

## GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

### AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX

-----

# **Bilan de la consultation publique sur les franchissements de la voie ferrée sur la commune de Cadaujac**

**(du 13 avril au 7 mai 2015)**

## PREAMBULE

*En vertu de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (publiée au Journal Officiel le 5 août 2014), Réseau Ferré de France change de nom et devient SNCF Réseau à compter du 1er janvier 2015. Au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et jusqu'à la date d'entrée en vigueur des décrets d'application de la loi n°2014-872 précitée, seule la dénomination sociale de Réseau Ferré de France change, sans incidence sur son statut d'établissement public à caractère industriel (EPIC) ni sur sa mission de gestionnaire du réseau ferré national qu'il continuera d'assurer dans les conditions définies par le Code des transports dans sa version antérieure à la loi n°2014-872 précitée et les textes pris pour l'application dudit code.*

Le présent bilan rend compte de la consultation publique organisée du 13 au 30 avril 2015, puis prolongée à la demande du conseil municipal jusqu'au 7 mai 2015, sur l'opération des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), opération qui fait partie intégrante du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Cette opération a été soumise à une enquête publique, qui s'est déroulée du 14 octobre au 8 décembre 2014, une enquête qui portait sur les trois objets suivants : la déclaration d'utilité publique, la suppression des passages à niveaux (PN) 9 à 14, et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour les communes concernées par le projet d'aménagement.

Dans son rapport, remis le 9 février 2015 à Monsieur le Préfet de Gironde, la Commission d'enquête a émis les avis favorables suivants :

- à la suppression des PN 9 à 14, sous réserve de la création d'un nouveau franchissement pour absorber une partie des 3 297 véhicules qui utilisent chaque jour les PN à Cadaujac ;
- à la déclaration d'utilité publique ;
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Afin de lever la réserve à la suppression des passages à niveau, SNCF Réseau a examiné quatre solutions techniques qu'il a souhaité présenter au public afin de recueillir son avis au cours d'une consultation publique.

Le bilan de cette consultation, ainsi que la délibération du conseil municipal de la commune de Cadaujac seront des éléments transmis au Préfet de Gironde pour instruction du dossier en vue ou non d'une déclaration d'utilité publique de l'opération des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux. Cette déclaration devra intervenir dans une période de 12 mois après la clôture de l'enquête publique, soit au plus tard le 8 décembre 2015.

# SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION DU PROJET</b> .....	<b>4</b>
1.1. Rappel des enjeux du projet .....	4
1.2. Description sommaire des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux .....	5
<b>2. RESERVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET PROPOSITIONS DE SNCF RESEAU</b>	<b>6</b>
2.1. Rappel des conclusions de la Commission d'enquête relative à la suppression des PN 9 à 14 .....	6
2.2. Les propositions de SNCF Réseau à cette réserve.....	7
<b>3. MODALITES DE LA CONSULTATION</b> .....	<b>13</b>
<b>4. BILANS QUANTITATIF ET QUALITATIF DE LA CONSULTATION</b> .....	<b>15</b>
4.1. Bilan quantitatif .....	15
4.2. Bilan qualitatif.....	16
<b>ANNEXES SUR DVD</b> .....	<b>26</b>

# 1. PRESENTATION DU PROJET

## 1.1. Rappel des enjeux du projet

Le projet des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux fait partie du programme du GPSO composé de 4 opérations :

- les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;
- les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;
- les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ;
- la ligne nouvelle mixte Dax-Espagne.

*Pour plus de détails sur chaque opération, se reporter au site Internet dédié au programme du GPSO : [www.gpsso.fr](http://www.gpsso.fr)*

La croissance des trafics voyageurs régionaux et nationaux cumulée au développement des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe amènent progressivement davantage de circulations sur le tronçon de ligne existante Bordeaux-Langon. Les études capacitaires menées sur cet axe ont montré qu'en raison de l'augmentation des prévisions de trafic liée au cadencement des TER Aquitaine, à la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017 et de la desserte renforcée sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse l'accompagnant, **des aménagements ferroviaires sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse au Sud de Bordeaux sont nécessaires, sans même la réalisation des lignes nouvelles du programme du GPSO.**

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

En termes de fonctionnalités, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux répondent aux objectifs suivants :

