élémentaire de la Croix d'Hins et au collège Gaston Flament précisait au CE que les enfants du bourg, scolarisés à la Croix d'Hins prenaient le bus de la COBAN dont l'arrêt jouxte l'école et que l'aîné de ses fils scolarisé au collège empruntait la piste cyclable. Arrivé pendant l'entretien, il confirmait qu'ils étaient 3 ou 4 à se rendre de la Croix d'Hins au collège à vélo tous les jours.

Les enseignantes de l'école élémentaire de la Croix d'Hins, contactées par le CE le vendredi 17 ont précisé que c'est surtout fin avril / début mai après le passage du permis cycliste et avec le retour des beaux jours qu'une quinzaine d'enfants de 10/11ans empruntent la piste cyclable. L'aménagement de la sortie sera arrêté en concertation avec la mairie de Marcheprime à laquelle la décision de rendre la piste prioritaire appartiendra.

La phase travaux avec la circulation de camions et d'engins de chantier représente une période qui nécessitera des dispositions particulières. Pour ce qui concerne le trafic sur la RD1250, son augmentation du fait du SMR représentera 2.5%. Cette augmentation ne devrait pas affecter outre mesure les difficultés éventuellement rencontrées actuellement. La voie d'accès au site est à l'intérieur du SMR, les véhicules ne s'arrêteront donc pas sur la route pour accéder au SMR. La maîtrise d'ouvrage du tourne à gauche est assurée par le conseil départemental qui dimensionnera l'ouvrage en conséquence. Il pourrait faire 300m de long et absorber les véhicules venant de la Croix d'Hins et attendant de rentrer sur le site. Les parcelles de la société forestière GROUPAMA sont comprises entre la RD1250 et la voie ferrée et les échanges avec leur environnement sont limités. Elles jouxtent celles où devrait s'installer le SMR. Les prospections et recherches sur les 18ha concernés par le projet n'ont pas mis en évidence la présence de mammifères susceptibles d'être chassés et qui viendraient y trouver refuge. La faune sur ces parcelles comme sur celles du projet est constituée de petits mammifères, d'avifaune et d'amphibiens qui ne devraient pas être trop affectés par l'activité du SMR.

Contribution n°33 (Web)

Par Bernard Olivier

Déposée le samedi 04 mai 2024 à 10:17

7a rue du Général Pershing

33380 Marcheprime

Contribution:

Bonjour, Je suis habitant de croix d hins. Le projet semble non réfléchi et les politiciens ne voient que du court terme jamais le long terme et les visions globales des projets. - Perte de population, - baisse de l immobilier, - population énervé envers les politiques, - Si il y a une baisse de population baisse de la consommation dans les commerces de marcheprime - Risque de perte des commerces -Si l immobilier baisse à cause du projet, les propriétaires vont demander des indemnités compensatoires à la mairie. - Pour payer les indemnités, augmentation des impôts... * Destruction de la forêt, espèces menacés. * Augmentation du trafic, déjà qu'il y a du monde qui passe en cas de bouchon ou accident sur l autoroute. Période estivale la circulation est difficile. Les infrastructures ne sont pas adaptées. * Les nuisances sonores de l usine, des trains et routier. *Les infrastructures d écoulement des eaux ne sont pas adaptées à l agglomération. * La pollution directe et indirecte. * Nuisances sonores (nuit et jour) * Dégradation de notre cadre de vie - qualité de vie j ai choisi de vivre à

croix d hins car la forêt est présente, il y a du calme. * Dépréciation de notre habitation aucune indemnités n est prévue pour les habitants. Je dis Non au projet.

Commentaire du CE :

voir commentaire à la contribution 13

Contribution n°34 (Web)

Par DUPAYS MICHAEL

Déposée le samedi 04 mai 2024 à 16:24

10 rue de la cité

33380 Marcheprime

Contribution:

Quand on connaît les enjeux dû aux changements climatiques, comment peut t'on laisser arracher 12ha de forêt avec zone humide pour y installer un centre industriel de maintenance? sachant qu'au moins 2 espèces protégées (batracien et oiseau) occuperaient ces lieux.. Ou va passer toute cette eau qui actuellement, et comme chaque hivers, inonde une partie de cette parcelle de forêt ? Pense t'on aux riverains qui vont voir leur quotidien bouleversés par le bruit, la vue, 7/7 jours, 24h/24h, ainsi qu'a la dévaluations de leurs biens ? Spéculations et appât du gain prendraient le dessus sur ces enjeux Ce projet pharaonique est il indispensable ? les enjeux économiques valent ils autant de sacrifices ? si oui, n'y a t'il pas d'autre site capable d'accueillir ces industriels qui respecterait la forêt de gironde déjà mise a mal par les incendies de ces dernières années, l'environnement, la bio diversité et les riverains ?

Commentaire du CE :

voir commentaire à la contribution 13

Contribution n°35 (Web)

Par LOURENCO PEREIRA ROSA MARIA

Déposée le samedi 04 mai 2024 à 19:02

53 rue léo Lagrange

33380 MARCHEPRIME

Contribution:

Bonjour, Vivant depuis 25 ans sur Marcheprime et longeant la voie ferrée, j'ai acceptée la condition de vivre près d'une voie ferrée, car ayant habitée très près d'une route très fréquentée, j'ai préférée le passage de quelques trains entre-coupés de moments de détente. Ils n'étaient pas si nombreux qu'aujourd'hui. Mais la proximité d'une usine de maintenance, 7 j sur 7, 24 h sur 24, plus de trains et le passage de plusieurs camions, vont devenir un cauchemar pour les habitants de Croix d'hins et pour nous qui seront à tout juste un kilomètre du début du site. Ce projet va de plus détruire environ 18 hectares, qui forcément dans un milieu considéré comme zone humide risque de provoquer de gros problèmes. Egalement pour nos espèces animales qui migreront ailleurs. On nous prône à coup de marteau piqueur tout au long des actualités, que nous devons protéger la nature et

on nous fait culpabiliser à cause du réchauffement climatique. Mr le Maire nous promet une reforestation compensatoire mais où? Puisque une usine gigantesque va fleurir. Tout le monde sait qu'un arbre met au moins 10 ans pour atteindre une taille adulte. Mais en attendant, l'oxygène que génèrent 18 hectares va disparaître au profit d'un projet bruyant, polluant et qui décoctera la valeur des maisons approximatives et créeront des pertes de confort de vie, voire des dépressions. Nous sommes venus sur une commune préservée, naturelle, et qualitative. Liséa en accord avec notre Maire et quelques élus, ont votés pour un projet qui ne se fera pas à proximité de leur domicile. Il est bon de se mettre à la place de ceux qui vont y vivre et il est bon de se demander si notre planète a besoin de subir encore le fruit de la destruction humaine par profit d'intérêt.

Commentaire du CE :

voir commentaire du CE à la contribution 14. Dans le PLU de Marcheprime, la zone du projet a été classée AUI « à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme » depuis 2016, bien avant que LISEA commence ses recherches et avant les dernières élections municipales. A défaut d'accueillir le SMR, il est fort probable qu'une zone industrielle aurait été aménagée dans des conditions globalement plus défavorables à l'environnement naturel et humain.

Contribution n°36 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 05 mai 2024 à 15:30

Contribution:

Bonjour, pour avoir assisté aux réunions de présentation du projet LISEA à Croix d'Hins, je reste confiant et favorable à l'installation de cette société. Une belle vitrine pour notre commune qui a besoin de passer un palier de modernité. Je ne comprend pas le titre du sigle, Marcheprime dit Non, on a l'impression que tous les habitants sont contre, ce qui n'est pas le cas. Je réside sur Croix d'Hins.

Commentaire du CE :

pris note

Contribution n°37 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 07 mai 2024 à 13:47

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°30

Contribution:

Bonjour, Je suis contre ce projet car est il normal que nous entendons parlé de la loi climat et résilience de 2021 dont l'objectif est interdire toute artificialisation à outrance (ZAN) d'ici 2050 ; que le préfet suspende le SCOT mais que la commune de Marcheprime se croit au dessus de tout ça et pas concerné par l'écologie... alors que des sites à réhabiliter existent et sont loin d'habitations. De plus, est il normal que la vente de ce terrain permette

l'embellissement du centre ville ; on détruit la vie et le cadre de vie du lieu dit Croix d'Hins..... pour que certains personnes puissent faire leur place du village en centre ville.

Commentaire du CE :

Contribution n°38 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 07 mai 2024 à 15:27

Contribution:

Un beau projet industriel qui fera la fierté de Marcheprime à plus d'un titre. Je trouve ça triste qu'une partie des riverains les plus proches (qui ne représentent d'ailleurs pas l'état d'esprit général des Marcheprimais et des locaux) se focalisent sur les points négatifs du projet, alors que ce site de maintenance présente beaucoup de points forts : - Vient s'inscrire dans un terrain qui était voué à l'urbanisation quoi qu'il arrive depuis 2016 et qui avait vocation à être aménagé comme une zone d'activité (avec les nuisances paysagères et environnementales qui vont avec ce type de zone), - Qui va permettre le développement de l'offre ferroviaire dans tout le Sud-Ouest, permettant de répondre aux enjeux actuels (saturation des TGV SNCF), - Qui relève de l'industrie de pointe, permettant l'implantation de tout un écosystème d'emplois (techniciens qualifiés, ingénieurs, agents d'entretien, fonctions support etc.), offrant ainsi à nos jeunes autant de débouchés à proximité dans un bassin essentiellement résidentiel où il faut se rendre à Bordeaux et ses environs pour embaucher, - Qui va générer des recettes fiscales pour Marcheprime et ses environs, permettant d'investir dans les biens publics : services publics, voirie, projets de développement et d'embellissement, - Qui permet de moderniser les réseaux à Croix-d'Hins (eau, électricité, etc.), - Qui s'insère plutôt très bien dans l'aménagement : on ne parle pas de hangars mais d'un site qui a l'air plutôt beau et bien pensé, avec un soucis nous dit LISEA porté au sujet hydraulique on le sait très prégnant ici, - Qui est bien compensé : 70 hectares à proximité, permettant d'éviter la coupe rase entre le bourg et le quartier qui était programmée en 2025 par Groupama, avec la sanctuarisation qui plus est des 4ha en lisière de la Rue de la Station, - Qui est porté par un seul maître d'ouvrage, garant d'une cohérence d'ensemble, ce qui est toujours plus favorable en matière de protection de l'environnement et d'insertion, - Qui a fait l'objet d'amendements suite à la concertation pour intégrer des murs anti-bruit supplémentaires et répondre aux préoccupations qui sont ressorties des différentes réunions (nombreuses depuis 2020), - Qui est porté par le futur gestionnaire du site lui même, ce qui garantit les engagements pris et apporte un gage de sécurité sur leurs engagements de long-terme, - Qui est l'un des plus gros projets privés d'investissement en France, sur un secteur d'avenir le ferroviaire, et qui va générer des centaines d'emplois dès la construction (qui consommeront, vivront pour certains, à Marcheprime), - Qui permettra petit à petit de plaider pour la réouverture de la halte ferroviaire de Croix-d'Hins auprès de SNCF et la Région, - Qui ainsi et plus généralement fera rayonner Marcheprime, cité dortoir, à l'échelle européenne. Pour toutes ces raisons, OUI au SMR de Lisea. J'espère que la commission d'enquête saura entendre la voie silencieuse de la majorité et saura apprécier à sa juste valeur les pour et les contre du projet, pour rendre un avis équilibré, qui j'espère ne fera pas que refléter les tristes passions affichées par des retraités plus préoccupés par leur nombril que par les grands enjeux de notre époque, dont l'avenir de leurs enfants qui seront ravis de travailler sur ce type de projet.

Commentaire du CE :

Le Conseil National de Protection de la Nature, dans son avis du 22/04/2024 considère que « Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. » et a émis un avis favorable assorti de 3 conditions satisfaites par le pétitionnaire.

Pris note des arguments favorables au projet. Toutefois, les inquiétudes ou les remarques formulées par les contributeurs ne relèvent pas toutes d'intérêts personnels.

Contribution n°39 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 08 mai 2024 à 09:34

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°40

Contribution:

Je suis contre ce projet qui va avoir un réel impact sur la qualité de vie à Marcheprime!! Grande contradiction entre le réchauffement climatique et la déforestation de plusieurs hectares!! - nuisances sonores ++ jour et nuit avec la proximité des habitations. Je peux rajouter aussi ma crainte de voir partir mes enfants à vélo sur une piste cyclable qui va être traversé par de nombreux camions. Insécurité++

Commentaire du CE :

39 et 40 mêmes contributions

Contribution n°40 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 08 mai 2024 à 09:35

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°39

Contribution:

Je suis contre ce projet qui va avoir un réel impact sur la qualité de vie à Marcheprime!! Grande contradiction entre le réchauffement climatique et la déforestation de plusieurs hectares!! - nuisances sonores ++ jour et nuit avec la proximité des habitations. Je peux rajouter aussi ma crainte de voir partir mes enfants à vélo sur une piste cyclable qui va être traversé par de nombreux camions. Insécurité++

commentaire du CE :

voir commentaire du CE à la contribution 32 . Pris note.

Contribution n°41 (Web)

Par MONTEIL Jean-Christophe

Déposée le jeudi 09 mai 2024 à 19:21

12 Impasse de la Massere
33380 Marcheprime

Contribution:

Bonjour. Merci de bien vouloir prendre en compte mes points de désaccord avec le projet : - Marcheprime est connue et appréciée pour ses forêts, à préserver. Vous comprendrez bien que la déforestation de 12 hectares sera néfaste pour la faune et la flore. - La commune de Marcheprime est fondée sur des marécages, d'où de nombreuses plantations nécessaires et indispensables pour absorber les eaux pluviales, malheureusement de plus en plus importantes. - La fauvette Picchu et batraciens seront bien évidemment impactés avec la suppression des zones humides. Nous serons donc face à un impact sur la biodiversité. - Zone de 12 hectares bétonnée et aménagée, avec bien entendu déviation des fossés existants (grosse inquiétude des habitants). Cela provoquera certainement un véritable problème de part les difficultés d'absorption et des écoulements des eaux pluviales. - Le lac de Croix d'Hans a été mis en valeur par l'Office de Tourisme. Pourquoi ? Totalement absurde vu que le projet LISEA sera implanté juste en face. En effet, très joli coin de pêche et de balade. - Quelle catastrophe pour les riverains de Croix d'Hins et Testemaure (côté bourg). Impact total sur notre qualité de vie, avec tout ce qui s'en suit, comme les nuisances sonores et lumineuses (H24 7/7). Sans compter le bruit des travaux qui doivent débuter d'ici quelques mois. Toutes ces nuisances seront bien entendu de jour comme de nuit. - Marcheprime est sur un site de passage d'oiseaux migrateurs. Ils risquent d'être déstabilisés de part la pollution lumineuse vu le travail de nuit. - L'augmentation de la circulation routière et les risques que prendront les cyclistes sur la piste cyclable, en particulier les enfants lorsqu'ils vont au collège en vélo, ou bien certains enfants qui vont à l'école de Croix d'Hins. - et enfin, et surtout, la dépréciation des biens immobiliers, déjà constatée sur certaines ventes. Merci pour votre attention.

Commentaire du CE :

Pris note. voir commentaire à la contribution 32.

Contribution n°42 (Web)

Par Anonyme

Déposée le vendredi 10 mai 2024 à 10:24

Contribution:

Il est indiqué, dans le dossier, que le site permettra "un accueil potentiel" des rames de TER, RER et autres matériels roulants, en fonction de "capacités résiduelles". Il est impératif que cette possibilité soit exploitée au maximum afin de renforcer la régularité et le confort des usagers des transports régionaux. Une certaine "mutualisation" des installations et une coopération accrue entre les différents services (privé, public...) d'exploitation du réseau ferré national constituent une orientation à renforcer pour tenter de réduire les coûts et améliorer la qualité des services rendus. Par ailleurs, quel sera l'impact des travaux sur le service TER, entre autres ?

Commentaire du CE :

Cette observation a été rapportée au pétitionnaire. Voir sa réponse dans le mémoire en réponse.

Le site peut accueillir plusieurs types de matériels roulants ferroviaires. Toutefois, pour permettre par exemple à la « Deutsche Bahn » de relier Berlin à Madrid ou à la « Renfe » de relier Madrid à Berlin, sans rupture de charge, pour intensifier le trafic sur l'axe Atlantique, il faut que les rames TGV trouvent des conditions de maintenance identifiées, disponibles et à des coûts connus. Mais effectivement, LISEA s'est ouvert la possibilité, en particulier sur les voies « de service », d'accueillir tous types de trains. Au cours de l'entretien qu'il lui a accordé, le directeur de SNCF Réseau Aquitaine a précisé au CE qu'il coopérait efficacement avec ses homologues de la société privée LISEA.

Contribution n°43 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 12 mai 2024 à 17:58

Contribution:

Le choix du site de Marcheprime pour ce projet est un non-sens écologique. La séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) que tout maître d'ouvrage doit obligatoirement mettre en oeuvre pour la réalisation d'un projet d'aménagement n'a pas été respectée par LISEA, qui n'a absolument pas cherché à privilégier une démarche d'Évitement des impacts négatifs sur l'environnement pour le choix du site d'implantation. L'Avis délibéré de la MRAe (n°MRAe 2023APNA181) adopté en date du 23/11/2023 sur ce point est sans ambiguïté et mentionne en page 12 : "II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement L'étude d'impact expose la conception du projet et les raisons des choix effectués. Elle précise notamment que le choix du site retenu résulte d'une étude portant sur neuf sites, localisés à moins d'une heure en train de Bordeaux. L'analyse multi-critères des différents sites est présentée en pages 15 et suivantes de l'étude d'impact. Les sites ont été comparés sur la base d'un "cahier des charges" des caractéristiques requises pour répondre aux exigences techniques du projet, dont un critère global "enjeux écologiques". Le site de Marcheprime a été retenu, bien qu'il ne soit pas le plus favorable du point de vue des "enjeux écologiques", au vu de ses autres caractéristiques techniques répondant totalement aux nécessités du projet. La MRAe estime que les sites ne présentant pas la disponibilité foncière suffisante (moins de 10 hectares, soit six des neufs sites détaillés), auraient pu être écartés de l'analyse dès le départ pour permettre peut être une analyse plus fouillée sur un ensemble de critères environnementaux mieux exposés dans l'étude d'impact. L'étude précise que plusieurs variantes (décrites en page 168) ont été analysées pour l'implantation sur le site, la variante retenue permettant d'optimiser l'emprise au sol du projet. L'étude précise que la conception s'est orientée vers l'évitement des enjeux liés aux zones humides et l'éloignement maximum de la zone habitée. L'étude présente les évolutions successives du plan masse de l'opération tenant compte des enjeux environnementaux mis en évidence. Dans le cadre de la justification des choix, la MRAe recommande de rappeler les engagements environnementaux pris dans le cadre de la création de la ligne LGV SEA et de la démarche d'évitement, réduction, compensation d'impacts qui l'a accompagnée. Il conviendra de justifier que le projet présenté ici s'inscrit bien dans la lignée de la démarche précédente et ne vient pas aggraver de façon notable des impacts notamment en termes de défrichements, destruction de zones humides et atteinte à des habitats d'espèces protégées." De même, l'Avis du CNPN est sans appel et on ne peut plus clair sur ce point. En

page 14/61 du document "VOLET G : AVIS ÉMIS SUR LE DOSSIER ET RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE", il est mentionné : "Séquence ERC Une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore est proposé page 199 et suivantes. LISEA a fait le choix de retenir une hypothèse maximale du projet sans intégrer aucune mesure d'évitement." Par ailleurs, les réponses apportées par LISEA en pages 32/61 et 41/61 du document "VOLET G : AVIS ÉMIS SUR LE DOSSIER ET RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE" sont largement insuffisantes et démontrent le peu d'intérêt porté aux critères écologiques dans le choix du site d'implantation ("1.8.3. Analyse complémentaire des enjeux écologiques et environnementaux des sites alternatifs envisagés"). Pour conclure, il est à noter que l'Agence Régionale de la Biodiversité (ARB) Nouvelle-Aquitaine a publié en février 2024 un document de préconisations intitulé "AMÉLIORER L'ÉVITEMENT DES IMPACTS D'AMÉNAGEMENT « NON-COMPENSABLES » SUR LA BIODIVERSITÉ EN NOUVELLE-AQUITAINE" dans lequel elle rappelle les principes de la séquence ERC, principes que LISEA n'a pas respecté pour le choix du site de Marcheprime. En effet, l'ARB mentionne en pages 4 et 5 de ce document les éléments suivants : "LA SÉQUENCE ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER (ERC) a longtemps été considérée de façon simple et linéaire par les acteurs de l'aménagement du territoire : ce qui n'était pas évité devait être réduit, puis compensé. Grâce à l'évolution des connaissances scientifiques, puis au renforcement des politiques publiques liées à « l'ERC » (en particulier la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages), la séquence ERC est passée d'une obligation de moyens à une obligation de résultats pour le maître d'ouvrage. Cette obligation repose sur une « absence de perte nette de biodiversité ». Les savoirs et savoirs-faire dans le domaine de l'ingénierie écologique ont permis de mieux cerner les limites de la compensation et invitent à replacer l'étape d'évitement au cœur de la séquence ERC et de l'objectif d'« absence de perte nette ». À QUOI CORRESPOND PRÉCISÉMENT LA PHASE D'ÉVITEMENT ? De manière générale, les mesures d'évitement, à la différence des mesures de réduction, se caractérisent par la suppression totale d'un impact négatif fort sur la biodiversité cible. Il est également important d'avoir à l'esprit que l'étape d'évitement est une démarche, et non seulement une mesure. Elle commence dès les premiers questionnements sur la nécessité et les besoins en aménagement, et présuppose de l'anticipation. Le Ministère de la transition écologique distingue trois types principaux d'évitement : • l'évitement stratégique = « faire ou ne pas faire » ou « faire moins » (ex : renoncer à un projet qui pourrait affecter des populations d'espèces ou d'habitats menacés d'extinction) • l'évitement géographique = « faire moins » ou « faire ailleurs » (ex : modifier la localisation d'un projet) • l'évitement technique = « faire autrement » ou « faire ailleurs » (ex : supprimer un rejet polluant dans un milieu physique)." LISEA, en tant que porteur de projet du Site de Maintenance et de Remisage TAGV et concessionnaire de la LGV SEA, se doit ainsi de respecter les principes de la séquence ERC, impliquant pour le maître d'ouvrage une obligation de résultats reposant sur une "absence de perte nette de biodiversité". Les différents documents présentés dans le cadre de l'enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale pour le projet de Marcheprime montrent à l'évidence que cette obligation de résultats n'est absolument pas atteinte et que LISEA n'a pas mis en oeuvre la démarche d'Évitement pour le choix du site d'implantation.

