

Synthèse d'informations présentes dans les documents de l'Ae et du CNPN en vue de soutenir des avis défavorables

SEQUENCE ERC ET AFSB: je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car je pense que **l'évitement du projet n'a pas été suffisamment exploré**. Un projet d'infrastructure doit théoriquement respecter la séquence ERC : éviter, réduire, compenser les impacts environnementaux. Ce projet vise théoriquement à accroître le transport de voyageurs via des TER en zone péri-urbaine métropolitaine et d'intégrer les mobilités douces. Or sur le parcours concerné, la gare de Bègles offre des possibilités d'aménagement des transports (gare de triage d'Hourcade, y compris pour le fret ferroviaire) insuffisamment exploré. En gare de Beautiran, une voie supplémentaire existe déjà et offre des possibilités de croisement accru de trains. Par ailleurs si l'objectif est de proposer une inter-modalité véritable, il est incompréhensible qu'une partie de l'espace qui sera dédiée à la troisième voie ne soit pas utilisée pour l'aménagement d'une voie cyclable complètement protégée allant de gare en gare et offrant ainsi une vraie possibilité de raccordement, pour chaque commune traversée par la voie ferrée, afin d'offrir une intermodalité vélo/train à tous les habitants. La lecture des différents rapports laisse penser que ce projet des AFSB est finalement uniquement justifié par le raccordement de la ligne LGV nouvelle vers le Sud-Gironde, pour laquelle le CNPN note que cette ligne est insuffisamment justifiée en terme de report modal.

Destruction d'espèces protégées et Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car les arguments apportés sont faibles (réduction de la congestion automobile non démontrée, réduction de GES non démontrée étant donné que les bilans de transports initial et final ne sont pas donnés). Les arguments écologiques sont non démontrés et notamment la réduction des polluants atmosphériques.

Urbanisation et Artificialisation : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car les effets indirects d'artificialisation des sols du projet ne sont pas décrits. Bègles et Villenave d'Ornon sont déjà en cours de très forte densification de l'habitat. Le projet des AFSB pourrait contribuer à une densification de l'habitat autour des nouvelles gares et haltes, et tout particulièrement à Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans. Outre l'impact des AFSB sur 3 zones Natura 2000 (et non pas une seulement), l'artificialisation induite pourrait détruire les toutes dernières zones naturelles de ces communes (est de la voie ferroviaire).

Urbanisation en zones humides : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale, **car les nouvelles infrastructures prévues vont entraîner la construction de nouveaux bâtiments dans des zones humides et potentiellement inondables**. Le changement climatique accroît les risques de fortes précipitations, d'inondations et de submersions. Cela semble inconséquent d'accroître l'artificialisation à proximité de la Garonne.

Transports et Déplacements : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car la description exacte des transports et déplacements n'est pas présente dans l'étude d'impact. L'Ae indique que c'est une non-conformité réglementaire. Dans sa réponse, SNCF Réseau renvoie au dossier de 2014. Or, le dossier ne permet pas de connaître les effets du projet sur les différents modes de déplacement. Par exemple, le dossier socio-économique donne des tableaux d'évolution de nombre de trains ou de voyageurs avec une échéance à 2024 : ces tableaux sont obsolètes. Les prédictions de déplacement sont discutables et tablent sur des déplacements sur le tronçon Bordeaux-Agen par TER non mis à jour. De plus, rien n'est prévu pour améliorer la qualité de la ligne sur ce tronçon. Autre exemple, la suppression des passages à niveau implique des changements dans les déplacements locaux et dans la circulation des véhicules qui transitent par Cadaujac et St Médard.

Le dossier ne décrit pas non plus l'impact des travaux sur les déplacements : Pendant les travaux quel est le plan de circulation pour accéder aux gares et haltes ? quel impact sur la circulation des trains ? quelles sont les voies fermées à en raison du chantier ? Quelle sera la durée des perturbations dans un secteur (Cadaujac, St Médard d'Eyrans) déjà saturé en fonctionnement normal aux heures de pointe ? Le blocage va être total pendant les travaux.

Bruit : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale **car** le bruit devrait être considéré comme un enjeu majeur, surtout dans la ville de Bègles où un sautemouton est envisagé. Certaines mesures de réduction ne peuvent pas être clairement anticipées (changement du matériel roulant pour réduire le bruit).

Energie et émission de gaz à effet de serre :

Je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car les études de trafic n'ont pas été mises à jour, en particulier les reports avion et voiture vers trains ne sont pas vérifiés. Les hypothèses prises pour calculer le nombre d'années pour compenser les émissions supplémentaires sont obsolètes : **le dossier de SNCF Réseau n'est pas à jour / n'est pas crédible pour son bilan "carbone"**. Depuis le 1er janvier 2023 il est obligatoire de prendre en compte les émissions du SCOPE 3 dans les bilan carbone. **Ce n'est pas le cas aujourd'hui** (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046006338>). Or les études carbone de SNCF Réseau datent de 2014. La situation du report modal a complètement évolué : modification des habitudes de travail (augmentation du télétravail notamment des CSP+ usagers des LGVs et des navettes en avion métropolitaines), augmentation du parc automobile électrique (le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables a augmenté ainsi de 241 000 à 1,49 million entre 2019 et 2023 voir <https://www.vie-publique.fr/en-bref/292460-vehicules-electriques-une-croissance-anticiper>), etc. Le chiffre avancé de 16 ans pour la neutralité carbone est trop optimiste pour l'Ae car un seul scénario (optimiste) a été pris en compte et il n'y a pas de mesure d'évitement ou de réduction liée aux travaux.