- **fluidifier le trafic ferroviaire au Sud de Bordeaux** : les aménagements permettront d'augmenter la capacité actuelle de la ligne, pour éviter la saturation, et d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'axe, en réduisant les impacts engendrés par les différents aléas d'exploitation ;
- **acquérir la capacité nécessaire pour absorber les nouveaux trafics : TAGV, TER et fret** : les aménagements autoriseront la création de créneaux de circulation supplémentaires, afin d'absorber le nouveau trafic TaGV et de développer les services TER, tout en offrant des sillons de qualité pour les trains de fret ;
- **améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs** : les aménagements de la section Bordeaux - Saint-Médard-d'Eyrans permettront de conjuguer l'arrivée des lignes nouvelles sur le nœud ferroviaire bordelais, et l'augmentation de services correspondant, au développement des dessertes TER de l'axe Bordeaux-Langon. Ainsi, les aménagements autoriseront la mise en place d'une desserte en heure de pointe des points d'arrêts à la demi-heure, et qui pourra atteindre, à terme, le quart d'heure. Les habitants du secteur Sud-Est de Bordeaux trouveront avec ce projet l'opportunité d'être mieux reliés à la capitale régionale, avec une fréquence accrue des dessertes. La complémentarité des différents modes de transports avec la mise en place de rabattements vers les haltes, et la création de pôles d'échanges multimodaux, rendront le mode ferroviaire plus attractif. L'amélioration du service permet d'encourager le report modal, de la voiture, vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école et constituera une alternative performante à la route ;
- **maintenir les fonctionnalités existantes** : les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ont été conçus de manière à conserver, dans la future infrastructure, les fonctionnalités existantes, notamment en termes de fret et d'usage du triage d'Hourcade ;

- **améliorer la sécurité des circulations routières, ferroviaires, piétonnes, et des autres modes de déplacements au droit des passages à niveau existants** : la suppression des 6 passages à niveau présents sur le tronçon (passages N°9 « Moulin noir », N°10 « rue truchon », N° 11 « Millefleurs », N°12 « rue Pontrique » à Cadaujac et passages N°13 « avenue huit mai 1945 » et N°14 « avenue de l'Esteyrolle » à Saint Médard d'Eyrans) a été intégrée aux aménagements afin d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains de l'infrastructure.

La réalisation du projet d'aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux va nécessiter un investissement estimé, à ce niveau de précision des études, à 613 millions d'euros aux conditions économiques d'août 2013.

Le taux de rentabilité socio-économique du projet d'aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux est ainsi évalué à environ 0,6 % avec et sans prise en compte du coefficient d'opportunité des fonds publics (COFP) et sa Valeur Actualisée Nette à -700M€ sans COFP.

Le taux de rentabilité socio-économique du programme GPSO phase 1 est évalué à 4,9% sans COFP, et 4,2% avec COFP ; sa Valeur Actualisée Nette à 4900M€ sans COFP.

## 1.2. Description sommaire des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux

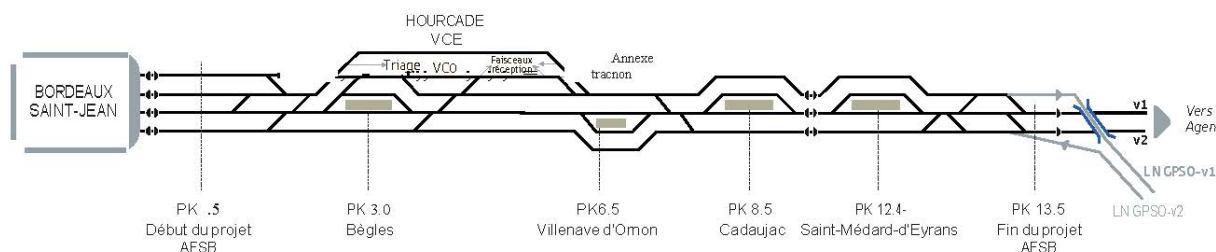
Les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux concernent 12 km de ligne existante Bordeaux-Sète, du point kilométrique (PK) 1+500 du droit de la limite communale Bordeaux/Bègles jusqu'au PK 13+500 au droit de l'avenue du Sable d'Expert sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans.

Ces aménagements consistent essentiellement en :

- **la réalisation d'une troisième voie principale entre le triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans**. Cette voie nouvelle est implantée côté Est sur la majorité du linéaire, sauf pour le passage de la halte de Villenave d'Ornon où elle est implantée côté Ouest ;
- **la réalisation d'une quatrième voie au droit des points d'arrêt**. Cette quatrième voie sera réalisée du même côté que la troisième voie. Elle permettra l'évitement ou le croisement des circulations TER en sens contraires ;
- **une réorganisation des circulations et réaménagement des voies**, sans création de voie supplémentaire sur la ville de Bègles jusqu'au triage d'Hourcade ;
- **un réaménagement en pôles d'échanges multimodaux de la gare existante de Bègles et des haltes existantes de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans** ;
- **la suppression des 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans**. Ces suppressions sont compensées par un réseau de rétablissements (voie latérales et franchissements) adéquat.