Commentaire du CE :

M. GARY, le directeur de SNCF réseau, a confirmé au CE à l'occasion d'un entretien le 30 avril, que SNCF réseau a participé avec LISEA à la recherche de sites appropriés à l'installation du SMR dans l'environnement de Bordeaux. LISEA a retenu le site de Marcheprime parce que sa sensibilité environnementale est relative compte tenu de l'isolement de l'emprise, les difficultés de construction maîtrisables et la zone d'implantation classée AUI au PLU de Marcheprime depuis 2016. Il apparaît normal qu'au regard de la nature du projet, les critères techniques aient été nombreux. Les critères environnementaux pouvaient être bloquants. Ce n'est pas le cas sur le site de Marcheprime situé entre deux infrastructures majeures de transport, sans connexion avec son environnement naturel remarquable, éloigné du réseau hydrographique, la biodiversité qu'il abrite est relativement commune mise à part la fauvette pitchou contactée de part et d'autre de la voie du RFN et pas sur le seul site du SMR. Au regard des atteintes recensées de l'environnement induites par le projet, LISEA a appliqué les mesures d'évitement préconisées par l'Agence Régionale de la Biodiversité (page 3 du document 3 joint à la contribution)

-évitement stratégique : Pas possible /le projet permettra de générer un trafic ferroviaire supplémentaire, et donc un report modal significatif des trafics routiers et aériens en faveur du train. Il « présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. » (CNPN).

-évitement géographique : Pas possible / voir l'implication de SNCF réseau dans la recherche de site.

-évitement technique visant à l'absence de perte nette d'espèces animales et végétales et la reconstitution d'habitats au travers des mesures légales de compensation. Réalisé Pour ce qui concerne l'avis de la MRAe, Mme HUOT-MARCHAND, inspectrice de l'environnement en charge du dossier à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement en Nouvelle Aquitaine (DREAL), contactée par le CE le 17 avril 2024, considère que le pétitionnaire a satisfait aux attentes de l'autorité environnementale.

Contribution n°44 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 14 mai 2024 à 14:16

Contribution:
pas d'accord

commentaire du CE :

pris note.

Contribution n°45 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 15 mai 2024 à 08:12

Contribution:

Bonjour, Le projet consiste en la construction d'un centre de remisage de train sur une zone boisée et humide. La ville de Marcheprime et le SIBA nous explique a grand renfort de panneaux "quand la nature revient la vie va bien" et qu'il faut avoir une gestion différenciée

des espaces verts afin de sauvegarder la biodiversité. La construction d'un tel projet va à l'encontre même de cette exigence. La ville de Marcheprime est confrontée depuis toujours par les remontées d'eaux en période hivernale l'artificialisation du sol provoquera des inondations plus importantes que le débord actuel des fossés. Les constructions en toitures végétalisées ne règlent pas ce problème en effet lorsque le substrat des toitures est gorgé d'eau le surplus se dirige vers les réseaux d'eaux pluviales et fait remonter le niveau des eaux superficielles. Ce projet va aussi ajouter encore un plus de circulation sur la D1250 qui se trouve dans un état de dégradation important due à la surcharge de trafic et au non entretien de la voirie à ce titre des panneaux chaussée glissante sont apparus. Aujourd'hui aucun aménagement n'est prévu avec ce projet hormis un nouveau rond point qui ne règlera pas plus le mauvais état de la voirie.

Commentaire du CE :

La zone d'emprise du projet est effectivement occupée par un peuplement de chênes d'Amérique « considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A9ne_rouge_d%27Am%C3%A9rique) C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental.

L'emprise du SMR recense effectivement des zones humides sachant que ce n'est pas le ressenti de chacun mais la loi qui définit précisément au travers de critères précis de nature floristique et pédologique ce que sont des « zones humides »

-668m² de zones humides ont été identifiés au regard de certaines formes végétales : la molinie et les ajoncs

-8320m² de zones humides ont été identifiés au regard de l'analyse hydromorphologique du terrain. Certaines satisfaisant aux deux critères, ce sont 8848m² de zones humides qui ont été identifiés.

L'Homme faisant parti de l'écosystème, son environnement doit lui permettre de satisfaire son propre épanouissement personnel (des logements, etc.) professionnel (des entreprises, etc.), culturel, (des médiathèques, des salles de spectacles, etc.), sportif (des stades, etc.), familial (des crèches, des écoles, etc.) autant de constructions réalisées au détriment de la nature et des espaces naturels. Tout est affaire d'équilibre, d'arbitrage et de priorité. La gestion des eaux pluviales a été l'objet d'échanges nombreux entre le SIBA et LISEA. Pour pallier l'artificialisation des sols, c'est un dispositif en deux temps qui est mis en place : d'abord les eaux pluviales venues des toitures et aménagements divers, sont stockées dans deux bassins d'un volume total de 6400m³ puis cette eau stockée est petit à petit amenée dans deux bassins d'infiltration de 1ha 43.

La nappe superficielle sous le SMR fluctue entre -2.03 en octobre et 0.52 en décembre. Tous les aménagements sont construits en conséquence et leur seuil est 30cm au-dessus du niveau naturel du sol. Le système de fossés en particulier le long de l'avenue de Testemaure a été entièrement préservé. Pour ce qui concerne la RD1250, c'est un « tourne à gauche » qui est envisagé dont le conseil départemental sera le maître d'œuvre. Il devra effectivement être suffisamment dimensionné pour que l'accès au SMR ne gêne pas la circulation. Venant de Marcheprime, les véhicules s'engagent sur le site avant d'être contrôlés et ne perturbent donc pas outre mesure la circulation.

Contribution n°46 (Web)

Par PERCHERON Patricia

Déposée le mercredi 15 mai 2024 à 12:15

26 rue de l'esquira

33380 MARCHEPRIME

Contribution:

Ce projet est un contre sens écologique alors que nous ne pouvons hélas que constater les dégâts depuis quelques années causés par le changement climatique. - Il implique une déforestation massive de plusieurs hectares de zone humide indispensables à la biodiversité et aux écoulements d'eau de pluie. - Ce centre doit être construit à côté du lac de croix d'hins lui faisant perdre ainsi tout son intérêt Nature "Découvrez Marcheprime avec les ballades nature" ref (bulletin municipal n°22 page 8) avec en photo le lac. Je crains bien que ce slogan "nature" de Marcheprime soit bien abimé. - Nuisance sonore. Même éloigné de quelques centaines de mètres du centre ville, nous entendons selon le sens des vents les trains, ce qui n'amène pas de nuisance particulière car actuellement peu nombreux, mais qu'en sera t'il quand le trafic E/S des TGV tournera à plein? - Perturbation de trafic ferroviaire des TER : Les TGV seront 'ils prioritaires? - Concernant l'impact économique, le projet risque d'être contre productif car en incohérence totale avec le projet nature de Marcheprime qui ne sera plus son atout Pour conclure, la conséquence de ce projet amènera une dégradation de la qualité de vie et du foncier des Marcheprimais.

Commentaire du CE :

voir le commentaire à la contribution 13. De plus, le projet de SMR permettra de transférer vers le rail une part significative du trafic routier et de réduire sur la durée les émissions de gaz à effet de serre. Le Conseil National de Protection de la Nature, que l'on ne peut pas suspecter de favoriser le « bétonnage » dans son avis du 22/04/2024, considère que « Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. » Le trafic sur les voies RFN ne sera pas impacté par la dizaine de rames entrant et sortant du site chaque jour. C'est SNCF réseau qui gère à partir de Bordeaux les mouvements de rentrée et de sortie du site. L'impact économique ne peut être que profitable à Marcheprime en termes d'emplois directs et indirects.

Contribution n°47 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 15 mai 2024 à 16:28

Contribution:

Impact environnemental : - Déforestation pure et simple de 12 hectares, sur une commune comme Marcheprime qui est marquée par ses forêts, points verts à préserver. - Impact sur la biodiversité = fauvette Picchu, et batraciens avec la suppression d'une zone humide, - Une zone de 12 hectares bétonnée et aménagée, avec déviation des fossés existants, qui suscite inquiétude des marcheprimais, qui résident une commune où l'absorption et les écoulements des eaux pluviales pose déjà un véritable problème. -

Marcheprime est fondée sur des marécages, d'où de nombreuses plantations pour absorber les eaux pluviales. - Incohérence de la proximité au Lac de Croix d'Hins mis en valeur par l'office du tourisme Cœur de bassin qui sera demain face au site de maintenance, Impact sur la qualité de vie des marcheprimais, et plus encore des riverains : - Nuisance sonore pendant toute la durée des travaux et ensuite pendant la mise en activité du centre, qui sera en fonctionnement de jour comme de nuit, - Nuisance de poussière pendant la durée des travaux, - S'il est entendu que les trains n'entrent et ne sortent pas entre 23h et 4h, le site sera toutefois en service générant bruit et nuisance lumineuse, pour les habitants alentour et la faune. (Nous sommes sur un site de passage d'oiseaux migrateurs). - Augmentation du cadencement des trains qui passent, puisqu'il faudra intercaler ceux qui entrent et sortent du site, - Augmentation du trafic routier de la départementale déjà chargée chaque matin et soir, puisqu'elle sert d'ores et déjà de délestage de l'autoroute, et ce dès le début des travaux puisqu'il a été annoncé que les matériaux ne pourront pas être acheminé par la voie ferrée (pour manque de synchronisation des opérations). - Sécurité de la piste cyclable, empruntée par promeneurs, joggeurs mais surtout écoliers de CM2 qui se rendent à l'école de Croix d'Hins, et qui sera traversée par l'entrée principale du site. Par ailleurs, la piste cyclable est aujourd'hui régulièrement inondée donc impraticable à certains endroits, là encore inquiétude de son usage lorsque le site sera bétonné, et le fossé dévié. Un avenir incertain : - L'enfermement du quartier de Croix d'hins encerclé par une centrale photovoltaïque et un centre de maintenance pour TGV. - Quid du site au terme de son exploitation ? une nouvelle friche industrielle ? - LISEA sera gestionnaire du site mais pas l'exploitant, si bien que le nombre de trains annoncés aujourd'hui est amené à évoluer selon les besoins de l'exploitant. -dépréciation des biens mobiliers, (déjà constaté)

Commentaire du CE :

contribution identique à la contribution 13. Voir commentaire correspondant.

Contribution n°48 (Web)

Par laurence

Déposée le mercredi 15 mai 2024 à 20:18

Contribution:

NON A LISEA Ce projet n'a que des points négatifs pour les habitants de Croix d'Hins - destruction de la forêt 14 ha et de la flore et faune - dégradation du cadre de vie - nuisances sonores 7/7, - insécurité sur la piste cyclable (enfants...) - trafic intense sur la départementale, celui-ci étant à ce jour assez conséquent, risque d'accident - dépréciation des biens immobiliers A l'heure où on entend parler qu'il faut préserver notre Terre face au dérèglement climatique, il y a une incohérence entre les paroles et les actes.. pour toutes ces raisons je dis NON à ce projet

Commentaire du CE :

pris note. Voir commentaire à la contribution 14.

Contribution n°49 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 00:17

Contribution:

Je suis contre ce projet. Qui va engendrer des nuisances sonores principalement la nuit. Couper des arbres dans une forêt qui a beaucoup diminué à cause des incendies. Pour seul et unique but l'argent. Je m'oppose à ce projet.

Commentaire du CE

Pris note

Contribution n°50 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 08:31

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°51

Contribution:

Aller bâtir une telle structure au beau milieu d'une zone boisée préservée est une aberration alors qu'il existe dans la région de nombreuses friches industrielles, certaines autour de voies ferrées qui ne sont plus utilisées

Commentaire du CE :

LISEA a cherché à partir de 2018 d'autres sites autour de Bordeaux, en particulier dans les emprises ferroviaires éventuellement disponibles. M. Gary directeur régional de SNCF réseau, à l'occasion d'un entretien avec le CE le 30 avril, a confirmé que SNCF réseau a participé avec LISEA à la recherche d'emprises susceptibles d'accueillir le projet. LISEA a considéré que le site de Marcheprime était le seul qui, à une distance raisonnable de Bordeaux, satisfaisait l'essentiel des critères recherchés et se situait sur une zone qui depuis 2016 était classée AUI « à vocation d'activités économiques à urbaniser à court/moyen terme » au PLU de Marcheprime.

Contribution n°51 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 08:32

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°50

Contribution:

Aller bâtir une telle structure au beau milieu d'une zone boisée préservée est une aberration alors qu'il existe dans la région de nombreuses friches industrielles, certaines autour de voies ferrées qui ne sont plus utilisées

contribution identique à la 50

Voir commentaire correspondant du CE.

Contribution n°52 (Web)

Par Besnard Yannick

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 14:09

4 rue Belle Idée - Croix d'Hins

33380 Marcheprime

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°58

Contribution:

Je suis contre ce projet car habitant dans le voisinage immédiat. Les inconvénients directs seront le bruit engendré par les entrées et sorties de trains, le bruit des travaux de construction, le bruit pour l'approvisionnement en matériaux de construction, etc. Suite à ce projet de construction le prix de l'immobilier a déjà chuté dans le périmètre de ce site de maintenance. Construire ce projet sur un terrain marécageux qui a déjà du mal à évacuer l'eau en provenance du quartier Belle Idée est tout simplement sidérant. Ce terrain a été 3 fois inondé cet hiver (la période ne figurant pas sur les relevés piézométriques). Impact environnemental conséquent pour les mammifères, insectes, oiseaux, plantes de marais, suppression d'arbres qui contribuaient à évacuer une grande quantité d'eau. Nous avons porté nos doléances lors des réunions de Liséa, mais elles sont tombées dans l'oreille de sourds. Je n'en attends pas plus concernant ma contribution car qui peut mieux comprendre notre désarroi que ceux qui sont impactés?

Commentaire du CE :

pris note. Voir commentaire à la contribution 14.

Contribution n°53 (Web)

Par FAUT NOUVELLE AQUITAINE

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 15:36

157 RUE DE LA BENAUGE

33100 BORDEAUX

Contribution:

La FNAUT salue toutes avancées et projets de transports en commun qui facilitent les déplacements par un mode décarboné. Les trains électriques sont plébiscités; le succès de la liaison Bordeaux-Paris depuis 2017 le démontre. Mais le nombre encore insuffisant de rames sur la liaison est le résultat, malgré l'ouverture à la concurrence, de l'absence d'infrastructures de maintenance (hors SNCF). Le projet présenté par la société LISEA vient combler ce manque. A courte distance de la Métropole Bordelaise et à proximité de la ligne internationale France-Espagne, le site retenu est idéalement situé permettant une immobilisation minimisée des rames. Placé dans une zone périurbaine, les spécificités d'exploitation d'un site de maintenance et de remisage ferroviaires sont bien prises en compte dans le permis de construire et la demande d'autorisation environnementale. Les services de l'Etat seront là pour faire appliquer les législations afférentes. Pour toutes ces raisons, la FNAUT ne peut que donner un avis favorable à cet projet indispensable aux utilisateurs du mode ferroviaire que nous représentons depuis 1978. Pour la FNAUT, le président de la FNAUT Régionale, Christian Broucayet.

Commentaire du CE :

pris note.

Contribution n°54 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 17:28

Contribution:

Je suis contre ce projet, qui va à l'encontre du respect des habitants proches, qui seront dérangé par le bruit bien que le contraire soit dit. De plus, pourquoi faire ce projet dans une belle zone boisée , il serait préférable de le faire en zone industrielle par exemple

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13.

Contribution n°55 (Web)

Par CAPETTER B

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 17:34

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°57

Contribution:

Monsieur, Je suis personnellement contre ce projet depuis le départ pour les motifs suivants : impacts environnemental : - déforestation de 12 hectares donc impact sur la biodiversité et suppression d'une zone humide (fauvette de Pitchou + batraciens dans cette forêt à ce jour) - déviation des fossés existants qui permettent un écoulement naturel à ce jour - incohérence avec le lieu à proximité c'est à dire le lac de Croix d'Hins qui est souvent mis en avant par l'office du tourisme pour diverses animations, par la commune pour un cadre naturel, calme où il est sympathique de s'y promener, faire du sport ou aller à la pêche. impact cadre et qualité de vie : -nuisances sonores pendant les travaux et ensuite dès la mise en service du site qui doit fonctionner jour et nuit. Côté esthétique, un mur anti bruit de 7mètres ça fait un peu prison alors que nous sommes au milieu des bois. De plus, le site sur plan passe presque inaperçu de la route départementale mais derrière c'est bien différent ; car vu du lac, pas de mur anti bruit et pas d'arbres pour masquer... en faite, c'est beau pour les gens qui passent sur la départementale. - pollution lumineuse car le site fonctionne la nuit (halo lumineux pour la faune et la flore) et pollution sonore qui entrainera forcément des problèmes de sommeil pour les riverains. - suppression de trains de voyageurs au moment de la sortie des trains du site ?? - piste cyclable non sécurisée donc isolement du quartier - avenir du site quand Liséa ne sera plus exploitant ou si il ne trouve personne pour venir sur le site ? De plus, Liséa sera gestionnaire du site et non exploitant ??? - aucune prise en compte des demandes des riverains du quartier de Testemaure Personnellement, j'habite à 500m environ du futur site ; j ai acheté à Croix d'Hins (en 2009) car nous étions au calme, au milieu de la nature et avec la voie ferrée oui ; mais pas pour me retrouver avec un site de maintenance qui fera du bruit 24/24 et certainement 7jrs/7 et un

mur anti bruit qui me fera penser à une prison. Encore une fois, le bien-être des riverains du lieu dit Croix d'Hins ne sont pas partis des priorités de notre équipe municipale sachant qu'un PLU peut être modifié dans certains cas ; pour changer des intitulés de zones. Ce quartier sera encore plus isolé du centre ville donc ce projet ne doit pas aboutir car le bien être des riverains doit passer avant le côté financier.

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13.

Contribution n°56 (Web)

Par DUMAS

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 17:35

Place de la Bourse

33076 BORDEAUX

Contribution:

La CCI Bordeaux Gironde est un établissement public de l'Etat exerçant des missions de service auprès des entreprises de leur circonscription : appui et accompagnement, conseil en création et reprise d'entreprise, développement des entreprises, gestion d'établissements de formation professionnelle initiale et continue, gestion d'équipements. C'est au travers de sa mission est de veiller aux intérêts des entreprises et porter la voix du monde économique que la CCI Bordeaux Gironde souhaite prendre part à cette de l'enquête publique sur le projet d'exploitation du site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse à Marcheprime. 1. Une opportunité unique de favoriser le dynamisme industriel de notre territoire • Des retombées économiques importantes attendues pour le territoire Le projet de création du site de maintenance ferroviaire à Croix-d'Hins représente une opportunité majeure pour notre région et le département de la Gironde, non seulement pour soutenir l'expansion de l'offre ferroviaire dans le Sud-Ouest, mais également pour favoriser le dynamisme économique du territoire. De nombreux emplois directs et indirects, environ 200 selon les premières estimations, pourront être générés, notamment dans les domaines de la maintenance, de la logistique et des services associés. En collaborant avec France Travail, les services des collectivités territoriales et la CCI Bordeaux Gironde, LISEA prévoit que des dispositifs d'accompagnement et de formation soient mis en place dès le début du chantier. La société s'est par ailleurs engagée à favoriser au maximum l'emploi local et l'accompagnement à l'insertion professionnelle, ce qui constitue un objectif louable du projet. De plus, l'activité économique locale bénéficiera nettement de l'augmentation des flux de personnes et de marchandises liée à l'exploitation du site. Cette dynamique profitera non seulement aux commerces et services du département, mais également aux fournisseurs locaux et aux entreprises participant au projet. En favorisant l'utilisation de matériaux et de ressources provenant de la région, la démarche « Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine » (BDNA) engagée par LISEA participera à cet objectif. En outre, la polyvalence du site permettra d'accueillir différents types de trains, allant des TER aux trains de transport de marchandises, Intercités et RER métropolitains, ce qui renforcera le positionnement du site en tant que centre ferroviaire majeur et dynamique. • Un signal fort au sein d'un territoire mobilisé au sujet de la transition écologique La création du premier site de maintenance indépendant en France pour les Trains Aptés à la Grande Vitesse (TAGV)

est constituant pour notre région, déjà fortement engagée dans la transition écologique. Ce projet s'inscrit en effet dans une dynamique préexistante, la région Nouvelle-Aquitaine ayant démontré son implication au travers d'initiatives concrètes visant à réduire les émissions de carbone liées aux déplacements et à favoriser le transport ferroviaire. Les investissements significatifs dans la rénovation des gares TER en 2023, ainsi que les projets similaires prévus pour 2024, témoignent de cet engagement. Cette synergie entre le projet de maintenance des TAGV et les efforts préexistants de la région illustre la cohérence et la détermination du territoire à œuvrer pour un avenir durable. Par ailleurs, le projet de création du site de maintenance ferroviaire à Croix-d'Hins adopte une approche globale orientée vers le développement durable. En réduisant la surface du site de 18,5 ha à 14 ha et en évitant les zones écologiquement sensibles, le projet minimise son impact environnemental. Avec un programme de compensation écologique et l'engagement au label Biodiversity, il concilie développement économique et préservation de l'environnement. La démarche « Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine » (BDNA) atteste par ailleurs de la prise en compte de la biodiversité et de l'économie circulaire dans le projet. Des mesures spécifiques sont également prises pour réduire la consommation d'eau et d'énergie, tandis que le suivi de la démarche HQE assure la qualité environnementale sur l'ensemble du cycle de vie du site. Enfin, il est prévu que le chauffage du site soit généré par un procédé géothermique fournissant ainsi une solution durable pour répondre à ses besoins énergétiques.