Eau : L'eau, et notamment la continuité du cycle hydrologique, est un enjeu majeur du projet AFSB : 3 SAGE sont concernés, ainsi que le schéma directeur Adour Garonne, 14 cours d'eau sont concernés, dont 4 pour la continuité écologique (Eau Bourde, Estey Tratifume, Eau Blanche et Saucats) ainsi que 15 plans d'eau. Tous les aménagements décrits visent à maintenir la continuité mais rompent l'état naturel. Les travaux nécessitant un rabattement de nappe ne sont pas identifiés et listés.

Pollution du sol et sous-sol : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale en raison **des insuffisances de SNCF Réseau en matière d'information sur ce qui est en cours sur la dépollution des sols**. Le dossier fait état de six sites pollués dans l'aire d'étude ou à proximité. Le bilan de dépollution n'est pas clair. Pour chaque site pollué, l'état initial devrait être mesuré et les valeurs résiduelles devraient être annoncées. En particulier, sur le site de l'ancienne usine Beaumartin, une **pollution à l'arsenic** a été détectée dans un piézomètre. A cet endroit précis, la nouvelle halte de Saint-Médard d'Eyrans doit être construite, voire d'autres bâtiments, sans que les mesures de dépollution soient précisées. **L'exposition à l'arsenic est toxique et peut provoquer le cancer** <https://www.cancer-environnement.fr/fiches/expositions-environnementales/arsenic/>. Enfin, le volume énorme de déblais de 250 000 m³, potentiel source de pollution d'un site de destination après transport, est un problème majeur, surtout quand leur traitement n'est pas étudié.

Nouvelles lignes et prix de l'immobilier : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car les nouvelles lignes LGV provoquent toujours l'augmentation des loyers. Les loyers sont trop élevés à Bordeaux et je suis obligé(e) d'habiter loin de là où je travaille. **Je suis opposée à l'augmentation du prix de l'immobilier dans les communes traversées par les AFSB sous couvert de nouveaux aménagements.**

Compensation non garantie : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car les impacts du projet conduisent à une nette dégradation de l'état de conservation des taxons, et la compensation n'est pas démontrée sur beaucoup d'enjeux. Les surfaces à compenser sont minimisées, en jouant sur des coefficients qui diminuent le besoin en surfaces de compensation. Pour certaines espèces patrimoniales, on demande moins de compensation que d'habitat détruit. Il y aura une dette écologique pour le vison d'Europe, qui fait l'objet d'un plan national de conservation et de reproduction, la cistude d'Europe et le crapaud calamite. Les mesures proposées visent à compenser des grands types de milieux mais pas spécifiquement les habitats des espèces parapluies. Les gains de biodiversité à l'issue des mesures ne sont pas évalués, quel que soit le type de milieu. Aucune preuve de compensation en zones humides n'est donnée, les plus impactées par le projet. Les mesures de gestion et de suivi de la compensation sont insuffisantes. Enfin certaines mesures ne correspondent pas vraiment à l'écologie du cortège visé.

Compensation illusoire des zones humides dans un contexte de changement climatique : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car **les**

impacts du projet conduisent à une nette dégradation de l'état de conservation des taxons, alors que **la compensation n'est ni prouvée techniquement, ni valide scientifiquement**. D'un point de vue pratique, il est dit dans l'avis de l'AE que les sites de compensation devraient être suivis pendant 50 ans, mais comment peut-on imaginer que pendant toute cette période, les sites resteront destinés à cet usage, dans un contexte de pression foncière due à l'urbanisation et de réchauffement climatique en accélération qui bouleversent les conditions biogéographiques régionales, pouvant mettre en danger beaucoup d'espèces recensées dans l'étude. La compensation de la destruction des zones humides est donc une illusion technocratique. Le projet des AFSB contribue à accentuer le déséquilibre local des écosystèmes sans espoir de réelle compensation.

Effets cumulés et compensation : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car les impacts cumulés avec d'autres projets proches ne sont pas pris en compte, or cela aurait dû être fait au titre de l'article R122-5 du code de l'environnement car cela augmente le besoin de compensation.

Insuffisance de l'aire étudiée pour la compensation : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car **tous les enjeux écologiques du projet ne sont pas évalués**. Une seule Zone Spéciale de Conservation du Réseau Natura 2000 est prise en compte (Bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans) alors qu'il aurait fallu étudier 2 autres ZSC (ZSC Réseau hydrographique du Gats et de Saucats, ZSC Garonne), 3 ZNIEFF (Zones naturelles d'intérêts écologique, faunistique et floristique) et un ENS (Espace Naturel Sensible) pour considérer tous les impacts (notamment les impacts indirects). La trame verte est insuffisamment prise en compte et il n'y a pas de recherche de solutions pour améliorer la situation existante qui constitue déjà une rupture de continuité dans cette carte.

Biodiversité et inventaires naturalistes : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale **en raison des défauts majeurs des inventaires naturalistes** : les espèces aquatiques et la flore pré-vernale sont sous-échantillonnées ; il n'y a pas assez de nombre de jours d'inventaire pour faire le travail sérieusement, certains inventaires sont trop anciens ; pour les inventaires faits en 2022, ils sont très insuffisants en raison de la sécheresse qui a sévi cette année-là ; il n'y a pas de mention de prospection des chiroptères dans les bâtiments qui vont être détruits.

Biodiversité et déviation du gazoduc : je m'oppose à la délivrance de l'autorisation environnementale car l'effet de la déviation du gazoduc Terega n'est pas décrit : le projet de déviation impacte-t-il une zone naturelle ?