Une base travaux permettant d'assurer la construction du projet et la pose des équipements ferroviaires est prévue sur une partie du triage d'Hourcade au Sud de Bordeaux (communes de Bègles et de Villenave d'Ornon).

Le schéma de l'infrastructure projetée en sortie Sud de Bordeaux est représenté ci-après.



Le raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle se situe au-delà du PK 13 + 500. Ce point de raccordement est inclus dans le projet des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

A Villenave d'Ornon, le projet croise la rocade bordelaise, axe majeur de la circulation routière aux contraintes d'exploitation très fortes. Un nouvel ouvrage d'art spécifique sera créé afin de franchir cette autoroute.

Pour plus de détails, se reporter au dossier d'enquête publique du projet d'aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, et plus particulièrement aux Pièces D : Notice explicative, et K : Procédure commodo-incommodo portant sur la suppression des passages à niveau N°9 à 14 de la ligne Bordeaux-Sète, sur le site des services de l'Etat de la Gironde : <http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Grand-Projet-Ferroviaire-du-Sud-Ouest-GPSO/Amenagements-ferroviaires-au-sud-de-Bordeaux>

## 2. RESERVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET PROPOSITIONS DE SNCF RESEAU

### 2.1. Rappel des conclusions de la Commission d'enquête relative à la suppression des passages à niveaux 9 à 14

« Dans le cadre des AFSB, RFF envisage la suppression de six passages à niveau (PN) sur la ligne existante, 4 sur la commune de Cadaujac et 2 sur la commune de Saint Médard d'Eyrans.

Les études techniques conduites par RFF sur le projet des AFSB ont mis en évidence la nécessité de supprimer ces passages à niveau : les passages à niveau n° 9, 10, 11 et 12 à Cadaujac et n° 13 et 14 à Saint-Médard-d'Eyrans.

La justification de la suppression des passages à niveau repose sur le calcul du moment de circulation, qui est le produit des circulations routières et des circulations ferroviaires par jour. Il permet d'évaluer la dangerosité d'un passage à niveau. Quand ce moment est supérieur à 100 000, le PN est considéré comme dangereux. Cette approche est complétée par deux paramètres : la lisibilité du PN qui est la facilité avec laquelle le passage à niveau est perçu par l'utilisateur de la voirie, en tenant compte de son environnement global, et la visibilité du PN qui correspond à la facilité avec laquelle le passage à niveau et la voie ferrée vont être remarqués.

Ces 3 paramètres permettent d'apprécier globalement la dangerosité d'un passage à niveau, et les études techniques recherchent comment améliorer la sécurité.

Le maître d'ouvrage, sur la base de ces études et dans l'optique d'améliorer la sécurité en raison de l'accroissement du trafic ferroviaire et du cadencement dense aux heures de pointe, prévoit de supprimer les 6 passages à niveau n° 9 à 14 :

- PN n° 9 de la rue Jean Moulin ;
- PN n° 10 de la rue Truchon ;
- PN n° 11 de la rue Millefleurs ;
- PN n° 12 de la rue des Pontrique ;
- PN n° 13 de la rue du Huit Mai ;
- PN n° 14 du centre de Saint-Médard-d'Eyrans (Esteyrolle).

Le PN n° 13 sera remplacé par un pont-rail pour piétons et cyclistes, et le PN n° 14 par une passerelle pour piétons et cyclistes au droit de la halte actuelle.

Le trafic actuel sur les PN sera renvoyé, par des routes parallèles à la voie ferrée, sur les ponts existants et sur un nouveau franchissement créé près de la nouvelle halte de Saint-Médard-d'Eyrans entre l'avenue Canterane et l'avenue du Cordon d'Or.