2. Une localisation justifiée au regard du nécessaire rééquilibrage territorial du réseau ferroviaire français et des objectifs pris par la région Ce projet revêt d'une importance stratégique afin de rééquilibrer le réseau ferroviaire français. En réduisant la saturation des centres de maintenance existants, notamment en Île-de-France, l'implantation à Marcheprime contribuerait à renforcer la résilience du plan de transport et à assurer une qualité de service pour les usagers actuels et futurs dans le Sud-Ouest. Actuellement, le Technicentre Atlantique (TATL) de Châtillon en banlieue parisienne gère l'ensemble des circulations ferroviaires entre la Bretagne et les Pyrénées. Dans le cadre du projet de LISEA, la gestion de l'exploitation du site sera confiée à un opérateur ferroviaire européen différent de l'opérateur historique, ce qui favorisera la dynamique d'ouverture à la concurrence. Cette initiative intervient alors que la dernière convention d'exploitation des TER entre la Région et la SNCF est prévue jusqu'en 2030, avec une transition progressive vers l'ouverture à la concurrence. De plus, d'importants investissements ferroviaires sont en cours au sein de la région de Nouvelle-Aquitaine, notamment avec les premiers travaux du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), qui inclut la construction de nouvelles lignes à grande vitesse et des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, ainsi que les travaux de réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Malgré ces ambitions, seul un renforcement des stations de service aux principaux terminus était alors envisagé. Le Site de Maintenance et de Remisage représente alors un équipement indispensable pour accueillir ces projets et l'arrivée de nouveaux opérateurs.

3. Des garanties supplémentaires peuvent être apportées pour réduire l'impact du projet sur l'environnement Si ce projet apparaît comme indispensable pour le développement industriel de notre territoire et le rééquilibrage territorial du réseau ferroviaire français, la CCI Bordeaux Gironde souhaite émettre une réserve sur un point. Du fait de l'application de la loi Climat et Résilience depuis le 1er janvier 2024, les bâtiments non résidentiels nouveaux de plus de 500 m² d'emprise au sol ont l'obligation d'accueillir sur leur toiture un système de gestion des eaux pluviales et un procédé d'ombrières photovoltaïques ou végétalisées. Le projet de SMR prévoit que les eaux pluviales issues des toitures végétalisées (23 000 m²) seront canalisées et renvoyées vers le

bassin de rétention des eaux avant rejet au milieu naturel, par infiltration. Par ailleurs, LISEA étudie les moyens de produire de l'énergie verte sur site. Il apparaît, suite à la consultation avec les riverains, que l'installation de panneaux solaires sur le toit des halls est la solution actuellement privilégiée. Dans ce contexte, la CCIBG souhaiterait connaître la surface qui serait accordée au déploiement de panneaux solaires et pour quels objectifs de production d'énergie attendus. Des panneaux solaires au sol sont-ils envisagés en complément ? Si tel est le cas la CCIBG souhaite que la priorité soit donnée à l'implantation de panneaux sur des milieux présentant peu d'enjeux écologiques, notamment sur des zones déjà artificialisées. La CCI Bordeaux Gironde est donc très favorable au projet porté par LISEA pour répondre à deux enjeux : - Le développement industriel de notre territoire - Le rééquilibrage territorial du réseau ferroviaire français La CCIBG demande toutefois une garantie quant aux conditions de la mise en œuvre d'un aspect particulier du projet, le déploiement de panneaux solaires, afin que le projet soit exemplaire et accepté par tous.

Commentaire du CE:

Pris note les arguments favorables.

Pour ce qui concerne l'installation de panneaux photovoltaïques LISEA précise dans son mémoire en réponse : *“En ce qui concerne la question relative au photovoltaïque : LISEA confirme qu'aucune implantation ne sera faite sur des zones qui ne soient pas déjà artificialisées. Plus généralement, pour respecter l'insertion paysagère du projet, LISEA n'a pas souhaité implanter de panneaux photovoltaïques au sol ou via des ombrières sur les parkings. Un choix de végétalisation a été fait en contrepartie, qui semble au Maître d'ouvrage plus adapté aux caractéristiques du site et plus respectueux du paysage le long de la RD1250 par exemple. En revanche, suite aux différentes questions et sollicitations en ce sens transmises par les participants aux réunions publiques de concertation, LISEA étudie l'implantation de photovoltaïque en toiture des halls de maintenance, à une hauteur de plus de 16 m qui n'aura donc aucun impact visuel ou paysager. Pour ce faire, des études détaillées sont en cours et le cas échéant, une fois la décision prise, un permis de construire modificatif à cet effet pourra être déposé. La partie tertiaire du bâtiment principal restera elle végétalisée. Une surface de 5 000 m² a été identifiée en toiture, permettant une production annuelle de 950 MWh ».*

Contribution n°57 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 17:50

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°55

Contribution:

Est ce qu'un jour il serait possible de prendre en considération la qualité de vie des riverains, l'impact écologique, et prendre conscience que nous sommes en train de détruire notre planète. Des sites à réhabiliter existent, loin d'habitations et donc ce qui permettrait de ne pas détruire la forêt le vie de beaucoup de gens ; juste pour faire rentrer une grosse somme d'argent sur une commune en détruisant la vie d'un quartier.

Commentaire du CE :

« Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. »

Avis du 22/04/2024 du Conseil National de Protection de la Nature.

Contribution n°58 (Web)

Par DOMINIQUE

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 17:52

4 RUE BELLE IDEE

33380 MARCHEPRIME

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°52

Contribution:

Je suis contre ce projet pour les raisons suivantes : Dépréciation de nos biens immobiliers Déforestation et suppression de zone humide, impactant la faune (chevreuils, sangliers, insectes, oiseaux... et de la flore des écoulements des eaux pluviales déjà problématique Bétonnage, déviation des fossés entraînant la dégradation (de plus la forêt absorbée également les eaux fluviales) Proximité du Lac de Croix d'Hins mis en valeur par l'office du tourisme et sera demain devant une usine Nuisance sonore qui va dégrader la qualité de vie des habitants du quartier - les murs anti-bruit sont insuffisant en conséquence des bruits générés en particulier le freinage bien l'arrivée sur le site des trains Aucune garantie que le site ne fonctionnera pas la nuit a plus ou moins long terme Augmentation du trafic routier et pas de sécurisation de la piste cyclable utilisée en particulier par nos enfants Et très déçue par des réunions organisées par LISEA qui ne souhaitaient pas vraiment nous écouter

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13 et pour ce qui concerne les modalités d'accès des rames au SMR le commentaire à la contribution 32.

Contribution n°59 (Web)

Par Jean-Claude

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 19:09

33380 Marcheprime

Contribution:

Je suis favorable à ce projet qui me semble présenter un certain nombre de garanties d'insertion, de création d'emploi et de respect de l'environnement.

Commentaire du CE:

Pris note.

Contribution n°60 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 21:32

Contribution:

Impact environnemental : - Déforestation pure et simple de 12 hectares, sur une commune comme Marcheprime qui est marquée par ses forêts, points verts à préserver. - Impact sur la biodiversité = fauvette Picchu, et batraciens avec la suppression d'une zone humide, - Une zone de 12 hectares bétonnée et aménagée, avec déviation des fossés existants, qui suscite inquiétude des marcheprimais, qui résident une commune où l'absorption et les écoulements des eaux pluviales pose déjà un véritable problème. - Marcheprime est fondée sur des marécages, d'où de nombreuses plantations pour absorber les eaux pluviales. - Incohérence de la proximité au Lac de Croix d'Hins mis en valeur par l'office du tourisme Cœur de bassin qui sera demain face au site de maintenance, Impact sur la qualité de vie des marcheprimais, et plus encore des riverains : - Nuisance sonore pendant toute la durée des travaux et ensuite pendant la mise en activité du centre, qui sera en fonctionnement de jour comme de nuit, - Nuisance de poussière pendant la durée des travaux, - S'il est entendu que les trains n'entrent et ne sortent pas entre 23h et 4h, le site sera toutefois en service générant bruit et nuisance lumineuse, pour les habitants alentour et la faune. (Nous sommes sur un site de passage d'oiseaux migrateurs). - Augmentation du cadencement des trains qui passent, puisqu'il faudra intercaler ceux qui entrent et sortent du site, - Augmentation du trafic routier de la départementale déjà chargée chaque matin et soir, puisqu'elle sert d'ores et déjà de délestage de l'autoroute, et ce dès le début des travaux puisqu'il a été annoncé que les matériaux ne pourront pas être acheminé par la voie ferrée (pour manque de synchronisation des opérations). - Sécurité de la piste cyclable, empruntée par promeneurs, joggeurs mais surtout écoliers de CM2 qui se rendent à l'école de Croix d'Hins, et qui sera traversée par l'entrée principale du site. Par ailleurs, la piste cyclable est aujourd'hui régulièrement inondée donc impraticable à certains endroits, là encore inquiétude de son usage lorsque le site sera bétonné, et le fossé dévié. Un avenir incertain : - L'enfermement du quartier de Croix d'hins encerclé par une centrale photovoltaïque et un centre de maintenance pour TGV. - Quid du site au terme de son exploitation ? une nouvelle friche industrielle ? - LISEA sera gestionnaire du site mais pas l'exploitant, si bien que le nombre de trains annoncés aujourd'hui est amené à évoluer selon les besoins de l'exploitant.

Commentaire du CE:

idem contribution 47, voir commentaire correspondant.

Contribution n°61 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 21:41

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°62

Contribution:

Le projet va interrompre la piste cyclable existante actuellement. Il faut, dans le futur aménagement, prévoir une priorité à la piste cyclable sur la route d'accès au site.

Commentaire du CE :

Contribution rapportée au pétitionnaire.

A priori, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

(https://www.securite-routiere-az.fr/p/piste-cyclable/?utm_source=copy&utm_medium=paste&utm_campaign=copypaste&utm_content=https%3A%2F%2Fwww.securite-routiere-az.fr%2Fp%2Fpiste-cyclable%2F)

L'aménagement de la sortie sera donc arrêté en concertation avec la mairie de Marcheprime à laquelle la décision de rendre la piste prioritaire appartiendra.

Contribution n°62 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 21:57

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°61

Contribution:

La zone est aujourd'hui fréquemment inondée (2 à 3 fois par an). Une artificialisation du sol, en dépit des garanties présentées par LISEA (bassins de rétention des eaux pluviales) ne ferait qu'aggraver le problème.

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13.

Contribution n°63 (Web)

Par Lefebvre Laurence

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 22:53

10 rue belle idée croix d 'hins

33380 marcheprime

Contribution:

J habite Croix d 'hins, à quelques mètres de ce futur projet insensé, déforestation de 12 hectares de nature, destruction de notre cadre de vie, nous enfermant entre ligne ferroviaire actuelle et ce centre de maintenance, nuisances continue 24 h sur 24 h avec un pic en pleine nuit, piste cyclable séparée en 2, sécurité incertaine, surtout pour les jeunes collégiens et toutes les activités de loisir, circulation augmentée par les va et vient, zone marécageuse souvent inondée , servant de réserve de chasse actuellement, animaux sauvages chassés, égal danger sur la nationale, maisons dévalorisées à coup sûr, sans parler des travaux qui mettront en grande difficulté la circulation et la sécurité sur cet axe croix de hins /marcheprime , beaucoup de monde matin et soir. Ce projet n 'est pas du tout cohérent en regard des dernières difficultés fluviale, sur le bassin d arcachon tout entier, arrêté du préfet dernièrement. suspendent toutes modifications du Scott, nous les gens de croix d hins sommes sacrifiés au nom de l' argent que ça rapporte à la commune, les quelques emplois annoncés dérisoires au bout du compte, c est certain.

Commentaire du CE :

Voir commentaire aux contributions 13 et 32.

Contribution n°64 (Web)

Par Brou Fabrice

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 07:00

19 ue Jacques blicck

33380 Marcheprime

Contribution:

Impact environnemental : - Déforestation pure et simple de 12 hectares, sur une commune comme Marcheprime qui est marquée par ses forêts, points verts à préserver. - Impact sur la biodiversité = fauvette Picchu, et batraciens avec la suppression d'une zone humide, - Une zone de 12 hectares bétonnée et aménagée, avec déviation des fossés existants, qui suscite inquiétude des marcheprimais, qui résident une commune où l'absorption et les écoulements des eaux pluviales pose déjà un véritable problème. - Marcheprime est fondée sur des marécages, d'où de nombreuses plantations pour absorber les eaux pluviales. - Incohérence de la proximité au Lac de Croix d'Hins mis en valeur par l'office du tourisme Cœur de bassin qui sera demain face au site de maintenance, Impact sur la qualité de vie des marcheprimais, et plus encore des riverains : - Nuisance sonore pendant toute la durée des travaux et ensuite pendant la mise en activité du centre, qui sera en fonctionnement de jour comme de nuit, - Nuisance de poussière pendant la durée des travaux, - S'il est entendu que les trains n'entrent et ne sortent pas entre 23h et 4h, le site sera toutefois en service générant bruit et nuisance lumineuse, pour les habitants alentour et la faune. (Nous sommes sur un site de passage d'oiseaux migrateurs). - Augmentation du cadencement des trains qui passent, puisqu'il faudra intercaler ceux qui entrent et sortent du site, - Augmentation du trafic routier de la départementale déjà chargée chaque matin et soir, puisqu'elle sert d'ores et déjà de délestage de l'autoroute, et ce dès le début des travaux puisqu'il a été annoncé que les matériaux ne pourront pas être acheminé par la voie ferrée (pour manque de synchronisation des opérations). - Sécurité de la piste cyclable, empruntée par promeneurs, joggeurs mais surtout écoliers de CM2 qui se rendent à l'école de Croix d'Hins, et qui sera traversée par l'entrée principale du site. Par ailleurs, la piste cyclable est aujourd'hui régulièrement inondée donc impraticable à certains endroits, là encore inquiétude de son usage lorsque le site sera bétonné, et le fossé dévié. Un avenir incertain : - L'enfermement du quartier de Croix d'hins encerclé par une centrale photovoltaïque et un centre de maintenance pour TGV. - Quid du site au terme de son exploitation ? une nouvelle friche industrielle ? - LISEA sera gestionnaire du site mais pas l'exploitant, si bien que le nombre de trains annoncés aujourd'hui est amené à évoluer selon les besoins de l'exploitant.

Commentaire du CE:

idem contribution 60

voir commentaire correspondant.

Contribution n°65 (Email)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 mai 2024 à 18:56

Contribution:

Objet : Projet LISEA Bonjour Je pose mon veto formel au projet LISEA Cordialement

Commentaire du CE :

pris note.

Contribution n°66 (Web)

Par Vital Baude

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 14:53

Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine 14, rue François de Sourdis - CS 81383 -
33077 BORDEAUX CEDEX

Contribution:

Contribution de Vital Baude Conseiller régional et Conseiller municipal d'Arcachon et de Christine Seguinou conseillère régionale et coprésidente du groupe écologiste, citoyen et solidaire du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine Monsieur le commissaire-enquêteur, Nous émettons un avis défavorable à l'implantation d'un site de maintenance et de remisage de trains à grande vitesse à Marcheprime (Gironde) et vous prions de bien vouloir prendre en compte les observations suivantes : Sur l'impact du site retenu Le Bassin d'Arcachon, déjà malade de son étalement urbain, ne peut pas supporter de nouvelles destructions de forêt et de zones humides. Les écosystèmes naturels, de plus en plus réduits, sont à bout de souffle et n'arrivent déjà plus à remplir leur fonction de régulation des eaux pluviales. Les pollutions en série des eaux du Bassin d'Arcachon, fin 2023 et début 2024, ont été le résultat des ruissellements liés à la trop forte artificialisation, combinés aux graves défaillances du réseau d'eaux pluviales, en particulier dans le Nord Bassin. Plus que de nouveaux équipements industriels, ce territoire a besoin d'un moratoire sur l'artificialisation des sols, au minimum le temps de corriger les défaillances, à la lumière de l'atténuation et de l'adaptation au dérèglement climatique. Aussi bien pour enrayer l'effondrement de la biodiversité que pour préserver les capacités de stockage du carbone, la priorité aurait dû être donnée à l'utilisation d'une des nombreuses friches ferroviaires existantes, dont plusieurs sont répertoriées dans l'étude sur le choix du site. Pourtant, cette étude justifie le choix du site de Marcheprime sur la base d'une quinzaine de critères dont il est impossible d'apprécier réellement le détail de l'analyse. Un seul de ces critères est en lien avec l'environnement, alors qu'il s'agit d'artificialiser 14 hectares, de raser 12 hectares de forêt et de détruire 4 hectares de zone humide. Enfin, concernant la séquence "Eviter Réduire Compenser", il semble que, comme trop souvent, on ait oublié "éviter et réduire". Pourtant, la notion de compensation est décriée par de nombreux scientifiques qui mettent en évidence l'impossibilité, d'une part, de réparer intégralement, par une compensation, les dommages causés au vivant et, d'autre part, par la difficulté qu'il y a à trouver les réserves foncières nécessaires aux mesures compensatoires. Car à l'heure de la loi « climat et résilience » et du principe de « zéro artificialisation nette », les besoins en compensation,

paradoxalement, ne cessent de croître au détriment de l'évitement et de la réduction de l'artificialisation. On peut également s'inquiéter, s'agissant des zones humides épargnées mais à proximité de l'emprise du projet, du devenir réel des espèces présentes, car elles subiront les nuisances sonores et lumineuses du site lorsqu'il sera en service. Sur le but de cet équipement Au-delà de l'entretien des trains type TGV de la ligne Tours- Bordeaux, la compatibilité du centre de maintenance avec la future LGV Bordeaux- Toulouse est évoquée dans l'étude sur le choix du site. Une fois de plus la priorité est donnée à la grande vitesse plutôt qu'aux trains du quotidien. Ce projet est également symptomatique des effets délétères de la privatisation du ferroviaire. Ce serait le seul centre de maintenance ferroviaire privé de France ou du moins le premier du genre. Car on peut craindre qu'à l'avenir, chaque opérateur privé concurrent ne possède ses trains et ses sites de maintenance, avec l'emprise foncière que cela suppose. Fini la mutualisation de ce type d'équipement, les synergies et donc les économies d'échelle. Sur la disponibilité des sillons ferroviaires L'implantation de ce centre poserait de nombreuses questions : quel impact sur la circulation des TER ? Quelle circulation de trains à vide ? Quels sont les trains qui seraient prioritaires, de jour comme de nuit ? Très empruntée, notamment par les TER Arcachon- Bordeaux déjà saturés, cette ligne ferroviaire va être impactée par ce trafic supplémentaire, notamment aux heures de fort trafic (matin et soir). L'analyse comparant les différents sites envisagés a d'ailleurs soigneusement évité de prendre en compte ce critère. Pourtant, il est à craindre que cela bloque certaines possibilités d'augmentation des fréquences de dessertes locales, indispensable dans la perspective d'un RER métropolitain et dans l'objectif de décarboner les mobilités. Sur l'impact sonore et lumineux Le simple respect des seuils tolérés dans la réglementation n'est pas un bon signal. Pour garantir la santé et la tranquillité des riverains, il faut des engagements chiffrés pour aller au-delà. Cet engagement a minima n'est pas sans faire craindre de reproduire le calvaire vécu par certains riverains à cause du bruit des trains de la LGV Tours-Bordeaux depuis sa mise en service. La pollution lumineuse a également des conséquences et ne nous semble pas suffisamment prise en compte. Sur les perspectives d'emplois La maintenance des TGV de la ligne Tours-Bordeaux est actuellement assurée dans un technicentre de la SNCF. Il est fort à parier, s'agissant d'un transfert d'activité, que des emplois qualifiés et compétences existantes suivront ce transfert. Quant aux créations d'emplois, elles sont en majorité liées au gardiennage et au ménage. Conséquence : on va soit ajouter des déplacements domicile-travail pour les ressources humaines concernées soit susciter des déménagements, en augmentant la forte tension qui existe sur le logement à l'année dans les communes du Bassin d'Arcachon. Sur l'utilisation de l'argent public Le coût de la création de ce centre de maintenance est estimé à 3,5 millions d'euros, dont 1 à 2 millions d'aides publiques. Rappelons que la création de la LGV Tours-Bordeaux a déjà fait l'objet d'un partenariat public-privé qui a fortement mis à contribution les collectivités locales et donc l'argent des contribuables. A l'arrivée, le concessionnaire Lisea et son consortium d'actionnaires, depuis la mise en service, ont fait augmenter les droits de péage des trains sur cette ligne pour la rentabiliser au maximum. Cela a pour conséquence une forte hausse des tarifs des billets de train. Nous pensons que l'argent public doit bénéficier aux populations et aller en priorité aux transports du quotidien. Vous remerciant pour votre attention, veuillez agréer, monsieur le commissaire-enquêteur, l'expression de nos salutations respectueuses. Pour le groupe écologiste, solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine, Vital Baude, conseiller régional en Gironde, conseiller municipal d'Arcachon Christine Seguinou, conseillère régionale en Gironde, coprésidente du groupe

Commentaire du CE :

voir le commentaire à la contribution 43 et la réponse de LISEA dans son mémoire en réponse quant au financement du projet (paragraphe 11).

Le Conseil National de Protection de la Nature, dans son avis du 22/04/2024 considère que « *le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur de nature sociale et économique, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen* » et a émis un avis favorable assorti de 3 conditions satisfaites par le pétitionnaire.

Mme HUOT-MARCHAND, inspectrice de l'environnement en charge du dossier à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement en Nouvelle Aquitaine (DREAL), contactée par le CE le 17 avril 2024, considère que le pétitionnaire a satisfait aux attentes de l'autorité environnementale.