Il y a 3 297 véhicules qui empruntent quotidiennement les quatre PN situés sur la commune de Cadaujac, dont 1 869 qui utilisent le PN situé dans le prolongement de la rue Truchon. Ce PN est proche du pont de

*l'avenue Général de Gaulle, qui est également très pratiquée avec 1 869 véhicules par jour [NB : ce dernier chiffre est erroné : l'avenue du Général de Gaulle supporte un trafic moyen journalier de 5 000 véhicules]. Le report des 3 297 franchissements se fera préférentiellement sur le pont sur l'avenue du Général de Gaulle, et aura de fortes répercussions sur la circulation routière de Cadaujac. RFF, dans sa réponse aux observations du public recueillies lors de l'enquête, explique que l'implantation de nouveaux franchissements au droit de la rue Truchon et au droit de la rue Plombart porterait atteinte à l'environnement (impact visuel, constructions rue Truchon, zone naturelle de la Peguillère classée Natura 2000).*

*La Commission d'enquête comprend bien le souci d'amélioration de la sécurité des usagers de ces passages à niveau par leur suppression, dans la perspective d'un trafic plus dense et avec un cadencement important aux heures de pointe. Cependant, elle considère que les nombreuses observations du public, relayées par le conseil municipal de Cadaujac, sont justifiées. Elle souligne l'importance actuelle des passages à niveau pour la circulation routière entre quartiers, et pour les échanges nécessaires à la qualité de vie des habitants de Cadaujac.*

*La Commission d'enquête juge par conséquent indispensable de remplacer l'un des 4 PN de Cadaujac par la création d'un nouveau franchissement pour absorber une partie des 3 297 véhicules qui utilisent chaque jour les PN de cette commune. Ce nouvel ouvrage serait utilement complété, pour les 3 autres PN supprimés, par de nouveaux franchissements destinés aux seules circulations douces (piétons et cyclistes).*

**→ La Commission d'enquête émet un avis favorable sur la suppression des passages à niveau 9 à 14 sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans, dans le cadre des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, sous réserve de la création d'un nouveau franchissement pour absorber une partie des 3 297 véhicules qui utilisent chaque jour les passages à niveau de Cadaujac. »**

## 2.2. Les propositions de SNCF Réseau pour répondre à cette réserve

Dans la suite des remarques formulées par le public durant l'enquête publique et de la réserve de la Commission d'enquête publique, SNCF Réseau a étudié 4 solutions techniques :

- conserver la solution initiale mise à l'enquête publique car les franchissements envisagés permettent un écoulement satisfaisant des trafics projetés ;
- ajouter un nouveau franchissement routier sur un des 3 sites envisagés :
  - soit rue Truchon ;
  - soit allée des Genêts ;
  - soit rue du Courdouney.

### **1<sup>re</sup> proposition : conserver la solution initiale mise à l'enquête publique**

La solution initiale consiste à supprimer les passages à niveau et à conserver la circulation Est-Ouest au droit de 2 ouvrages existants de l'avenue du Général de Gaulle et de la rue des Marguerites.

Pour consolider l'appréciation des effets de cette solution initiale, SNCF Réseau a procédé en février 2015 à une nouvelle évaluation des trafics routiers par comptage. Ces comptages effectués en 2015 se sont révélés cohérents avec les éléments précédents. Ils ont été effectués sur une semaine complète du 6 au 12 février (hors vacances scolaires) sur 25 sites en distinguant chaque sens de circulation, et en identifiant les volumes heure par heure.

Par simplification, SNCF Réseau a choisi de porter à la consultation publique une valeur représentative, soit à l'heure de pointe moyenne, c'est-à-dire à la moyenne de l'heure de pointe du matin et du soir en totalisant les 2 sens.

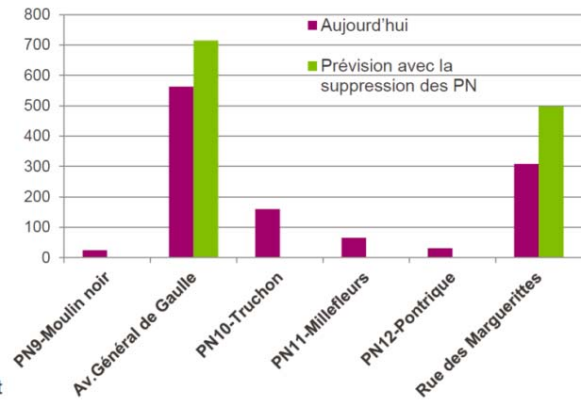
A Cadaujac, le trafic comptabilisé est, pour une heure de pointe, de 1 150 véhicules d'Est en Ouest ou l'inverse, dont les trois quarts (870 véhicules / heure) empruntent déjà l'avenue du Général de Gaulle et la rue des Marguerites. Le quart restant (280 véhicules / heure) se répartit sur les 4 passages à niveau (cf. histogrammes violets ci-dessous).

Les études de trafic routier réalisées en février 2015 ont confirmé que, dans la configuration de projet où l'on supprime les 4 passages à niveau, les reports de trafic sont modérés, et la capacité de ces deux voiries le permet sans phénomène de bouchon. Les deux franchissements sont donc compatibles avec les flux envisagés à terme, comme le montre le graphique ci-dessus. Aucune saturation n'est constatée sur ces axes.