On peut faire preuve d'une certaine forme de radicalité militante mais on peut aussi considérer qu'au regard de la gravité de la situation climatique, il est temps « *d'arbitrer les contraires et de hiérarchiser les priorités* » (.M. Jancovici)

Contribution n°67 (Web)

Par GUICHENEY Xavier

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 16:59

3 rue Saint Phil

33380 MARCHEPRIME

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°71

Contribution:

Ce projet est une aberration à plus d'un titre. La société LISEA a trouvé un maire aux abois financièrement, prêt à sacrifier la tranquillité et le cadre de vie de ses administrés pour poursuivre un développement irraisonné de la commune de Marcheprime. Un sacrifice environnemental avec une artificialisation des sols sur une surface trop importante compte tenu du fait que la nappe est affleurante sur une partie importante des 12 hectares concernés et la présence d'une zone humide abritant plusieurs espèces protégées à proximité. Un simulacre de concertation tissé de promesses qui n'engagent que ceux qui les croient car comment LISEA peut s'engager sur les conditions d'exploitation du site et le recrutement du personnel alors que cette société n'assurera que la réalisation des infrastructures qui seront ensuite mise à disposition d'un ou plusieurs opérateurs ferroviaires nationaux ou étrangers non connus à ce jour. Ne doutons pas que cet ou ces opérateurs exploiteront le site de la façon la plus efficace pour eux sans tenir compte des différentes nuisances subies par les riverains. Ce site de maintenance nécessite des personnels spécialisés et qualifiés non présents sur le bassin d'emploi existant, la création d'emplois locaux sera donc quasiment nulle. Le cadre de vie des habitants de Croix d'Hins sera fortement dégradé avec des nuisances sonores, visuelles, une augmentation du trafic routier, une mise en danger des utilisateurs de la piste cyclable très fréquentée notamment par des écoliers, un impact négatif sur le cadencement des trains de la ligne Bordeaux-Arcachon. Le choix d'une mono-activité sur cette parcelle dédiée au développement économique augmente le risque de voir apparaître sur la commune de Marcheprime d'ici

quelques décennies une nouvelle friche industrielle, comme si les leçons du passé ne servaient à rien.

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13.

Contribution n°68 (Web)

Par Jean

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 18:02

Contribution:

Je suis favorable au projet qui contribue aux enjeux environnementaux de décarbonation des transports, un des premiers postes d'émission de carbone en France. Plus de trains électriques, c'est moins de voitures. Les enjeux environnementaux sont bien pris en compte par LISEA, ainsi que les enjeux techniques et sociétaux. Les améliorations présentées pour le confort des Marcheprimais (mur anti-bruit notamment) vont dans le bon sens, et au delà de la réglementation. Merci de la prise en compte de mon avis. JD

Commentaire du CE :

Pris note.

Contribution n°69 (Web)

Par Julie Delpeyroux

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 19:07

15 impasse de la massère

33380 Marcheprime

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°70

Contribution:

Bonjour, Nous sommes résidents à proximité immédiate du projet Lisea de remisage des trains et nous regrettons de ne pas avoir été plus informés de ce projet et de la possibilité de donner son avis. Nous avons bien conscience qu'une information a été faite et que les marcheprimais ont été consultés, mais en étant à proximité immédiate de ce projet une information plus formelle à notre égard aurait été judicieuse, car nous avons appris la possibilité d'être consulté après qu'elle ait eu lieu et n'avons donc pu nous exprimer. Ce projet de nature industrielle, nous paraît disproportionné et pas adapté à la commune et à son territoire. Il est positionné entre deux zones d'habitation de types lotissement. Nous sommes inquiets au regard des nuisances que pourraient générer l'activité de ce site industriel : -sonores, poussières, augmentation du trafic routier. y'aura t'il du bruit la nuit, les horaires d'ouverture du site... Nous sommes inquiets également de la perte de qualité du cadre de vie, la zone où ce site va être implanté va être pour partie déboisée. Nous avons également de gros doutes sur le fait que la création d'emploi puisse profiter réellement aux Marcheprimais, cet argument ne peut justifier ce type de projet. Nous sommes déçus de l'implantation d'un tel site à proximité de notre logement. Nous avons déjà les nuisances de

la voie ferrée, de la route d'Arcachon et des avions en phase d'atterrissage, vient désormais ce rajouter ceux de ce futur site industriel. A notre sens ce site n'a pas sa place à cet endroit en zone résidentielle et boisée, complètement déconnecté d'une zone d'activité pouvant supporter ce type d'infrastructure. Cordialement.

Commentaire du CE :

Pris note. Voir commentaire à la contribution 13.

Contribution n°70 (Web)

Par RIBEAUT ERIC

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 19:16

15 impasse de la Massere

33380 MARCHEPRIME

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°69

Contribution:

Bonjour, Absolument défavorable à ce projet industriel qui n'a pas sa place sur la commune de Marcheprime. Le projet est en décalage avec le territoire. Le projet est implanté en zone résidentielle, il est complètement déconnecté des infrastructures pouvant accueillir ce type d'activité. Cordialement

Commentaire du CE :

Pris note.

Contribution n°71 (Web)

Par GUICHENEY Charline

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 22:14

3 rue Saint Phil

33380 MARCHEPRIME

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°67

Contribution:

Monsieur le commissaire enquêteur, Le projet LISEA est pour moi une aberration. Résidente à Croix d'Hins depuis ma naissance (19 ans), je vis dans un environnement préservé, boisé et calme, régulièrement soumis à des problèmes de gestion des eaux pluviales. J'ai la chance de pouvoir rejoindre Marcheprime grâce à la piste cyclable reliant Croix d'Hins à Marcheprime en toute sécurité. Je peux également profiter des infrastructures sportives située juste à côté du lac de Croix d'Hins. Mais avec ce futur projet de centre de maintenance mon cadre de vie va être bouleversé. Dans un premier temps, mon sommeil ainsi que celui des habitants de Croix d'Hins sera perturbé car le site fonctionnera 24h/24h 7jours/7. Même si des murs anti-bruits vont voir le jour à proximité du site, aucun dispositif n'est envisagé pour réduire les nuisances sonores dues au freinage des trains dès l'entrée de Croix d'Hins en provenance de Bordeaux. Les trains qui seront entretenus sont des TGV or la ligne Bordeaux-Arcachon proposant déjà une offre insuffisante est desservie principalement par des TER. Ainsi je me pose la question suivante : comment le trafic ferroviaire sera-t-il impacté ? La commune a

obtenu le label RICE et procède a une extinction nocturne de l'éclairage public, je ne comprend pas pourquoi une forêt devrait être éclairer toute la nuit 365jours/365. Concernant l'environnement, à l'heure du dérèglement climatique, l'écologie est un sujet central pour notre avenir. Ainsi, toutes les zones humides devraient être sanctuarisées pour la préservation de la biodiversité, ce qui ne sera pas le cas avec ce projet. D'autant plus les matériaux destinés à la construction du centre de maintenance seront acheminés par camions et non par voie ferroviaire. Quelle belle preuve de l'intérêt écologique qui anime ce projet ! Pour finir, alors que certains mettent en avant de nombreuses créations d'emplois locaux, étant étudiante, je ne connais aucun jeune dans mon entourage poursuivant des études ou ayant des compétences pour travailler dans ce type d'activité. Je vous prie Monsieur le commissaire enquêteur d'agrèer des respectueuses salutations. Charline GUICHENEY

Commentaire du CE :

Voir commentaire à la contribution 13.

Contribution n°72 (Web)

Par Jeanne Castaing
Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 23:41
33380 Marcheprime

Contribution:

Je soutiens pleinement le projet. Il va non seulement créer des emplois et dynamiser notre territoire, mais il est également conçu dans le respect des règles de l'art. Les images de synthèse présentées par l'entreprise montrent une infrastructure moderne et attrayante, parfaitement intégrée à notre environnement. C'est une opportunité précieuse pour notre commune.

Commentaire du CE :

Pris note.

Contribution n°73 (Web)

Par Anonyme
Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 23:52

Contribution:

Je suis pour ce projet qui a quand même bien plus d'atouts que la zone d'activité que l'on aurait sinon eu. La parcelle a d'ailleurs été ouverte à l'urbanisation par certains de ceux qui prétendent défendre la forêt aujourd'hui...(ceux là mêmes qui habitent dans un lotissement qui était une zone forestière il y a encore 30 ans...). Pour rappel la révision du PLU en 2016 a acté le classement en Zone Aui de ces parcelles (sous le mandat précédent donc ce qu'a rappelé justement le Maire lors des réunions publiques). Lisea propose me semble-t-il un projet intéressant, bien concerté depuis plusieurs années (j'ai moi même participé à la quasi totalité des réunions où j'ai eu des réponses à mes questions et où j'ai bien senti l'évolution

d'un projet qui n'était pas ficelé lorsqu'il a été présenté). Un projet utile pour le train et son avenir. Un projet d'intérêt général qui mérite d'être soutenu. Merci pour votre prise en compte.

Commentaire du CE :

Pris note.

Contribution n°74 (Email)

Par Anonyme

Déposée le vendredi 17 mai 2024 à 23:43

Contribution:

Objet : Contribution à l'enquête publique - Projet LISEA - MARCHEPRIME Contribution : Delphine DE MUYNCK 18 le Hameau de Croix d'Hins. MARCHEPRIME Delphine.dmk@gmail.com <mailto:Delphine.dmk@gmail.com> Monsieur le Commissaire enquêteur, Par le présent courriel, je vous adresse mes remarques concernant le projet de site de maintenance pour TGV, que l'entreprise LISEA souhaite implanter et installer à Croix d'Hins, sur la commune de MARCHEPRIME. Impact environnemental : Tout d'abord, cette installation nécessite le défrichage de la parcelle d'environ 12 hectares. - Cette déforestation pure et simple de 12 hectares, sur une commune comme Marcheprime qui est définie par ses forêts et appréciée pour ses points verts à préserver, est une ineptie tant d'un point de vue environnemental, écologique puisque emportant conséquence sur la biodiversité, mais également conséquence sur l'absorption des eaux pluviales. - S'agissant de l'impact sur la biodiversité, la fauvette Picchu et les batraciens, qui vivent actuellement sur site, sont menacés du fait de la déforestation et de la suppression d'une zone humide. - La parcelle de 12 hectares sera aménagée et partiellement bétonnée, avec déviation du fossé existant, ce qui suscite inquiétude des marcheprimais, qui résident une commune où l'absorption et les écoulements des eaux pluviales pose déjà un véritable problème. Les fossés des Hameaux de Croix ont dû être curés en urgence, en ce mois de février 2024, tant les écoulements étaient rendus difficiles. - Rappelons que la commune de Marcheprime est fondée sur des marécages, d'où de nombreuses plantations dont des pins, ou comme ici une forêt d'arbustes, de boulots et de chênes d'Amérique, laissée en état naturel depuis plus d'une dizaine d'années, qui contribuent à l'absorption des eaux pluviales. - Soulevons également l'Incohérence de la proximité au Lac de Croix d'Hins, site mis en valeur par l'office du tourisme Cœur de bassin, et qui sera demain situé face au site de maintenance. Impact sur la qualité de vie des marcheprimais, et plus encore des riverains : Outre l'impact environnemental, les marcheprimais s'opposent à ce projet pour des raisons liées à la qualité de vie, qu'ils ont choisie en venant s'installer à Croix d'Hins. Croix d'hins est un quartier de Marcheprime, coupé du bourg. Les habitants sont majoritairement des propriétaires qui ont acquis leur bien, pour y vivre, et profiter d'un cadre de vie en toute quiétude. Aujourd'hui, certains habitants ont commencé à quitter le quartier. Les agents immobiliers interrogés ont confirmé que le projet dissuade les potentiels acquéreurs, et entraîne une baisse de la valeur d'achat des biens du quartier de Croix d'Hins. Souhaiteriez-vous personnellement acquérir un bien immobilier ou seulement résider sur le secteur ? Jusqu'ici le secteur est très calme, en dehors du passage ponctuel des trains. D'ailleurs, les

valeurs relevées concernant le bruit ambiant sont assez basses, emportent contraintes pour limiter le bruit de l'activité. - Nous déplorons une nuisance sonore pendant toute la durée des travaux et, différemment, mais essentiellement pendant la mise en activité du centre, qui sera en fonctionnement de jour comme de nuit. En effet, la société LISEA a organisé des réunions, au cours desquelles elle a admis réduire l'impact sonore mais pas le rendre nul.

- S'il est entendu que les trains n'entrent et ne sortent pas entre 23h et 4h, le site sera toutefois en service générant ainsi bruits liés à l'activité (tour en fosse notamment) et nuisance lumineuse (gros spot), pour les habitants résident alentour et la faune. (Rappelons que nous sommes sur un site de passage d'oiseaux migrateurs). - L'entrée et la sortie des trains du site, va entraîner une augmentation du cadencement des trains qui passent sur cette ligne déjà très fréquentée et subissant déjà régulièrement retards et suppression de train, puisqu'il faudra là, intercaler ceux qui entrent et sortent du site, - L'augmentation du trafic routier de la départementale déjà chargée chaque matin et soir, puisqu'elle sert d'ores et déjà de délestage de l'autoroute lorsque cette dernière est saturée. Dès le début des travaux, le flux sera augmenté puisqu'il a été annoncé que les matériaux ne pourront pas être acheminé par la voie ferrée (pour manque de synchronisation des opérations concernant l'embranchement de la voie ferrée). Si initialement quelques camionnettes seulement ont été annoncées, c'est in fine une dizaine de camions chaque jour, qui pourraient assurer le transport des pièces détachées nécessaires à l'entretien des TGV. - Enfin, les marcheprimais craignent pour la sécurité de la piste cyclable, empruntée par de nombreux promeneurs, joggeurs mais surtout des écoliers de CM2 qui se rendent à l'école de Croix d'Hins depuis le bourg. La piste cyclable sera traversée par l'entrée principale du site. Par ailleurs, la piste cyclable est aujourd'hui régulièrement inondée donc quasiment impraticable à certains endroits, là encore des interrogations liées à son usage lorsque le site sera bétonné, et le fossé dévié. Un avenir incertain : Si la société LISEA, assure la construction des infrastructures, elle n'aura pas la qualité d'exploitant du site pour gérer concrètement l'activité. Aussi, le nombre de train annoncé aujourd'hui est d'ores et déjà reconnu comme étant amené à évoluer. - La construction de ce site de maintenance pour TGV, revient in fine, à l'enfermement du quartier de Croix d'Hins qui sera de fait encerclé par une centrale photovoltaïque (sur la commune de Cestas qui jouxte Marcheprime) et un centre de maintenance pour TGV, qui vient rompre la continuité forestière entre le bourg et Croix d'Hins. Vous remerciant de bien vouloir prendre note de ces remarques et des inquiétudes des marcheprimais, quant à la réalisation de cette installation. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes sincères salutations, Delphine DE MUYNCK

Commentaire du CE :

L'aménagement du SMR conduit au défrichage de 13ha de chênes rouges d'Amérique « considéré comme envahissant en Europe, au détriment du biome local et des chênes autochtones et entraîne l'apparition de différents champignons et bactéries envahissants » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%AAne_rouge_d%27Am%C3%A9rique) C'est pour l'essentiel un peuplement de taillis sans grand intérêt économique et environnemental, hormis une litière riche. Cette essence n'a pas les mêmes capacités d'absorption des eaux que le pin maritime qui avait été choisi pour ensemençer les Landes de Gascogne afin d'assainir cet espace marécageux et insalubre sous le second empire. L'influence du

défrichement de 13ha n'aura pas une grande incidence sur la nappe d'autant qu'elles sont entièrement compensées sur la commune ou les communes voisines.

Pour ce qui concerne les atteintes à la biodiversité, le Conseil National de Protection de la Nature et le Mission Régionale d'Autorité environnementale considèrent que les mesures prises permettent d'assurer le maintien des populations des espèces animales et végétales concernées par le défrichement, dans un état de conservation satisfaisant. Il n'a pas de zones humides recensées sur le site à l'observatoire des zones humides du SDAGE. Elles sont évaluées par examen floristique et pédologique du site d'emprise du SMR. 668m² de zones humides ont été identifiées au regard de certaines formes végétales : la molinie et les ajoncs. 8320m² de zones humides ont été identifiées au regard de l'analyse hydromorphologique du terrain. Certaines satisfaisant aux deux critères, ce sont 8848m² de zones humides qui doivent être compensées. La zone de compensation retenue est située au milieu de la parcelle qui est restée propriété de la mairie, au nord-est du SMR. Elle représente 1.46 ha, 1.35ha au titre de la compensation et 1090m² de zones humides déjà présentes sur la zone. En plus, les deux bassins d'infiltration des eaux pluviales situés dans l'emprise du SMR et les fossés qui en font le tour représentent un habitat favorable aux amphibiens.

Pour ce qui concerne la fauvette pitchou : des contacts ont été établis de part et d'autre de la voie ferrée dans une zone situées sous les lignes HT, qui sont gyrobroyées une fois par an. La partie située sur le site du SMR sera intégralement compensée sur une parcelle de 12,3 ha située au nord du SMR qui permettra la restauration de l'habitat de la fauvette pitchou, de l'hypolais polyglotte et du tarier pâtre, dans des ratios très largement supérieurs à ce qui est imposé.

Le site du lac de Croix d'Hins est effectivement séparé du SMR par la voie ferrée. 140 trains l'empruntent quotidiennement. La distance et le mur antibruit de 2m de haut qui clos le site côté sud devraient limiter la perception des bruits issus du seul SMR.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores, l'émergence autorisée par rapport au bruit ambiant est réglementée par la loi. LISEA a pris les dispositions (mur antibruit, interdiction nocturne des installations les plus bruyantes, etc.) pour les respecter strictement. Les services de l'Etat s'assureront qu'elles le sont.

Dans le mémoire en réponse en annexe 3 du rapport du CE, LISEA avance que les prix de l'immobilier ne seraient pas impactés par le projet de SMR. Il apparaît prématuré de conclure quant à l'évolution possible des prix de l'immobilier d'autant que les employés du SMR chercheront probablement à se loger à proximité de leur lieu de travail.

L'émergence nocturne des bruits du SMR est réglementée. Elle ne doit pas dépasser 4DB par rapport au bruit nocturne habituel. Les rames entrant et sortant du SMR n'auront aucun impact sur le trafic des TER et TGV empruntant le RFN au droit de Marcheprime.

Effectivement, en période d'exploitation, ce sont une dizaine de camions qui rentreront dans le site. Ils n'interféreront pas ou très peu sur la circulation d'une part par un tourne à gauche suffisamment dimensionné (près de 300m) et d'autre part un accès direct au site sans arrêt, le contrôle et le filtrage intervenant à l'intérieur du SMR, après que les véhicules aient quitté la chaussée.

La piste cyclable est empruntée tous les jours par 4 ou 5 collégiens de la Croix d'Hins qui se rendent au collège Gaston Flament. A partir des mois de mai / juin une dizaine d'enfants du bourg, scolarisés à l'école élémentaire de la Croix d'Hins l'empruntent également.

L'aménagement de la sortie SMR sera arrêté en concertation avec la mairie de Marcheprime à laquelle la décision de rendre la piste prioritaire appartiendra.

LISEA, ou sa filiale dédiée au projet de SMR, sera le gestionnaire du site et en assure la responsabilité. Les opérateurs devront se conformer aux modalités de fonctionnement du SMR. Les mouvements d'entrée et de sortie sur le RFN sont pilotés par le SMR.

La centrale photovoltaïque de Cestas est en retrait et quasi invisible de la RD1250.

L'insertion paysagère du SMR a été particulièrement travaillée et l'impact visuel limité. Le mur antibruit et ses abords, le long de la rue de la Station long seront végétalisés pour assurer une continuité avec la parcelle de la mairie et les lisières nord du SMR le long de la RD1250.

CONTRIBUTIONS DEPOSEES SUR LES 2 REGISTRES PAPIER

Sur le registre d'autorisation environnementale :

-1 tract de « Marcheprime dit non »

Commentaire du CE : pris note

-1 avis favorable de M .PECHBORDE

Commentaire du CE : pris note

-1 avis défavorable Anonyme

Commentaire du CE : voir commentaire à la contribution 13

Sur le registre de demande de permis de construire :

-1 avis défavorable anonyme

Commentaire du CE : pris note

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine sur
le projet de site de maintenance et de remisage TAGV
sur la commune de Marcheprime (33)**

n°MRAe 2023APNA181

dossier P-2023-14766

Localisation du projet : Commune de Marcheprime (33)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Société LISEA
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Gironde
En date du : 27/09/2023
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale
 L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 23 novembre 2023 par délibération de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Didier BUREAU, Jérôme WABINSKI

Les membres délibérants cités ci-dessus attestent 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.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet d'implantation d'un site de maintenance et de remisage pour TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse) à Marcheprime en Gironde.

Le projet est porté par la société LISEA, société concessionnaire de la ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) reliant Tours à Bordeaux. La société LISEA a signé en 2011 un contrat de concession pour une durée de 50 ans avec SNCF Réseau. LISEA est ainsi en charge de la conception, de la construction, du financement et de l'exploitation de cette ligne.

L'étude précise que les échanges réguliers avec les investisseurs et entreprises ferroviaires susceptibles d'investir le marché depuis l'ouverture à la concurrence intervenue en décembre 2020, font apparaître un obstacle majeur : la disponibilité des installations de maintenance et de remisage des trains. Aujourd'hui, les centres de maintenance TAGV en France sont gérés par SNCF Voyageurs, avec une capacité résiduelle quasi-nulle et une concentration en Île-de-France.

Dans ce contexte, afin de faciliter l'arrivée d'un nouvel entrant sur l'axe Atlantique, LISEA a envisagé la création d'un Site de Maintenance et de Remisage, ou SMR, à proximité de la gare de Bordeaux. Ce centre polyvalent pourrait accueillir simultanément plusieurs activités si nécessaire : TER, RER métropolitain, Train à Grande Vitesse, sur la base d'une exploitation concomitante possible jusqu'à deux opérateurs en simultané sous le contrôle d'un gestionnaire de site (LISEA ou l'une de ses filiales).

Suite à une étude d'opportunité portant sur une dizaine de sites en Gironde, le choix de LISEA s'est porté sur le site de Marcheprime (lieu dit Croix-d'Hins), inscrit en zone à urbaniser au PLU communal et faisant l'objet d'une orientation d'aménagement pour l'installation d'activités industrielles et artisanales.

Le projet s'implante sur une surface de 14 ha située entre la RD 1250 et la voie ferrée Bordeaux Arcachon.

Il comprend :

- la création du centre de maintenance d'environ 28 193 m² comprenant plusieurs bâtiments avec des espaces de bureaux, des ateliers et des locaux techniques,
- la construction de voies ferroviaires d'accès, de services et de remisage sur environ 5 600 mètres linéaires,
- la création d'un parking pour le personnel de 120 places, complété de quelques places visiteurs, prestataires et PMR.

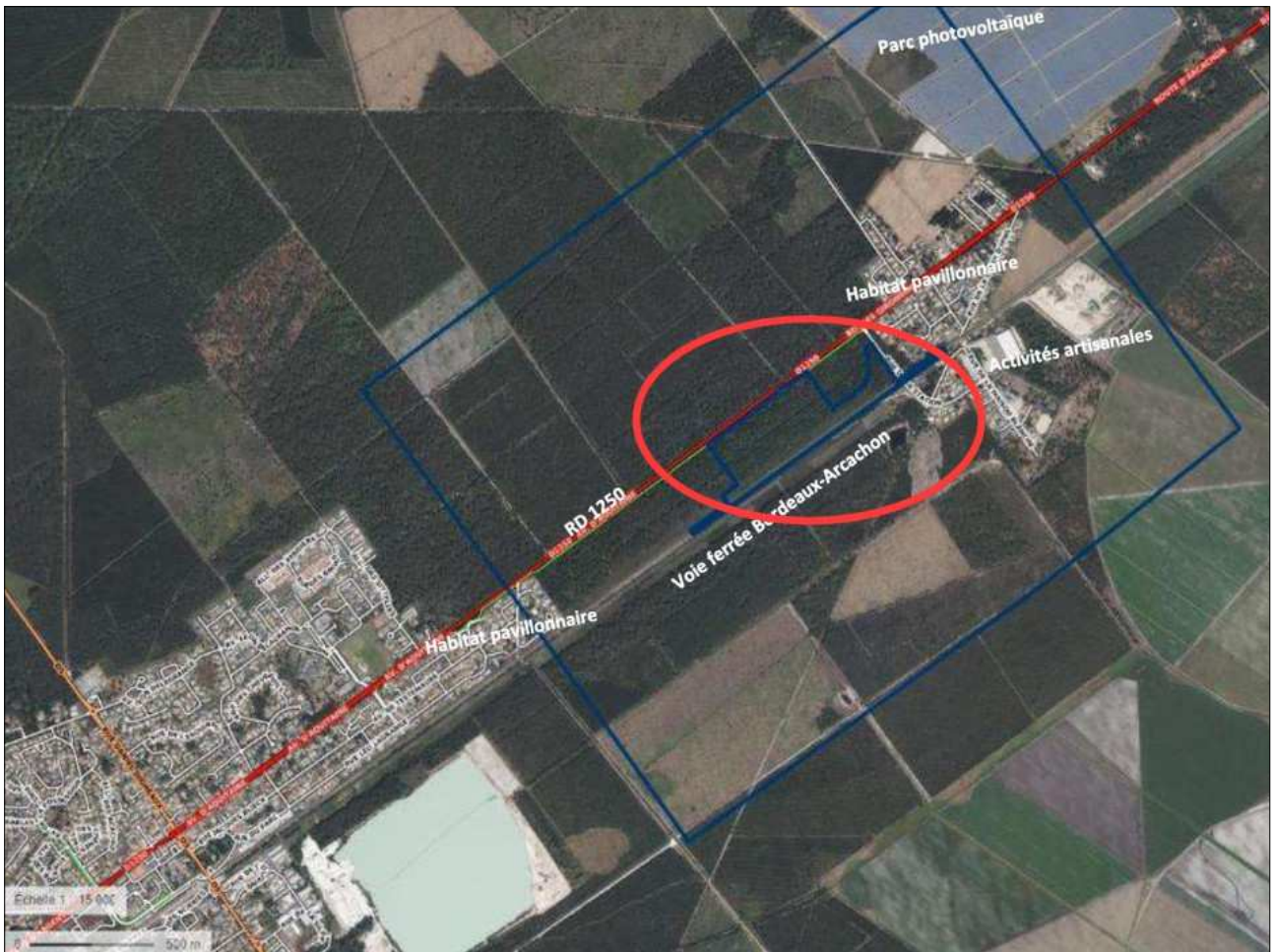
Le programme prévoit la réalisation de 2 ateliers de maintenance pouvant accueillir deux exploitants distincts.

Le projet s'accompagne des opérations de raccordements au Réseau Ferré National et aux différents réseaux (électrique notamment). L'accès routier au site est prévu depuis un carrefour tourne-à-gauche sur la RD 1250 en partie centrale du site. La création du SMR nécessite ainsi la mise en oeuvre d'aménagements connexes comprenant :

- la création d'un carrefour sur la RD1250,
- le raccordement ferroviaire vers la voie ferrée située en limite sud ,
- le dévoiement du réseau RTE et la création d'un pylone électrique.

L'analyse des incidences environnementales de ces travaux connexes est intégrée dans l'étude d'impact.

Le plan de situation et le plan masse du projet sont présentés ci-après.



Vue aérienne du site du projet - extrait étude d'impact page 101



Plan masse du projet - extrait étude d'impact page 5

Procédures relatives au projet

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact en application de la rubrique n°39 b) du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement relative aux opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont l'emprise au sol est supérieure ou égale à 40 000 m². De ce fait, il est soumis à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale, objet du présent document.

Le projet est soumis à enregistrement au titre de la réglementation relative aux Installations Classées Pour la Protection de l'Environnement (ICPE), et à déclaration au titre de la Loi sur l'Eau. Il nécessite une autorisation de défrichement et une demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées.

LISEA a souhaité que son dossier soit instruit selon la procédure d'autorisation environnementale¹, qui intègre les différentes autorisations requises et a constitué à cet effet le dossier de demande prévu par les articles R.181-13 et suivants du Code de l'environnement. Le présent avis a été sollicité dans le cadre de cette procédure.

Il ressort du dossier des enjeux portant principalement sur le milieu physique (nappe souterraine vulnérable aux pollutions de surface), le milieu naturel (présence d'espèces protégées et de zones humides), et les sensibilités du paysage et du voisinage (présence d'habitations à proximité du projet).

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale intègre les éléments formels requis par les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement.

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Les principaux éléments issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement sont repris ci-après.

Milieu physique

Le projet s'implante dans un secteur au relief peu marqué, au sein du plateau landais. Le site présente une topographie plane, avec une hauteur de l'ordre de 60 m NGF, et une pente moyenne relativement faible vers le sud-ouest.

En termes de géologie, le site repose sur des formations fluvio-éoliennes (sable des Landes). Les sols sont homogènes sur l'ensemble du terrain, présentant des profils caractéristiques de podzols², avec une capacité d'infiltration très mauvaise.

Plusieurs nappes d'eau souterraine sont recensées au droit du site d'étude, dont la nappe « *Sables et graviers plio-quadernaires* », peu profonde et vulnérable aux pollutions de surface.

Le projet s'implante dans le bassin versant de la Leyre. Des cours d'eau sont recensés à proximité du site (ruisseau de Ponteils et de la Possession, Craste de Tagon et ruisseau de Biard), qui présente plusieurs fossés de drainage.

En termes de risques naturels, le site du projet est concerné par des zones sensibles aux remontées de nappe. Aucun risque d'inondation lié au débordement d'un cours d'eau n'est recensé. La commune de Marcheprime présente en revanche un aléa très fort concernant le risque feu de forêt en raison de la présence de vastes massifs boisés (pins maritimes notamment).

Milieu naturel³

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire et de protection de la biodiversité.

Le site Natura 2000 le plus proche « *Vallées de la Grande et de la Petite Leyre* », est situé à environ 3,6 km. Cette Zone Spéciale de Conservation (ZSC- site désigné au titre de Directive *Habitats-Faune-Flore*), est constituée d'un vaste réseau hydrographique abritant une grande richesse faunistique et floristique. Les vallées de la Grande et de la Petite Leyre sont également désignées en Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

Le site d'implantation du projet a fait l'objet d'inventaires faune et flore réalisés en février, avril et septembre 2019 ; février, mars, avril, mai, juin, juillet, 2020 ; septembre 2021 puis juin 2023.

Les différents milieux inventoriés sont cartographiés en page 72 de l'étude d'impact. Le site est

1 Choix de procédure possible en application de l'article R.512-46-9 du Code de l'environnement.

2 Sols pauvres et acides résultant d'une migration des constituants métalliques (fer et aluminium) et leur accumulation dans un horizon inférieur.

3 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

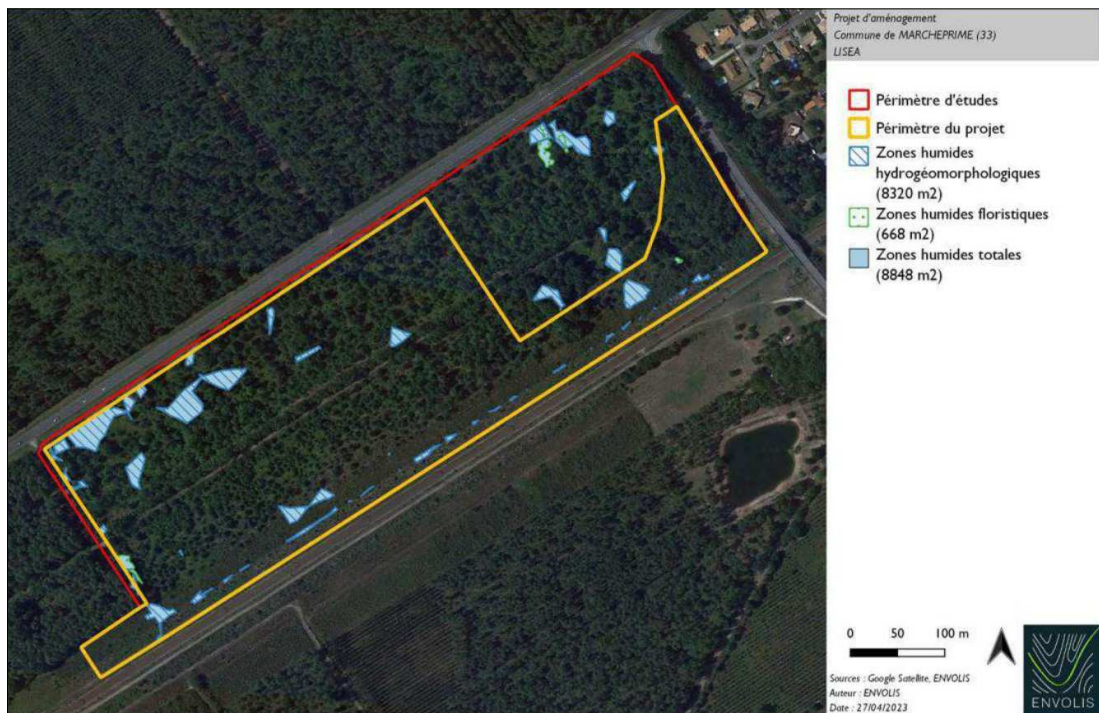
majoritairement occupé par une plantation de Chêne rouge d'Amérique. La bande sud, correspondant à la bande entretenue aux abords de la ligne de chemin de fer, est occupée par une lande à Bruyère et Ajonc.



Cartographie des habitats naturels - extrait étude d'impact page 73

Les investigations pédologiques, de végétation ainsi que le suivi piézométrique du site ont permis de mettre en évidence la présence de zones humides sur une surface de 8 848 m².

La cartographie des **zones humides** est présentée ci-après.

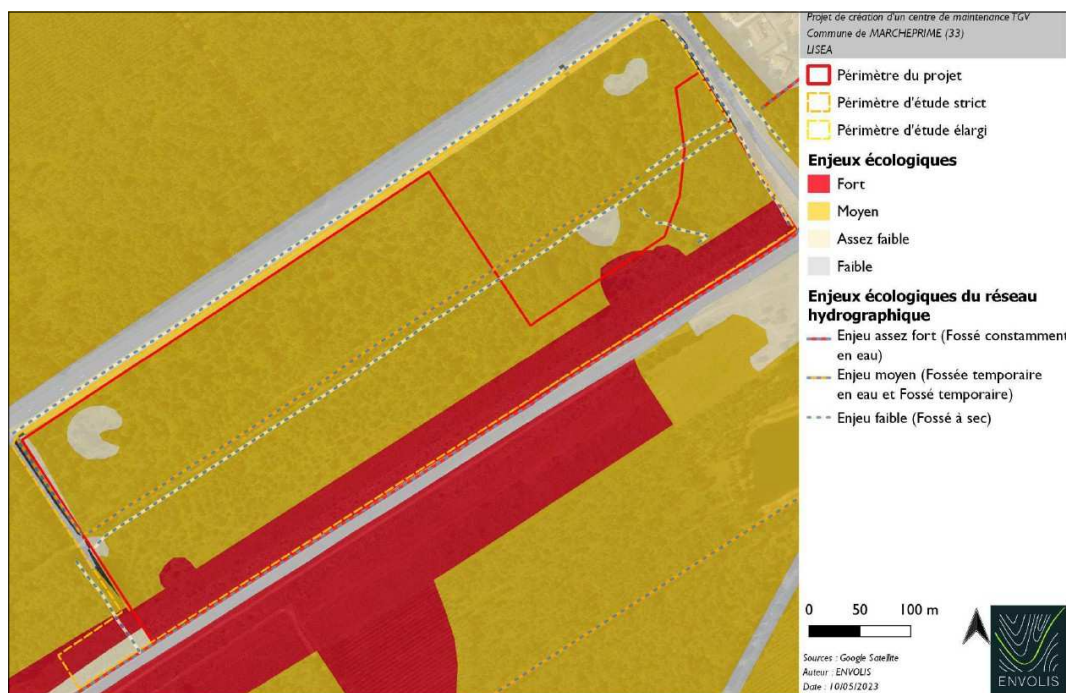


Cartographie des zones humides - extrait étude d'impact page 81

Concernant la **flore**, les inventaires réalisés en 2019 et 2020 ont permis d'identifier plusieurs stations de Lotier hispide, espèce protégée. Les investigations de 2023 ont toutefois montré que les habitats ont évolué vers des habitats non favorables à cette espèce, dont les stations n'ont plus été observées. Plusieurs espèces exotiques envahissantes ont en revanche été observées (Bambou commun, Robinier faux-acacia, Laurier palme, etc).

Concernant la **faune**, les investigations ont mis en évidence des enjeux, avec la présence de plusieurs espèces d'oiseaux (Fauvette pitchou, Verdier d'Europe, Pic épeichette, Milan noir, Goéland argenté), de chiroptères (Pipistrelle, Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées, Noctule, Sérotine commune), de reptiles et d'amphibiens (Crapaud épineux, Grenouille agile, Rainette méridionale, Triton palmé, Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles), et d'insectes (papillons notamment). Les principaux enjeux concernent les secteurs de lande à Bruyères et Ajoncs constituant un habitat favorable à la Fauvette pitchou (enjeu fort), ainsi que les secteurs de lande à Molinie, les boisements de Chêne rouge et les fossés constituant des habitats favorables à la reproduction des amphibiens (enjeu qualifié de moyen).

L'étude comprend une cartographie de synthèse des enjeux écologiques du site reprise ci-après.



Synthèse des enjeux écologiques du site - extrait étude d'impact page 100

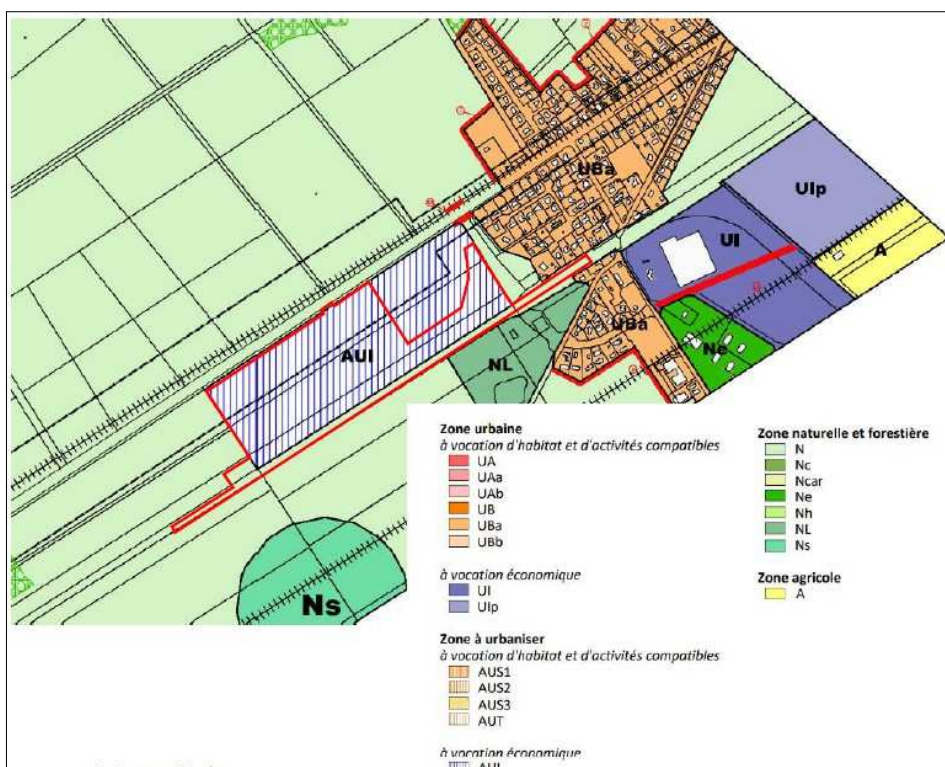
Milieu humain

Le site d'implantation est localisé à proximité du hameau de la Croix-d'Hins à dominante d'habitat pavillonnaire, situé à l'est du projet. Le périmètre étudié dans le cadre des impacts potentiels sur le milieu humain et le paysage, intercepte un parc photovoltaïque au nord du hameau de la Croix-d'Hins ainsi que deux infrastructures structurantes : la RD 1250 et la voie ferrée Bordeaux-Arcachon. La RD 1250 supporte un trafic moyen de l'ordre de 7 000 véhicules par jour. Elle est équipée d'une piste cyclable en site propre.

En termes de **paysage**, la commune de Marcheprime fait partie de l'unité paysagère dite des *Landes girondines*. Le projet s'implante au sein d'un massif boisé, ce qui limite les effets visuels directs.

Concernant le **bruit**, l'étude intègre un état initial acoustique intégrant les résultats d'une campagne de mesures réalisées en juin 2022. Les résultats sont présentés en page 124 de l'étude d'impact.

En termes d'**urbanisme**, la commune de Marcheprime dispose d'un PLU approuvé en 2016 et ayant depuis fait l'objet de plusieurs modifications puis d'une révision allégée en 2023. L'emprise du projet est située au sein de la zone AUI « Zone à urbaniser à vocation économique ». Une petite partie du périmètre strict du projet, concernant le raccordement du réseau électrique et les travaux portés par SNCF Réseau, est comprise en zone N (Naturelle). Le périmètre du projet est situé en dehors de tout espace boisé classé.



Zonage du PLU - extrait étude d'impact page 133

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Milieu physique

L'étude d'impact présente en pages 197 et suivantes une analyse des incidences du projet sur le milieu physique.

Le projet prévoit la réalisation de terrassements au niveau des voiries d'accès, des voies de service ferroviaires et des bâtiments. L'étude précise en page 191 que ces terrassements n'entraînent pas de modification notable du relief, le site étant relevé d'environ 2 m au maximum par rapport au terrain naturel. **La MRAe recommande de préciser les volumes de déblais et remblais et de matériaux apportés, les zones de stockage de matériaux et les modalités de gestion des eaux pluviales de ces zones en phase de travaux.** Le projet prévoit également à terme (en phase de fonctionnement) de proscrire l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts.

Afin de réduire les **risques de pollution** du milieu récepteur, le projet prévoit plusieurs mesures en phase de travaux, listées en pages 192 et suivantes de l'étude. Elles portent notamment sur la mise en place de zones de stockage pour les produits polluants, la gestion des engins de chantier, la mise en place de procédures d'intervention, le contrôle sur chantier, la mise en place de systèmes d'assainissement provisoires et la gestion des déchets.

Le projet prévoit la possibilité de réaliser des **pompages pour rabattement de nappe**. L'étude intègre une modélisation permettant d'estimer les effets de ces rabattements sur le niveau de la nappe. Les eaux de pompage feront l'objet d'un rejet dans le fossé longeant la route départementale, après passage dans un bac décanteur (décantation des matières en suspension).

En termes de **gestion des eaux pluviales**, le projet prévoit de canaliser les eaux de voiries et de plateformes ferroviaires et de les diriger vers deux bassins de rétention des eaux équipés de séparateurs à hydrocarbures, avant rejet dans deux bassins d'infiltration d'une surface d'environ 2 ha pour une profondeur de 50 cm. Le projet prévoit des systèmes permettant de confiner toute pollution accidentelle éventuelle dans des bassins étanches avant évacuation par camion-citerne. Ces bassins permettent en particulier le confinement des eaux d'extinction d'incendie.

Concernant le **réseau hydrographique**, le projet prévoit le rétablissement des écoulements naturels par le rétablissement des différents fossés parcourant le site d'implantation (dispositions présentées en pages 234 de l'étude d'impact)

Concernant la **gestion des eaux usées**, le projet prévoit un raccordement vers le réseau communal pour les eaux sanitaires. Les eaux industrielles des bâtiments (tour en fosse, ateliers principaux) seront collectées, pré-traitées par des déboueurs-déshuileurs et rejetées vers le réseau communal. **La MRAe recommande de quantifier les volumes et de confirmer que le réseau communal est apte à absorber ces rejets**. Les effluents pollués contenus dans les cuves seront évacués hors du site vers des installations appropriées.

Concernant les effets sur le **climat**, le projet prévoit la mise en œuvre de bâtiments performants (RT2012 ou RE 2020 selon typologie de bâtiments) et de toitures végétalisées à hauteur de 50 % des surfaces totales de toitures, ainsi que la limitation de l'imperméabilisation de la zone de stationnement par la mise en place de revêtement mixte dalles béton-gazon. Le projet prévoit également des mesures de maîtrise des consommations énergétiques. L'étude précise que les besoins en énergie seront couverts en grande partie par des énergies renouvelables (système de géothermie couplé avec la mise en place d'une pompe à chaleur, mise en place éventuelle de panneaux solaires sur certains abris annexes). **La MRAe recommande de quantifier les objectifs de recours aux énergies renouvelables, de préciser les dispositions finalement intégrées dans le projet et d'inclure dans l'étude d'impact l'analyse des éventuelles incidences environnementales de ces dispositions**.

Le projet prévoit plusieurs mesures visant au recours aux mobilités non carbonées (cheminements piétons, locaux vélos, bornes de recharges électrique) pour le personnel. L'étude précise que la réalisation du projet est de nature à contribuer au développement du trafic ferroviaire. **La MRAe recommande de présenter un bilan quantifié des émissions de gaz à effet de serre du projet, en phase de travaux et en phase d'exploitation, et d'analyser si des optimisations sont possibles sur ce point**. Le porteur de projet pourra utilement se référer au guide méthodologique de février 2022 (Ministère de la Transition Écologique) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact⁴.

Concernant la ressource en eau, l'étude précise en page 224 que des équipements économes en eau seront mis en place, avec des dispositifs permettant de récupérer les eaux notamment au niveau du lavage du matériel roulant. **La MRAe recommande de quantifier les besoins en eau du projet, de préciser la part d'eau recyclée, et la ressource sollicitée**.

Concernant la prise en compte du **risque incendie**, l'étude précise que des échanges ont eu lieu avec les services de défense incendie et la ville de Marcheprime. Ces échanges ont permis de définir les prescriptions intégrées au projet et portant notamment sur la mise en place d'une bande de 50 m débroussaillée au-delà des constructions, d'une bande de 10 m débroussaillée au-delà des voies d'accès et d'une défense incendie interne dans l'ensemble des bâtiments. **La MRAe recommande au porteur de projet de confirmer que l'ensemble des dispositions finalement retenues ont bien été validées par les services de défense incendie**.

Milieu naturel

L'étude intègre en pages 199 et suivantes une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

Le porteur de projet a privilégié l'évitement de la partie nord-est du site d'implantation. Le projet finalement retenu s'implante toutefois en partie sur des zones humides comme illustré sur la cartographie en page 217 de l'étude d'impact. Il contribue ainsi à la destruction d'une surface de 6 730 m² de zones humides (soit les trois quarts environ des zones humides inventoriées sur le site d'étude).

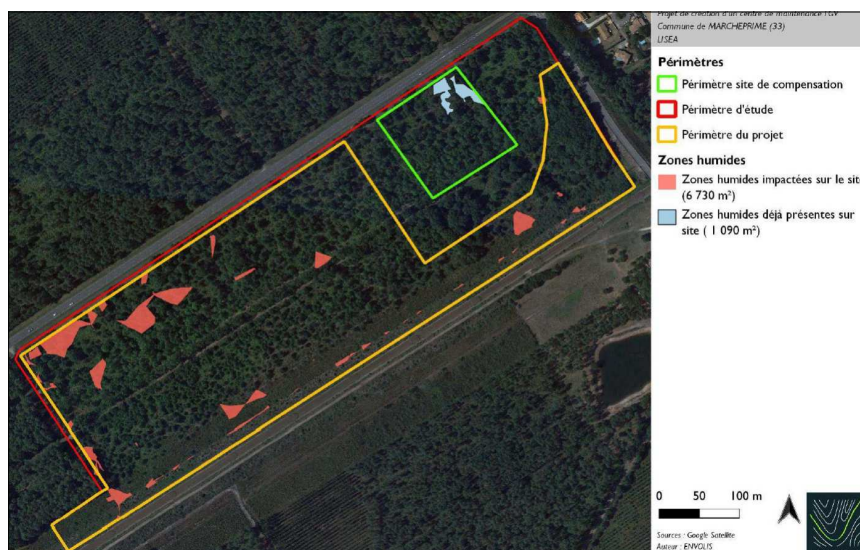
Le projet prévoit une mesure spécifique visant à maintenir l'alimentation des zones humides préservées (notamment lors des opérations de rabattement de nappe) et des mesures de compensation portant sur une surface de 1,46 ha.

Le site de compensation correspond à une parcelle localisée nord-est, évitée par le projet (parcelle appartenant à la commune de Marcheprime). Le projet prévoit une gestion sur 30 ans avec des actions de restauration comprenant la création d'un milieu ouvert humide juxtaposé à des boisements de feuillus.

Les actions à mettre en place sont présentées en pages 242 et suivantes de l'étude d'impact. La gestion comprend un programme de suivi concernant la hauteur de la nappe, la faune et la flore.

4 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

La MRAe recommande de justifier le gain attendu par les mesures de compensation proposées, au regard d'une analyse des fonctionnalités du site de compensation existant et des mesures de gestion envisagées sur ce site, en référence à la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides⁵.



Parcelle de compensation (en vert) - extrait étude d'impact page 240

Concernant la **faune** et la **flore**, le projet intègre plusieurs mesures de réduction d'impact et d'accompagnement, comprenant notamment l'adaptation du calendrier de travaux aux périodes sensibles pour la faune, la mise en place d'un chantier à faibles nuisances environnementales, la gestion du risque de pollution accidentelle des sols, ainsi que la mise en place de barrières à amphibiens en phase de travaux. Le projet intègre des mesures de gestion des espèces exotiques envahissantes, ainsi qu'un suivi écologique des travaux par un écologue.

Le projet s'implante toutefois en partie sur des habitats d'espèces protégées. L'étude intègre une quantification des incidences résiduelles du projet, faisant apparaître que le projet contribue à impacter :

- 3 ha d'habitats favorable à la Fauvette pitchou, l'Hypolaïs polygotte et le Tarier pâtre,
- 12,1 ha d'habitats favorables au Verdier d'Europe et au Milan noir,
- 750 ml de fossés favorables au Crapaud épineux et à la Grenouille agile,
- 12,15 ha d'habitats favorables à la Rainette méridionale et au Triton palmé.

Le projet prévoit des mesures de compensation sur plusieurs parcelles :

- Une parcelle forestière dite « H09 », à 2 km au nord-ouest du projet, sur une surface de 12,12 ha environ. Le projet prévoit des mesures de gestion portant notamment sur le broyage des souches, la suppression des zones à fougères et l'entretien de la lande arbustive.
- Les parcelles dites de « T09 » et « Castera » pour la compensation des habitats favorables à l'avifaune forestière et aux amphibiens, sur une surface de 12,1 ha. Les mesures portent sur la création d'une mosaïque d'habitats et la mise en place de boisement de feuillus.

Le projet prévoit également des mesures de compensation « *in-situ* », portant sur la création d'habitats favorables aux amphibiens au niveau des fossés et des bassins d'infiltration.

La MRAe note que les mesures de compensation portent en majeure partie sur des espaces boisés ou naturels, offrant d'ores et déjà des habitats pour la faune. **La MRAe recommande au porteur de projet de justifier la plus-value apportée par les mesures de compensation en quantifiant les habitats d'espèces (avant et après application des mesures de gestion) selon les différentes espèces concernées. La MRAe recommande également de prendre en compte dans l'analyse les effets des opérations de débroussaillage sur la faune et la flore.**

5 <https://www.zones-humides.org/guide-de-la-methode-nationale-d-evaluation-des-fonctions-des-zones-humides>

Sur la base de la démarche envisagée d'évitement-réduction des impacts, et des propositions de mesures compensatoires, le porteur de projet a sollicité une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées concernant les espèces suivantes : Fauvette pitchou, Hypolaïs polyglotte, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Milan noir, Crapaud épineux, Grenouille agile, Rainette méridionale, et Triton palmé. Le dossier fera l'objet d'un avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Par ailleurs, la réalisation du projet entraîne le **défrichement** d'environ 13 ha de boisement de feuillus au niveau du projet, et de 1,46 ha de boisement sur la parcelle de compensation au titre des zones humides. La compensation liée à la faune implique de plus un défrichement de 12,3 ha de résineux. Le projet prévoit des mesures de compensation (versement d'une indemnité pour les boisements de feuillus, et boisements compensateurs sur 24,7 ha pour les surfaces en résineux).

La MRAe relève que le niveau des mesures compensatoires induites par le projet, après mesures d'évitement et de réduction d'impacts, reste globalement élevé du fait des caractéristiques du site retenu. La justification du choix d'implantation du site de compensation au regard d'autres solutions moins impactantes est donc attendue de ce point de vue.

Milieu humain

L'étude d'impact intègre une analyse des incidences du projet sur le milieu humain.

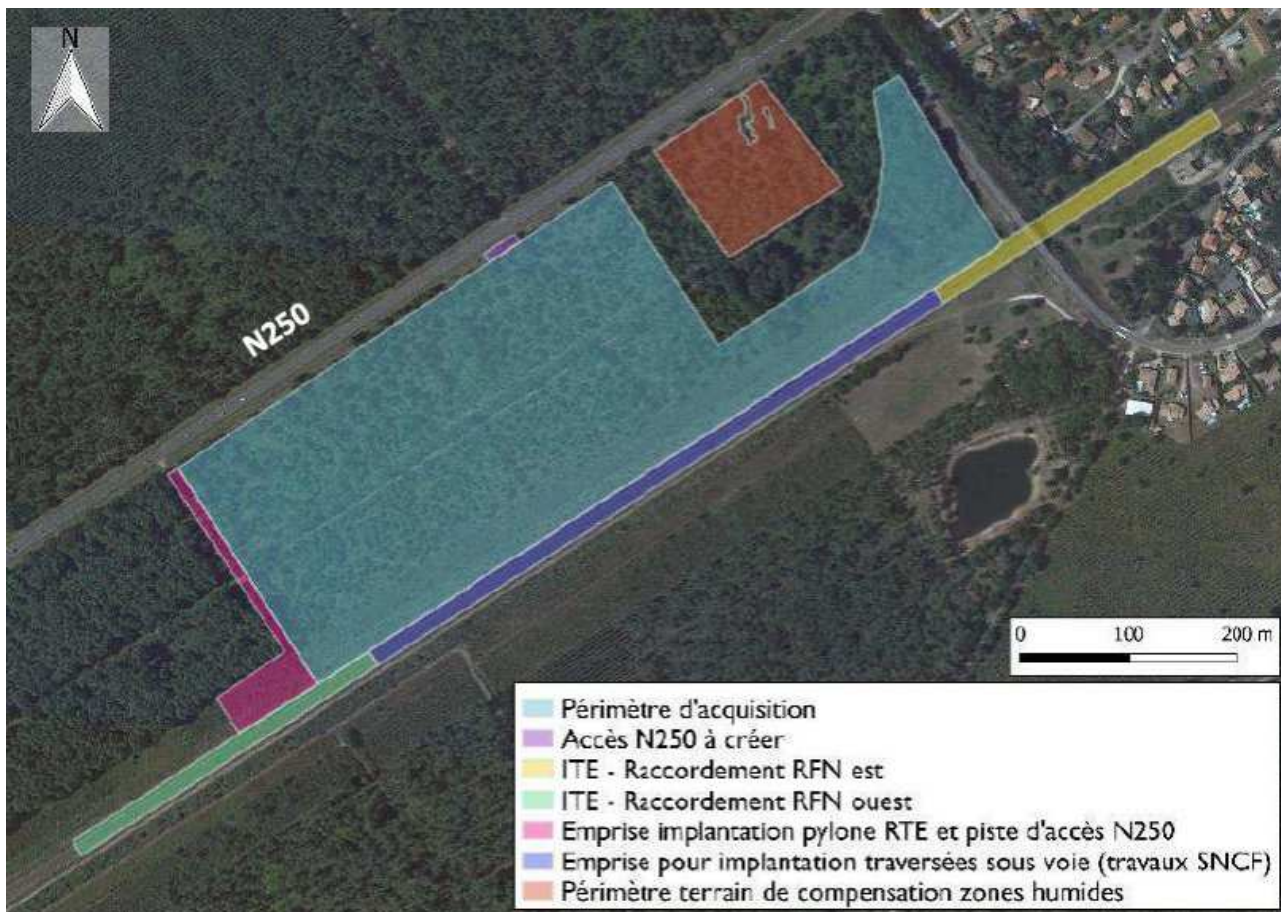
Le projet prévoit l'information régulière des riverains en phase travaux ainsi que des mesures visant à limiter la gêne (notamment nuisances sonores, circulation des camions, gestion des déchets).

Concernant le **bruit**, l'étude intègre une étude acoustique (mai 2023) ayant pour objet de définir les incidences sonores du projet et de proposer des solutions de réduction de bruit en cas de dépassement des niveaux sonores réglementaires, notamment vis-à-vis du quartier de Croix-d'Hins à proximité du projet. Le projet doit en particulier respecter des niveaux d'émergences au niveau des zones à émergences réglementées (zones habitées notamment), et respecter des niveaux sonores en limite d'emprise. Sur cette base, le projet intègre la mise en œuvre d'un écran acoustique (linéaire de 103 m pour une hauteur totale de 6,4 m) en partie nord-est du site. Un mur de 1,5 m de haut est prévu pour protéger les habitations situées au sud de la voie ferroviaire. **La MRAe recommande au porteur de projet de préciser les modalités de contrôle du bon respect des seuils réglementaires de bruit.**

Le projet s'accompagne d'un projet **paysager** comprenant des plantations arborées au nord du site, en lien avec la mise en place des deux bassins d'infiltration, ainsi qu'une haie bocagère le long de l'avenue d'Aquitaine. Le projet prévoit la création d'un parking, avec la plantation d'arbres et la mise en place de revêtements mixtes dalles béton-gazon afin de réduire l'imperméabilisation des sols et lutter contre les îlots de chaleur. L'étude d'impact s'accompagne de photomontages permettant au lecteur d'apprécier le rendu attendu du projet.



Photomontage du projet - extrait étude d'impact page 160



Périmètre des différents travaux - extrait étude d'impact page 199

En termes de **déplacements**, la RD 1250 accueille une circulation actuelle comprise entre 7000 et 8000 véhicules par jour. L'étude précise que l'exploitation du centre de maintenance générera un apport de véhicules supplémentaire par rapport à l'état existant d'une centaine d'employés (120 places de parking pour les agents + 5 places visiteurs) avec une dizaine de livreurs de pièces par jour. Ainsi, l'apport supplémentaire de trafic est compris entre 100 et 200 véhicules supplémentaires par jour, soit 2.5 % du trafic actuel pour l'hypothèse haute. L'incidence du centre de maintenance sur la circulation de la RD 1250 reste ainsi limitée au regard du trafic moyen. Le projet prévoit également la mise en place d'un carrefour (tourne à gauche) permettant d'accéder au site. La route est également équipée d'une piste cyclable en site propre.

L'étude intègre une analyse des effets du projet sur la **santé** ne mettant pas en évidence de problématiques particulières sur cette thématique au regard des mesures intégrées au projet.

Concernant l'**urbanisme**, le projet s'implante au sein d'un secteur dédié aux activités économiques selon les dispositions du PLU communal. L'étude précise en page 316 qu'une modification du PLU est en cours afin d'autoriser l'accès à la zone par la RD 1250 et d'intégrer l'autorisation d'aménagements en sous-sol de type « fosse » qui sera nécessaire au bon fonctionnement des activités. **La MRAe recommande d'envisager une évolution du zonage du document d'urbanisme sur le secteur de compensation (secteur en vert sur la carte en page 10 de l'avis) afin de rendre celui-ci non constructible. Le devenir de l'espace boisé situé autour du site de compensation mériterait également d'être précisé et le cas échéant faire également l'objet d'une évolution de zonage.**

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact expose la conception du projet et les raisons des choix effectués.

Elle précise notamment que le choix du site retenu résulte d'une étude portant sur neuf sites, localisés à moins d'une heure en train de Bordeaux. L'analyse multi-critères des différents sites est présentée en pages 15 et suivantes de l'étude d'impact. Les sites ont été comparés sur la base d'un "cahier des charges" des caractéristiques requises pour répondre aux exigences techniques du projet, dont un critère global "enjeux écologiques". Le site de Marcheprime a été retenu, bien qu'il ne soit pas le plus favorable du point de vue des "enjeux écologiques", au vu de ses autres caractéristiques techniques répondant totalement aux nécessités du projet.

La MRAe estime que les sites ne présentant pas la disponibilité foncière suffisante (moins de 10 hectares, soit six des neufs sites détaillés), auraient pu être écartés de l'analyse dès le départ pour permettre peut-être une analyse plus fouillée sur un ensemble de critères environnementaux mieux exposés dans l'étude d'impact.

L'étude précise que plusieurs variantes (décrites en page 168) ont été analysées pour l'implantation sur le site, la variante retenue permettant d'optimiser l'emprise au sol du projet. L'étude précise que la conception s'est orientée vers l'évitement des enjeux liés aux zones humides et l'éloignement maximum de la zone habitée. L'étude présente les évolutions successives du plan masse de l'opération tenant compte des enjeux environnementaux mis en évidence.

Dans le cadre de la justification des choix, la MRAe recommande de rappeler les engagements environnementaux pris dans le cadre de la création de la ligne LGV SEA et de la démarche d'évitement, réduction, compensation d'impacts qui l'a accompagnée. Il conviendra de justifier que le projet présenté ici s'inscrit bien dans la lignée de la démarche précédente et ne vient pas aggraver de façon notable des impacts notamment en termes de défrichements, destruction de zones humides et atteinte à des habitats d'espèces protégées.

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'implantation d'un site de maintenance et de remisage TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse) à Marcheprime en Gironde.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence la présence d'enjeux environnementaux, portant sur le milieu physique (nappe souterraine vulnérable aux pollutions de surface), le milieu naturel (présence d'espèces protégées de faune, zones humides), du paysage et du voisinage (présence d'habitations à proximité du projet).

L'analyse des incidences et des mesures d'évitement, réduction et compensation d'impacts, appellent des observations et demandes de précisions portant notamment sur la ressource en eau, le niveau et la justification des compensations zones humides et espèces protégées, ainsi que l'évolution au sein du PLU communal du zonage des secteurs évités et des secteurs de compensation.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 23 novembre 2023

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre de l'IGEDD

Signé

Didier Bureau

- COMMUNE DE MIOS -**CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 23 MAI 2024 A 19 HEURES**

<u>Nombre de conseillers :</u>	L'an deux mille vingt-quatre,
En exercice : 29	Le Jeudi 23 mai à 19 heures,
Présents : 24	Le conseil municipal de la commune de Mios,
Votants : 29	dûment convoqué,
<u>Date de convocation du</u>	s'est réuni en session ordinaire à la salle du conseil
<u>conseil municipal :</u>	municipal, en séance publique,
17/05/2024	sous la présidence de Monsieur Cédric PAIN, Maire.

Délibération n°2024/39

Objet : Demande d'autorisation environnementale présentée par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un centre de maintenance et de remisage pour les Trains A Grande Vitesse (TAGV) - Avis du Conseil municipal.

Présents : MM. Cédric PAIN, Didier BAGNERES, Mmes Monique MARENZONI, Isabelle VALLE, M. Alain MANO, Mme Christelle LOUET, M. Laurent ROCHE, Mme Virginie MILLOT, M. Bernard SOUBIRAN, Mmes Lucette GERARD, Marie-Hélène CASTELLARNAU-DUPONT, M. Philippe FOURCADE, Mme Patricia CARMOUSE, MM. Stéphane LOIZEAU, Renaud BEZANNIER, Mmes Carine KLINGER, Guilaine TAVARES, Agnès VINCENT, Myriam BORG, M. Denis RIVON, Mme Agnès SANGOIGNET, M. Sylvain MAZZOCCO, Mme Céline CARRENO, M. Olivier LINARDON.

Absents excusés :

- M. Laurent THEBAUD ayant donné pouvoir à M. Cédric PAIN,
- M. Jean-Pierre LIBOUREAU ayant donné pouvoir à M. Didier BAGNERES,
- M. William VALANGEON ayant donné pouvoir à Mme Carine KLINGER,
- M. François BLANCHARD ayant donné pouvoir à Mme Christelle LOUET,
- Mme Alyette MASSON ayant donné pouvoir à Mme Monique MARENZONI.

Secrétaire de séance : M. Laurent ROCHE.

SLOW

Rapporteur : Monsieur Cédric PAIN

La société LISEA située sur le territoire de la commune de Marcheprime a déposé, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, une demande d'autorisation environnementale en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un centre de maintenance et de remisage pour les Trains A Grande Vitesse (TAGV).

Dans le cadre de l'instruction de ladite demande, une enquête publique unique a été prescrite par Monsieur le Préfet de la Gironde, par arrêté du 25 mars 2024.

Pendant l'enquête qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2024 inclus, le dossier d'enquête composé de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire a été déposé à la mairie de Marcheprime où le public a pu en prendre connaissance et formuler ses observations sur deux registres ouverts à cet effet.

Monsieur le maire rappelle que dans la mesure où la commune de Mios est concernée par les risques et inconvénients dont l'installation projetée peut être la source, le conseil municipal de Mios peut formuler un avis sur la demande présentée, au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.

Où l'exposé de Monsieur le Maire,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Considérant que la société LISEA a effectué une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un centre de maintenance et de remisage pour les Trains A Grande Vitesse (TAGV),

Considérant que le conseil municipal est appelé à émettre un avis dans le cadre de la consultation du public prescrite par le préfet et qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2024 inclus,

Le conseil municipal,

Après délibération et à l'unanimité :

- **Émet** un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un centre de maintenance et de remisage pour les Trains A Grande Vitesse (TAGV).

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Le/La secrétaire de séance,

Le Maire de MIOS,
Cédric PAIN



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales**

Arrêté

**portant ouverture d'une enquête publique unique relative à la demande d'autorisation
environnementale et au permis de construire présentés par la société LISEA en vue d'exploiter
un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse
sur la commune de Marcheprime**

Le Préfet de la Gironde

- VU** le Code de l'Environnement, notamment le Livre I – titre VIII sur l'autorisation environnementale, le livre V – titre 1^{er} concernant les installations classées pour la protection de l'environnement ; les articles L123-1, R123-1 et suivants sur les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ; les articles L 181-1 et R181-1 concernant les autorisations environnementales ;
- VU** l'article L 122-1 sur les projets soumis à évaluation environnementale ; l'article L214-1 et suivants sur l'Eau et les milieux aquatiques ; l'article L411-1 et suivants relatif à la conservation des espèces animales ou végétales et de leurs habitats ;
- VU** Le Code Forestier ;
- VU** l'article L 122-1 sur les projets soumis à évaluation environnementale ;
- VU** le Code de l'Urbanisme, notamment L442-1, R423-1 à R423-71-1 (dépôt et instruction des demandes de permis et déclarations) et L441-1 à L441-4 et R441-1 à R442-21 (Dispositions propres aux aménagements) ;
- VU** le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 22 juin 2023 et complété les 30 août 2023, 08 novembre 2023 et 29 février 2024 par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur la commune de Marcheprime ;
- VU** le dossier de permis de construire (dossier PC 033 555 23 K0028) déposé le 22 juin 2023 auprès de la commune de Marcheprime par la Société LISEA pour un projet de création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) indépendant pour les trains aptes à la grande vitesse.
- VU** l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact de ce projet en date du 28 Novembre 2023
- VU** Le mémoire de réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale en date du 11 février 2024 ;
- VU** l'avis du conseil national de la protection de la nature sur le projet en date du 19 février 2024
- VU** Le mémoire de réponse du pétitionnaire à l'avis du conseil national de la protection de la nature en date du 29 février 2024 ;

- VU** l'ordonnance en date du 14 mars 2023 du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux nommant :
- M. Pierre PECHAMBERT, Colonel de l'armée de terre en retraite, en qualité de commissaire enquêteur en vue de conduire l'enquête publique de cette affaire ;
 - M. Jean-Daniel ALAMARGOT, en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;
- VU** l'arrêté préfectoral en date du 21 mars 2024 accordant délégation de signature au Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de la Gironde en vue de signer les arrêtés d'ouverture d'enquête publique ;
- SUR PROPOSITION** de Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture de la Gironde ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} – Description et date de l'enquête publique :

Il sera procédé pendant **33** jours consécutifs à une enquête publique unique, **du 15 avril au 17 mai 2024 inclus**, afin de recueillir l'avis des habitants sur la demande d'autorisation environnementale, déposée par la société LISEA :

- en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marcheprime ;
- en vue d'obtenir le permis de construire se rapportant au projet de création du site de maintenance et de remisage indépendant pour les trains aptes à la grande vitesse.

Ce projet qui est soumis à autorisation environnementale au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement comporte un permis de construire soumis à évaluation environnementale au titre au code de l'urbanisme, une déclaration au titre à la loi sur l'eau, une demande de défrichement et une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées.

ARTICLE 2 – Désignation du commissaire enquêteur :

Par ordonnance du 14 mars 2023 du président du tribunal administratif de Bordeaux, M. Pierre PECHAMBERT, Colonel de l'armée de terre en retraite est désigné en qualité de commissaire-enquêteur et M. Jean-Daniel ALAMARGOT, en tant que commissaire enquêteur suppléant.

ARTICLE 3 – Mise à disposition du dossier d'enquête :

Le dossier d'enquête, composé :

- de la demande d'autorisation environnementale, des avis réglementaires, de l'avis de l'autorité environnementale et de la réponse du maître d'ouvrage,
- de la demande de permis de construire

sera déposé du 15 avril au 17 mai 2024 inclus à la mairie de Marcheprime où les personnes intéressées pourront en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture.

Une copie du dossier sera également consultable sur le site internet des services de l'Etat, rubriques « publications » - « publications légales » - « enquêtes publiques » à l'adresse :

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

et à l'adresse du site Internet dédié à cette enquête :

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

Un accès gratuit au dossier par voie dématérialisée sera ouvert au public sur un guichet numérique situé à la sous-Prefecture d'Arcachon : 55 Boulevard du Général Leclerc - BP 80.150 - 33311 Arcachon Cedex, aux jours et heures ouvrés d'accueil du public :

- **le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h15**

Conformément à l'article L123-11 du code de l'environnement, toute personne pourra demander à ses frais communication du dossier d'enquête auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Service des Procédures Environnementales.

Les informations relatives au dossier peuvent être demandées pendant l'enquête au pétitionnaire : Monsieur Maxime LAFAGE, Directeur de Projet Site de Maintenance et de Remisage (SMR), société LISEA. Adresse électronique : maxime.lafage@lisea.fr .

ARTICLE 4 – Dépôt des observations :

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations concernant l'autorisation environnementale au titre des installations classées ou/et le permis de construire sur deux registres d'enquête, à feuillets cotés non mobiles, paraphés préalablement par Monsieur le commissaire enquêteur.

Ces registres seront ouverts au début de l'enquête par Monsieur le Maire de la commune de Marcheprime et mis à la disposition du public pendant les jours et heures ouvrables.

Les observations relatives au projet pourront être également adressées pendant la durée de l'enquête :

- par voie postale à la mairie de Marcheprime, à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur ;

- par voie dématérialisée :

→ sur le site Internet dédié, qui comporte un registre dématérialisé sécurisé à l'adresse internet suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

→ à l'adresse mail suivante : enquete-publique-5320@registre-dematerialise.fr

Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé.

Les observations transmises par voie dématérialisée seront consultables pendant la durée de l'enquête sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320> .

Une permanence sera assurée aux dates suivantes par M. Pierre PECHAMBERT à la mairie de Marcheprime, pendant la durée de l'enquête :

- **Lundi 15 avril de 9h00 à 12h00 ;**
- **Mercredi 24 avril de 14h00 à 17h00 ;**
- **Jeudi 2 mai de 9h00 à 12h00 ;**
- **Mardi 7 mai de 14h00 à 17h00 ;**
- **Vendredi 17 mai de 14h00 à 17h00.**

ARTICLE 5 – Publicité :

Conformément à l'article R123-11 du code de l'environnement, un avis informant le public de l'ouverture de cette enquête sera publié, par les soins du Directeur Départemental des territoires et de la Mer, **quinze jours au moins avant le début de l'enquête** et rappelé dans les **huit premiers jours de celle-ci**, dans deux journaux du département.

Cet avis sera publié par voie d'affiche à la mairie de Marcheprime, siège de l'enquête 15 jours avant

l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Il sera également affiché dans les mairies des communes situées dans un rayon d'affichage de 1 km autour de l'installation, à savoir Mios et Cestas.

L'accomplissement des formalités de publicité exécutées avant et pendant l'enquête seront justifiées par un certificat d'affichage communal justifiant l'accomplissement de ces formalités.

Dans les mêmes conditions de délai, l'avis d'enquête sera mis en ligne sur le site internet de la préfecture :

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

Il sera procédé, par les soins du maître d'ouvrage, à l'affichage du même avis sur les lieux, où en un lieu situé au voisinage des ouvrages projetés et visibles de la voie publique. Cet avis sera conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté ministériel du 9 septembre 2021 : « Les affiches mentionnées au III de l'article R. 123-11 mesurent au moins 42 x 59,4 cm (format A2). Elles comportent le titre « avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune ».

ARTICLE 6 – Avis des Conseils municipaux :

Conformément à l'article R123-12 du code de l'environnement, le conseil municipal de la commune de Marcheprime est appelé à donner un avis sur la demande d'autorisation environnementale dès l'ouverture de l'enquête.

Les Conseils municipaux des communes de Mios et Cestas sont également appelés à donner un avis sur ce projet.

Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre de consultation.

ARTICLE 7 – Formalité de fin d'enquête :

A la fin de l'enquête, Monsieur le commissaire enquêteur procédera à la clôture des registres. Monsieur le Maire de la commune de Marcheprime remettra ou transmettra dans les vingt-quatre heures, à Monsieur le commissaire enquêteur les registres d'enquête, le dossier d'enquête et les lettres d'observations reçues en Mairie.

Monsieur le commissaire enquêteur convoquera, dans la huitaine, le porteur de projet et lui communiquera sur place les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal, en l'invitant à produire, dans un délai de quinze jours, un mémoire en réponse.

Dans un délai de trente jours, à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier d'enquête accompagné des pièces suivantes devra être adressé au Directeur Départemental des territoires et de la Mer :

- le dossier déposé au siège de l'enquête,
- les registres d'enquête complétés des observations qui auraient été présentées par voie dématérialisée;
- le mémoire en réponse du porteur de projet, s'il y a lieu,
- le rapport et conclusions motivées du commissaire enquêteur.

ARTICLE 8 - Mise à disposition du public des conclusions :

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur pourront être consultés, pendant un an, à la mairie de Marcheprime et à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Service des Procédures Environnementales, Cité Administrative - B.P. 90 - 33090 BORDEAUX CEDEX - et sur le site internet des services de l'État :

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

ARTICLE 9 – Décision:

Le Préfet de la Gironde est compétent pour statuer sur l'autorisation environnementale sollicitée.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- une autorisation d'exploiter assortie du respect des prescriptions ou un refus;
- la délivrance, ou non, par le Maire de la Mairie de Marcheprime d'un permis de construire

ARTICLE 10 – Exécution :

Le présent arrêté sera notifié à la société LISEA.

Une copie sera adressée à :

- Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture de la Gironde,
- Monsieur le Sous-préfet d'Arcachon,
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,
- Monsieur le Maire Marcheprime,
- Monsieur le Maire de Cestas
- Monsieur le Maire de Mios
- Monsieur le Commissaire-enquêteur,

qui seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bordeaux, le 25 mars 2024

Pour le Préfet et par délégation

Pour le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer



L'Adjoint au Directeur

Alain Guesdon



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales**

INSTALLATIONS CLASSÉES/URBANISME

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté du 25 mars 2024, une enquête publique unique est prescrite sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marcheprime.

Pendant l'enquête qui se déroulera **du 15 avril au 17 mai 2024 inclus**, le dossier d'enquête composé de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire sera déposé à la mairie de Marcheprime où le public pourra en prendre connaissance et formuler ses observations sur deux registres ouverts à cet effet.

Une copie du dossier sera également consultable sur le site internet des services de l'Etat, rubriques « publications » - « publications légales » - « enquêtes publiques » à l'adresse :

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

et à l'adresse du site Internet dédié à cette enquête :

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

Des informations complémentaires concernant le projet peuvent être sollicitées auprès du responsable de projet : Monsieur Maxime LAFAGE, Directeur de Projet Site de Maintenance et de Remisage (SMR), société LISEA. Adresse électronique : maxime.lafage@lisea.fr

Le commissaire enquêteur, M. Pierre PECHAMBERT, Colonel de l'armée de terre en retraite, sera présent à la mairie du lieu d'enquête :

- **Lundi 15 avril de 9h00 à 12h00 ;**
- **Mercredi 24 avril de 14h00 à 17h00 ;**
- **Jeudi 2 mai de 9h00 à 12h00 ;**
- **Mardi 7 mai de 14h00 à 17h00 ;**
- **Vendredi 17 mai de 14h00 à 17h00.**

Les observations relatives au projet pourront être également adressées pendant la durée de l'enquête :

- par voie postale à la mairie de Marcheprime, à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur ;
- par voie dématérialisée :

→ sur le site Internet dédié, qui comporte un registre dématérialisé sécurisé à l'adresse internet suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

→ à l'adresse mail suivante : enquete-publique-5320@registre-dematerialise.fr

Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé.

Les observations transmises par voie dématérialisée seront consultables pendant la durée de l'enquête sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320> .

Un accès gratuit au dossier sera ouvert au public sur le guichet numérique situé à la sous-Prefecture d'Arcachon : 55 Boulevard du Général Leclerc - BP 80.150 - 33311 Arcachon Cedex, aux jours et heures ouverts d'accueil du public :

- **le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h15**

Monsieur Jean-Daniel ALAMARGOT est désigné en qualité de suppléant, pour intervenir en cas de remplacement du Commissaire enquêteur.

A la fin de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront consultables pendant un an, à la mairie de Marcheprime, auprès du service des procédures environnementales à la DDTM et sur le site internet de la préfecture :

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Cnsultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

Le Préfet de la Gironde est compétent pour statuer sur l'autorisation environnementale sollicitée.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- une autorisation d'exploiter assortie du respect des prescriptions ou un refus;
- la délivrance, ou non, par le Maire de la Mairie de Marcheprime d'un permis de construire.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BORDEAUX

14/03/2024

N° E24000019 /33

Le président du tribunal administratif

Décision désignation commission ou commissaire du 14/03/2024

CODE : 2

Vu enregistrée le 13/03/2024, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet de la Gironde demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet:

enquête publique unique concernant une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis de construire pour la création et l'exploitation d'un centre de maintenance et de remisage pour les trains à grande vitesse (TAGV) situé sur le territoire de la commune de Marcheprime ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 123-1 et suivants et R.123-5 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2024 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Pierre PECHAMBERT est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Monsieur Jean-Daniel ALAMARGOT est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet de la Gironde, à Monsieur Pierre Péchambert, à Monsieur Jean-Daniel Alamargot et à la société LISEA, copie sera transmise à la commune de Marcheprime .









Fait à Bordeaux, le 14/03/2024

le président,




Pour expédition conforme à l'original
Pour le Greffier en Chef et par délégation
Le Contrôleur des services techniques

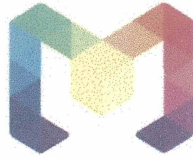

Xavier BESSE des LARZES

Gil CORNEVAUX

AFFICHAGE AVIS EP SMR LISEA – MARS-AVRIL-MAI 2024 – IMPLANTATION				
Panneau	Lieu	Photo	Date d'installation	Adresse
1	Sas de la Mairie de Marcheprime		Jeudi 28 mars 2024 à 14h40 Constat d'huissier : 29 mars 2024	3 Av. de la République, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/UvcYP7mpaPzGU55dA
2	Croix-d'Hins, dans l'abri bus en face du restaurant "Le petit sourire"		Jeudi 28 mars 2024 à 16h10 Constat d'huissier : 29 mars 2024	9 Rue de la Girondins Croix d'Hins, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/XbBvu61ZBKEdQPBN7
3 3bis	Carrefour rue de la Station – RD1250 en direction de la zone d'activités		Jeudi 28 mars 2024 à 15h45 Constat d'huissier : 29 mars 2024	Rue de la Girondins Croix d'Hins, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/yvYaDnmq6AyVubhKA
4 4bis	Rue de la Station au niveau du projet		Jeudi 28 mars 2024 à 16h00 Constat d'huissier : 29 mars 2024	Rue de la Station, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/Z8YTFvP1qvSZpAvo6
5	Le long de la RD1250 entre Croix-d'Hins et le bourg, côté droit au milieu du site (au niveau de la future entrée du SMR)		Jeudi 28 mars 2024 à 15h25 Constat d'huissier : 29 mars 2024	Avenue d'Aquitaine RD1250, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/jm5eMRaBTbhSBRUGA
6	Le long de la RD1250 en limite d'emprise côté Testemaure, côté projet, au niveau de la piste DFCI Groupama Forêts.		Jeudi 28 mars 2024 à 15h20 Constat d'huissier : 29 mars 2024	Avenue d'Aquitaine RD1250, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/RmaQCpbAKrephUra8
7	Au carrefour d'accès vers la Salle La Caravelle dans le bourg de Marcheprime, au niveau de la piste cyclable à côté du parc		Jeudi 28 mars 2024 à 15h10 Constat d'huissier : 29 mars 2024	Av. Léon Delagrangé, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/A7TTjdoV7YdXJboR6
8	Dans le bourg de Marcheprime, le long de la RD1250 / Avenue d'Aquitaine, au niveau du Fournil des Arènes (côté boulangerie en direction de Croix-d'Hins)		Jeudi 28 mars 2024 à 15h05 Constat d'huissier : 29 mars 2024	44 Av. d'Aquitaine, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/wFYTctFQDQGF8TYv9

AFFICHAGE AVIS EP SMR LISEA – MARS-AVRIL-MAI 2024 – IMPLANTATION

Panneau	Lieu	Photo	Date d'installation	Adresse
9	Dans le bourg de Marcheprime, côté Intermarché, le long de la RD1250 Avenue d'Aquitaine		Jeudi 28 mars 2024 à 14h50 Constat d'huissier : 29 mars 2024	34 Av. de la Côté d'Argent B, 33380 Marcheprime https://maps.app.goo.gl/jvdjWBGkzva4SsK77
10	Panneau d'affichage de la Mairie de Mios		Jeudi 28 mars 2024 à 16h30 Constat d'huissier : 29 mars 2024	11 Pl. du Onze Novembre, 33380 Mios https://maps.app.goo.gl/psARH217NVinA2g47
11	Panneau d'affichage de la Mairie de Cestas – Hôtel de Ville		Jeudi 28 mars 2024 à 17h00 Constat d'huissier : 29 mars 2024	2 Av. du Baron Haussmann, 33610 Cestas https://maps.app.goo.gl/uFzNF36ZPPAfKUC36



MARCHEPRIME
Une ville au cœur

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Le Maire de la Commune de MARCHEPRIME soussigné, certifie que l’avis d’enquête publique, prescrite par arrêté préfectoral en date du 25/03/2024, relatif à la demande d’autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la Société LISEA en vue de l’autorisation d’exploiter un site de maintenance et de remisage de trains à grande vitesse, a été affiché à l’emplacement réservé à cet effet en mairie du **26 mars 2024 au 17 mai 2024**.

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à MARCHEPRIME, le **21 MAI 2024**

Le Maire,

Manuel MARTINEZ





BP 9 – 33611 CESTAS CEDEX

www.mairie-cestas.fr

Tel : 05 56 78 13 00

Fax : 05 57 83 59 64

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Pierre DUCOUT, Maire de CESTAS,

CERTIFIE

avoir procédé à l’affichage pendant toute la durée de l’enquête, de l’arrêté préfectoral du 25 mars 2024, portant ouverture d’une enquête publique unique relative à la demande d’autorisation environnementale et au permis de construire présentés par la société LISEA en vue d’exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grandes vitesses sur la commune de Marcheprime.

Cestas, le 27 mai 2024

Le Maire,



Pierre DUCOUT

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>



Les services de l'État en
Gironde

[✉ Nous contacter](#)

[⚙ Paramètres d'affichage](#)

Rechercher



[Actualités](#) ▾ [Actions de l'État](#) ▾ [Services de l'État](#) ▾ [Publications](#) ▾ [Démarches](#) ▾

[Accueil](#) > [Publications](#) > [Publications légales](#) > [Enquêtes publiques, consultations du public, déclarations d'intention, décisions examen cas par cas](#) > [Enquête publique - Consultation du public - 2024](#) > [MARCHEPRIME - LISEA - Création d'un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse](#)

MARCHEPRIME - LISEA - Création d'un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse

Mis à jour le 29/03/2024

[Avis d'enquête](#) :

[Télécharger avis ouverture enquête publique](#) [↕](#)

PDF - 0,07 Mb - 29/03/2024

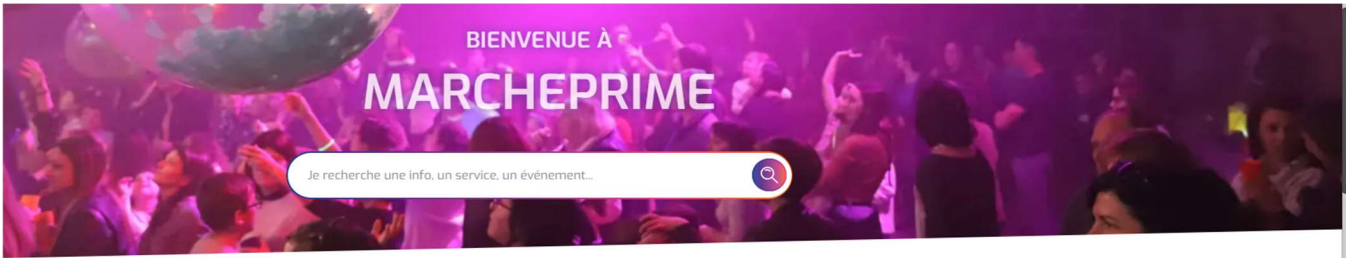
[Dossier enquête](#) :

Vous pouvez retrouver le dossier d'enquête publique sur le site internet dédié :

[Présentation de l'enquête publique \(registre-dematerialise.fr\)](#)

Documents listés dans l'article

- [Télécharger avis ouverture enquête publique PDF - 0,07 Mb - 29/03/2024](#) [↕](#)



À LA UNE

Enquête publique 27 mars 2024 > AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE MARCHEPRIME – LISEA Création d'un site de maintenance et de remisage des trains à grande	Non classé 20 mars 2024 > DISTRIBUTION DE COMPOSTEUR Dans le cadre de l'opération nationale «Tous au Compost» la	Travaux 18 mars 2024 > INFO TRAVAUX Travaux du rond-point de la Possession : remplacement des canalisations Dans le courant du	Numerique 06 Février 2024 > TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION CITYMAG ! Citymag est l'application mobile de la ville, permettant de trouver
--	--	--	---



MA VILLE

MON QUOTIDIEN

MON ESPACE ENFANCE-JEUNESSE

MES DÉMARCHES

Actualités > Enquête publique > Avis d'enquête publique

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

MARCHEPRIME – LISEA Création d'un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse



Par arrêté du 25 mars 2024, une enquête publique unique est prescrite sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marcheprime.

Pendant l'enquête qui se déroulera du 15 avril au 17 mai 2024 inclus, le dossier d'enquête composé de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire sera déposé à la mairie de Marcheprime où le public pourra en prendre connaissance et formuler ses observations sur deux registres ouverts à cet effet.

Consultez l'[avis d'enquête publique](#) et toutes les informations permettant la participation.



Annonces légales et officielles

Retrouvez toutes nos annonces légales sur sudouest.fr/annonces-legales, sudouest-marchespublics.com, avec le réseau

Avis administratifs et judiciaires

Autres avis



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Installations classées / Urbanisme - avis n°1

Par arrêté du 25 mars 2024, une enquête publique unique est prescrite sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marcheprie.

Pendant l'enquête qui se déroulera du **15 avril au 17 mai 2024 inclus**, le dossier d'enquête composé de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire sera consultable à la mairie de Marcheprie où le public pourra en prendre connaissance et formuler ses observations sur deux registres ouverts à cet effet.

Une copie du dossier sera également consultable sur le site internet des services de l'état, rubrique « publications » - « publications liées » - « enquêtes publiques » à l'adresse : <https://www.gironde.gouv.fr/publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declaration-d-intention-de-croisement-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

et à l'adresse du site internet dédié à cette enquête : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

Des informations complémentaires concernant le projet peuvent être sollicitées auprès du responsable de projet : Monsieur Maxime LAFAGE, Directeur de Projet Site de Maintenance et de Remisage (SMR), société LISEA. Adresse électronique : maxime.lafage@lisea.fr

La commissaire enquêteur, **M. Pierre PECHAMBERT**, Cole tel de l'armée de terre au retraite, sera présent à la mairie du lieu d'enquête :

- **Lundi 15 avril de 9h00 à 12 heures ;**
- **Mercredi 24 avril de 14h00 à 17 heures ;**
- **Jeuvi 25 avril de 9h00 à 12 heures ;**
- **Mardi 7 mai de 14h00 à 17 heures ;**
- **Vendredi 17 mai de 14h00 à 17 heures.**

Les observations relatives au projet pourront être également adressées pendant la durée de l'enquête :

- par voie postale à la mairie de Marcheprie, à l'attention de Mon-

sieur le commissaire enquêteur ;

- par voie dématérialisée ;

• sur le site internet dédié, qui comporte un registre dématérialisé sécurisé à l'adresse internet suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

• à l'adresse mail suivante : enquete-publique-5320@registre-dematerialise.fr

Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé.

Les observations transmises par voie dématérialisée seront consultables pendant la durée de l'enquête sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

Un accès gratuit au dossier sera ouvert au public sur le guichet numérique situé à la sous-Préfecture d'Arcachon : 55 Boulevard du Général Lacaze - BP 00.150 - 33311 Arcachon Cedex, aux jours et heures ouvrés d'accueil du public :

• le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h15

M. Jean-Daniel ALMARGOT est désigné en qualité de suppléant, pour intervenir en cas de remplacement du Commissaire enquêteur.

A la fin de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront consultables pendant un an, à la mairie de Marcheprie, auprès du service des procédures environnementales à la DOTM et sur le site internet de la préfecture :

<https://www.gironde.gouv.fr/publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declaration-d-intention-de-croisement-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse>

Le Préfet de la Gironde est compétent pour statuer sur l'autorisation environnementale sollicitée.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- une autorisation d'exploiter assortie du respect des prescriptions ou un refus ;
- la délivrance, ou non, par le Maire de la Mairie de Marcheprie d'un permis de construire.

Annonces légales

Vie des sociétés

OXEBO ARCHITECTURE
EURL au capital de 1 €

SCI MY BARON
CONSTITUTION

Aux termes d'un ASEP en date du 17/03/2024 à 44 sociétés ont été



Hommages et souvenirs Celebrads

Consultez, publiez un avis de décès en vous connectant à carnet.sudouest.fr

Service client : 05 35 31 29 37

Cérémonies du jour

BERGERAC

Mme CHAMPAGNE Maryline, au crématorium, à 10 h 15

FLOIRAC

M. BARADE Maurice, en l'église Sainte Thérèse, à 10 h 00

GÉNISSAC

M. JOURNEAU André, au cimetière, à 14 h 00

SAINT-ÉMILION

M. LAGRAVE Bernard, en l'église, à 08 h 30

VILLEGOUGE

Mme HONORAT Marie-Hélène, en l'église, à 15 h 00

Avis d'obsèques

235610

BROUQUEYRAN

Girette SAPHORE, son épouse
Martine GOURGUES et
Chantal SAPHORE, ses filles
Patrick et Christine SAPHORE,
son fils, sa belle fille
Emilie, Alexandre, Mathilde,
Caroline, Julie, ses petits enfants
et leurs conjoints
Seu arrière-petits enfants
Jeanine CABIROL, sa sœur
Parents et alliés
ont la tristesse de vous faire part
du décès de

M. Marc SAPHORE

La cérémonie religieuse sera
célébrée **le jeudi 4 avril 2024,**
à **14 h 30** en l'église de
Brouqueyran.
Cet avis tient lieu de faire-part
et de remerciements.

PF Laporte et fils, chambre funéraire,
La Réole, tél. 05.56.71.03.85,
L'Annonay, tél. 05.56.76.23.77,
Bazas, tél. 05.33.09.18.63



Plonger dans les archives
de votre journal

235620

SAINT-LÉGER-DE-BALSON

Met Mme BORDENAVE,
ont la douleur de vous faire part
du décès de

M. Sylvain HOQUIN
dit Jervnot

survenu à l'âge de 98 ans.

Ses obsèques religieuses seront
célébrées **le mercredi 3 avril**
2024, à 10 heures en l'église de
Saint-Léger-de-Balsion suivie de
l'inhumation au cimetière de
cette même commune.
un registre sera à disposition aux
portes de l'église.

PF marbois, Turan/illes,
chambre funéraire,
Bazas, tél. 05.56.25.19.82

236100

LE HAILLAN

Jean-Paul BOISGIRARD, son
époux
parents et amis
ont la douleur de vous faire part
du décès de

Mme Claudette
BOISGIRARD

survenu à l'âge de 84 ans.

Ses obsèques civiles auront lieu
le mercredi 3 avril 2024,
à **14 h 15** au crématorium de
Montussan.
Ni fleurs, ni plaques.

PF Lavigne, Montussan, à côté du
crématorium, services jour et nuit, toutes

235202

LANGON VILLANDRAUT

Michèle LAULAN, sa fille
Bernard LAULAN, son fils
Pierre, son petit fils
Naël, son arrière petit fils
Cécile et Jean Marc,
sa petite fille et son conjoint
parents et alliés
ont la tristesse de vous faire part
du décès de

Mme Yvette LAULAN
née MARTET,

survenu à l'âge de 94 ans.

La cérémonie religieuse sera
célébrée **le mercredi 3 avril**
2024, à 14 h 30 en l'église de
Langon suivie de l'inhumation au
cimetière de Villandraut.
Cet avis tient lieu de faire-part et
de remerciements.
La famille tient à remercier plus
particulièrement l'ensemble du
personnel de l'EHPAD du Val de
BIRON.
La famille ne recevra pas de
condoléances.

PF Laporte et fils, chambre funéraire,
La Réole, tél. 05.56.71.03.85,
L'Annonay, tél. 05.56.76.23.77,
Bazas, tél. 05.33.09.18.63

235741

JAU-DIGNAC-ET-LOIRAC

M^{me} Hélène LEROY,
son épouse,
ses enfants, petits-enfants et
arrière-petits-enfants,
parents et amis
ont la tristesse de vous faire part
du décès de

M. Michel LEROY

survenu à l'âge de 92 ans.

La cérémonie religieuse sera
célébrée **le jeudi 4 avril 2024,**
à **15 heures** en l'église de Jau-
Dignac-et-Loirac.
Que soient remerciées toutes les
personnes qui auront une pensée
pour lui et sa famille.

Pompes Funéraires du Vignoble, Funéplus,
face clinique mutualiste, ...

ATTESTATION DE PARUTION

Département : 33
Journal : DEPECHE DU BASSIN
Parution : 28 mars 2024
Référence n°DBL003640

GUJAN MESTRAS, le 26 mars 2024

logo
logo

PREMIERE PARUTION

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales
INSTALLATIONS CLASSEES/URBANISME**

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté du 25 mars 2024, une enquête publique unique est prescrite sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marcheprime. Pendant l'enquête qui se déroulera du 15 avril au 17 mai 2024 inclus, le dossier d'enquête composé de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire sera déposé à la mairie de Marcheprime où le public pourra en prendre connaissance et formuler ses observations sur deux registres ouverts à cet effet.

Une copie du dossier sera également consultable sur le site internet des services de l'Etat, rubriques « publications » - « publications légales » - « enquêtes publiques » à l'adresse : <https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public/declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/>

MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse et à l'adresse du site Internet dédié à cette enquête : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

Des informations complémentaires concernant le projet peuvent être sollicitées auprès du responsable de projet : Monsieur Maxime LAFAGE, Directeur de Projet Site de Maintenance et de Remisage (SMR), société LISEA. Adresse électronique : maxime.lafage@lisea.fr

Le commissaire enquêteur, M. Pierre PECHAMBERT, Colonel de l'armée de terre en retraite, sera présent à la mairie du lieu d'enquête :

- Lundi 15 avril de 9h00 à 12h00 ;
- Mercredi 24 avril de 14h00 à 17h00 ;
- Jeudi 2 mai de 9h00 à 12h00 ;
- Mardi 7 mai de 14h00 à 17h00 ;
- Vendredi 17 mai de 14h00 à 17h00.

Les observations relatives au projet pourront être également adressées pendant la durée de l'enquête :

- par voie postale à la mairie de Marcheprime, à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur ;

- par voie dématérialisée :

sur le site Internet dédié, qui comporte un registre dématérialisé sécurisé à l'adresse internet suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

à l'adresse mail suivante : enquete-publique-5320@registre-dematerialise.fr

Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé.

Les observations transmises par voie dématérialisée seront consultables pendant la durée de l'enquête sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>.

Un accès gratuit au dossier sera ouvert au public sur le guichet numérique situé à la sous-Prefecture d'Arcachon : 55 Boulevard du Général Leclerc - BP 80.150 - 33311 Arcachon Cedex, aux jours et heures ouverts d'accueil du public :

- le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h15

Monsieur Jean-Daniel ALAMARGOT est désigné en qualité de suppléant, pour intervenir en cas de remplacement du Commissaire enquêteur.

Direction Départementale des Territoires et de la Mer Service des Procédures Environnementales

A la fin de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront consultables pendant un an, à la mairie de Marcheprime, auprès du service des procédures environnementales à la DDTM et sur le site internet de la préfecture :

<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public/declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/>

MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse

Le Préfet de la Gironde est compétent pour statuer sur l'autorisation environnementale sollicitée.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- une autorisation d'exploiter assortie du respect des prescriptions ou un refus ;
- la délivrance, ou non, par le Maire de la Mairie de Marcheprime d'un permis de construire.

22 Annonces

Emploi
Toutes nos annonces sur sudouest-emploi.com

Offres d'emploi
Ingénieurs/Techniciens/Prod.

FOUNTAIN
Nouveaux Développeurs
Des seniors sous 70 ans
Niveau rechercheur en

Transport/Logistique

Société ADES basée à Castelnau
recherche un PORTEUR DE JOURNAUX
(PTV) possédant un moyen de locomotion
pour assurer la vente et la livraison

Sud Ouest emploi
Un bon recrutement
ça ne s'improvise pas

SUD OUEST
97% de nos abonnés Pro sont satisfaits

Annonces légales et officielles

Retrouvez toutes nos annonces légales sur sudouest.fr/annonces-legales, sudouest-marchespublics.com, avec le réseau

Marchés publics et privés

Avis d'attribution

COMMUNE DE SAINTE GEMME
AVIS D'APPEL PUBLIC À CONCURRENCE
Fouille archéologique préventive

POUVOIR ADJUDICATEUR
Commune de Sainte Gemme (Charente-Maritime) 1 rue de la mairie 17 250 SAINTE GEMME
Téléphone : 05 46 54 71 51 Mail : secretariat@maire.sainte-gemme.fr
OBJET DU MARCHÉ
Travaux de fouilles archéologiques préventives à l'emplacement du lotissement Les Océanes.

Commune de Moulins en Médoc (Gironde)

INSTAURATION DU DROIT DE PREEMPTION URBAIN (DPU)

Par délibération en date du 9 avril 2024, le Conseil Municipal de Moulins en Médoc a instauré un droit de préemption simple sur les zones U sur les secteurs de Bourg, Petit-Poussay, Grand-Poussay et Médac, permettant de mener à bien sa politique foncière.

Commune de Moulins en Médoc (Gironde)

MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Le Maire de Moulins en Médoc informe qu'une délibération prise en date du 9 avril 2024 portant sur la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été affichée à la porte de la mairie et publiée sur le site internet de la mairie de Moulins en Médoc.

Avis administratifs et judiciaires

Autres avis

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Installations classées / Urbanisme - avis n°2

Par arrêté du 25 mars 2024, une enquête publique antise est portée sur la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire déposés par la société UDEA en vue d'abriter l'installation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marçay.

Commune de Moulins en Médoc (Gironde)

NCLJ
AVIS DE CONSTITUTION

Par acte sous seing privé en date du 16 avril 2024 est constituée la Société présentant les caractéristiques suivantes:
Dénomination : NCLJ
Forme : Société par actions simplifiée
Capital social fixe de : 10 000 euros, divisé en 1 000 actions de 10 euros chacune, attribuées à l'actuel unique

Commune de Moulins en Médoc (Gironde)

Historique(s) & documents

80 ans d'articles du journal Sud Ouest depuis 1944

Sud Ouest légales
Publiez votre annonce légale
7 jours sur 7
24 h sur 24
Paielement en ligne sécurisé

Historique(s) & documents
80 ans d'articles du journal Sud Ouest depuis 1944

ATTESTATION DE PARUTION

Département : 33

Journal : DEPECHE DU BASSIN

Parution : 18 avril 2024

Référence n°DBL003641

GUJAN MESTRAS, le 26 mars 2024

logo
logo

DEUXIEME PARUTION

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales
INSTALLATIONS CLASSÉES/URBANISME**

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté du 25 mars 2024, une enquête publique unique est prescrite sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la société LISEA en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un site de maintenance et de remisage des trains à grande vitesse situé sur le territoire de la commune de Marcheprime. Pendant l'enquête qui se déroulera du 15 avril au 17 mai 2024 inclus, le dossier d'enquête composé de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire sera déposé à la mairie de Marcheprime où le public pourra en prendre connaissance et formuler ses observations sur deux registres ouverts à cet effet.

Une copie du dossier sera également consultable sur le site internet des services de l'Etat, rubriques « publications » - « publications légales » - « enquêtes publiques » à l'adresse : <https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public/declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/>

MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse et à l'adresse du site Internet dédié à cette enquête : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

Des informations complémentaires concernant le projet peuvent être sollicitées auprès du responsable de projet : Monsieur Maxime LAFAGE, Directeur de Projet Site de Maintenance et de Remisage (SMR), société LISEA. Adresse électronique : maxime.lafage@lisea.fr

Le commissaire enquêteur, M. Pierre PECHAMBERT, Colonel de l'armée de terre en retraite, sera présent à la mairie du lieu d'enquête :

- Lundi 15 avril de 9h00 à 12h00 ;
- Mercredi 24 avril de 14h00 à 17h00 ;
- Jeudi 2 mai de 9h00 à 12h00 ;
- Mardi 7 mai de 14h00 à 17h00 ;
- Vendredi 17 mai de 14h00 à 17h00.

Les observations relatives au projet pourront être également adressées pendant la durée de l'enquête :

- par voie postale à la mairie de Marcheprime, à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur ;

- par voie dématérialisée :

sur le site Internet dédié, qui comporte un registre dématérialisé sécurisé à l'adresse internet suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/5320>

à l'adresse mail suivante : enquete-publique-5320@registre-dematerialise.fr

Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé.

Les observations transmises par voie dématérialisée seront consultables pendant la durée de l'enquête sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/5320>.

Un accès gratuit au dossier sera ouvert au public sur le guichet numérique situé à la sous-Préfecture d'Arcachon : 55 Boulevard du Général Leclerc - BP 80.150 - 33311 Arcachon Cedex, aux jours et heures ouverts d'accueil du public :

- le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h45 à 12h15

Monsieur Jean-Daniel ALAMARGOT est désigné en qualité de suppléant, pour intervenir en cas de remplacement du Commissaire enquêteur.

Direction Départementale des Territoires et de la Mer Service des Procédures Environnementales

A la fin de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront consultables pendant un an, à la mairie de Marcheprime, auprès du service des procédures environnementales à la DDTM et sur le site internet de la préfecture :

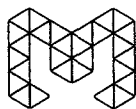
<https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public/declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/>

MARCHEPRIME-LISEA-Creation-d-un-site-de-maintenance-et-de-remisage-des-trains-a-grande-vitesse

Le Préfet de la Gironde est compétent pour statuer sur l'autorisation environnementale sollicitée.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- une autorisation d'exploiter assortie du respect des prescriptions ou un refus ;
- la délivrance, ou non, par le Maire de la Mairie de Marcheprime d'un permis de construire.



MARCHEPRIME
Une ville au cœur

Nombre de Conseillers :

en exercice : 25

présents : 22

votants : 25

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL
DU 30 MARS 2023**

Envoyé en préfecture le 31/03/2023

Reçu en préfecture le 31/03/2023

Publié le 04.04.2023



ID : 033-213305550-20230330-DEL2023_25-DE

L'an deux mille VINGT-TROIS, le 30 mars à 20 heures et 00 minute, le Conseil Municipal de la commune de MARCHEPRIME, dûment convoqué le 24 mars 2023 en séance ORDINAIRE, s'est réuni à la salle du Conseil municipal, sous la Présidence de Monsieur Manuel MARTINEZ, Maire.

PRÉSENTS : M. MARTINEZ, Mme BATS, M. FLEURY, Mme GAILLET, M. LORRIOT, Mme BRETTE, Mme RUIZ, M. RECAPET, Mme PIRES, Mme FALCOZ-VIGNE, M. ROYER, Mme JAULARD, Mme BARQ SAAVEDRA, M. VANIGLIA, Mme ASSIBAT-TRILLE, M. CAÏSSA, M. COURTIN, Mme BERTOSSI, M. CARDOSO, Mme SALHI, Mme MARTIN, M. GUICHENEY.

ABSENTS EXCUSÉS ET REPRÉSENTÉS :

M. BARGACH a donné procuration à M. FLEURY

Mme FARGE a donné procuration à M. MARTINEZ

M. MAILLARD a donné procuration à Mme MARTIN

Secrétaire de séance (article L2121-15 du CGCT) : Mme BRETTE

Délibération n°2023-25 : Cession de parcelles privées communales cadastrées section AO n°8p, AO n°9 et AO n°57p – Société LISEA.

Monsieur le Maire expose que :

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L2122-21 et L 2241-1 ;

Vu le plan issu du document d'arpentage ci-joint ;

Vu l'avis de France domaine en date du 8 novembre 2021 ;

Considérant que la commune est propriétaire des parcelles cadastrées section AO n°8p, AO n°9 et AO n°57p d'une superficie totale cadastrée de 183 243m² revue à 183 210m² suite au document d'arpentage réalisé le 07 mars 2023, à Croix d'Hins, appartenant au domaine privé communal ;

Considérant que ces parcelles non bâties, situées entre la voie ferrée et la RD 1250, sont classées en zone AUI du PLU ayant vocation d'activités économiques à urbaniser ;

Considérant que la société LISEA, titulaire d'un contrat de concession de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, souhaite créer un centre de maintenance et de remisage de trains pour l'Axe Sud-Ouest sur une partie des parcelles susvisées ;

Considérant que, en vue de réaliser ce projet, la société LISEA propose d'acquérir une partie de ces parcelles communales dans les conditions suivantes telles que reprises dans l'acte de vente à venir :

- Emprise à céder d'une superficie de 140 283 m² figurant sur le document d'arpentage ci-joint,
- Prix de vente fixé à 3 500 000 euros, net vendeur, décomposé comme suit :
 - 3 050 000 euros, comptant à la signature de l'acte authentique,
 - 150 000 euros après la réalisation par la commune ou toute autre personne morale ou administrative compétente des travaux de voirie de desserte du terrain,
 - 300 000 euros après la réalisation des travaux de dévoiement de la canalisation d'eau et des travaux d'assainissement,
- Aucune condition suspensive au bénéfice de l'acquéreur n'est prévue à l'acte de vente, qui déclare faire son affaire personnelle des éventuels risques liés à cette absence de conditions suspensives, sans recours contre quiconque,

- Obligation à la charge de l'acquéreur d'intégrer les murs ou systèmes anti-bruit dans le dossier de permis de construire,
- Clause résolutoire si le centre de maintenance n'est pas achevé dans un délai de 5 ans à compter de l'obtention d'un permis de construire et de l'autorisation environnementale unique purgés de tous recours,
- Pacte de préférence en cas de revente en faveur de la commune.

Considérant qu'il ressort du document d'arpentage ci-annexé que l'emprise à céder à une superficie totale de 140 283 m² ;

Considérant que les frais d'acquisition (frais de notaire, d'enregistrement, etc.) seront à la charge de l'acquéreur ;

Ayant entendu cet exposé et après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :

- **APPROUVE** la vente des parcelles privées communales figurant au document d'arpentage ci-joint, d'une superficie totale de 140 283 m², à la société LISEA ou toute autre personne morale qui viendrait s'y substituer ;
- **APPROUVE** la vente desdites parcelles pour un montant de 3 500 000 euros net vendeur dans les conditions précitées ;
- **AUTORISE** Monsieur le Maire ou son représentant à signer tous les actes et tous les documents afférents à ce dossier ;
- **DIT** que les recettes seront imputées au Budget Principal VILLE ;
- **DIT** que la présente délibération sera transmise au représentant de l'Etat dans le cadre de l'exercice du contrôle de légalité.

Délibération adoptée par **16 voix Pour, 8 voix Contre (M. Lorriot, Mme Falcoz-Vigne, Mme Jaulard, Mme Barq Saavedra, M. Cardoso, Mme Martin, M. Guicheney, M. Maillard) et 1 Abstention (M. Royer).**

Extrait certifié conforme au registre des délibérations.



La secrétaire de séance,

Valérie BRETTE

Brettes



Le Maire,

Manuel MARTINEZ

Le Maire :

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter de sa réception par le représentant de l'Etat et de sa publication.

PJ n° 13 Plan du SMR