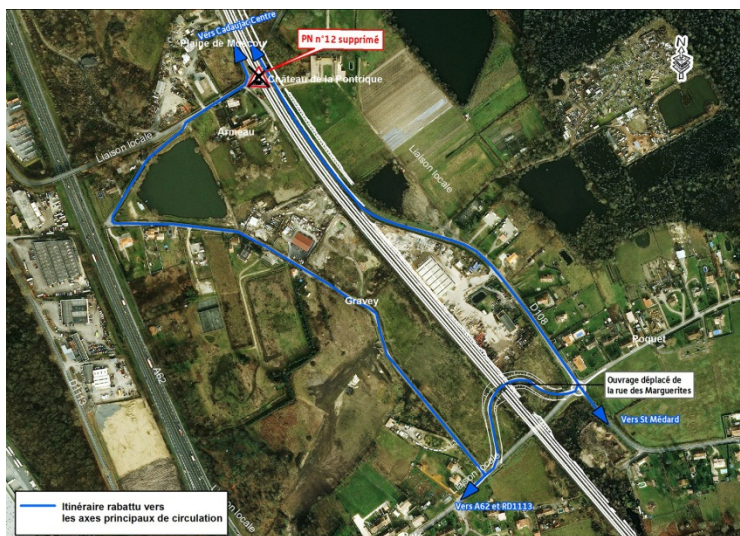
Tant en partie Nord qu'en partie Sud, les voies routières existantes permettent de se connecter facilement aux deux franchissements supérieurs existants, espacés de 4 km.

Dans le prolongement de l'allée des Genêts, la fonctionnalité de franchissement est restituée pour les modes doux grâce à un passage souterrain. Ainsi les flux piétons et cyclistes actuels, notamment constatés rue Truchon, sont peu perturbés.

NOMBRE DE VÉHICULES À L'HEURE DE POINTE



*Itinéraires rabattus vers les axes principaux de circulation*





## **2<sup>ème</sup> proposition : ajout d'un nouveau franchissement rue Truchon en passage supérieur**

En préalable, et pour répondre à certaines remarques formulées lors de l'enquête publique, SNCF Réseau rappelle que ce franchissement ne peut être maintenu à niveau lors de la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie, car ce passage à niveau deviendrait plus dangereux qu'aujourd'hui à cause :

- du renforcement attendu des cadences de TER ;
- des arrêts des TER à proximité (induisant des temps plus longs de fermetures des), qui seront plus nombreux ;
- et de la configuration future à 3 voies ferrées.

Au regard de la configuration du site et notamment de la descente existante en venant du cimetière vers la voie ferrée, un passage supérieur routier est la solution la plus adaptée pour mailler au plus proche de la voie ferrée les rues transversales à la rue Truchon : Rue de Balette et l'allée Dussole.



Afin d'éviter autant que possible des impacts fonciers et de faciliter le maillage des rues proches et perpendiculaires à la rue Truchon, il est préférable de réaliser ce passage supérieur à l'emplacement de la rue Truchon elle-même, quitte à admettre sa fermeture prolongée pendant le temps des travaux.

Dans ces conditions, SNCF Réseau a mené une étude complémentaire, permettant de définir les effets de cette solution.

## **3<sup>ème</sup> proposition : ajout d'un nouveau franchissement allée des Genêts en passage inférieur**

Une autre possibilité, qui avait été demandée lors des concertations préalables, a été de rechercher à concevoir un passage routier sous la voie ferrée dans le secteur Plombart / Genêts.

En effet, dans ce secteur la voie ferrée se trouve en léger remblai, ce qui laisse à penser que cette solution est plus aisée. SNCF Réseau avait écarté cette possibilité notamment car un tel franchissement, avec un gabarit normal en hauteur, aurait placé le passage souterrain sous le niveau des plus hautes eaux et aurait nécessité l'approfondissement de la route de Saint-Médard d'Eyrans et de la rue de Balette sous le niveau des plus hautes eaux, exposant ainsi ces rues aux inondations.

A la suite de l'enquête publique, SNCF Réseau a examiné une possibilité de réaliser un passage souterrain à gabarit plus réduit, et en le calant au niveau de l'allée des Genêts, de manière à l'éloigner de la zone inondable et de la zone à enjeux environnementaux de la Péguière.

L'emplacement face à l'allée des Genêts était le site choisi au dossier d'enquête publique pour réaliser un franchissement piétons et cycles.



Une faisabilité pour un passage routier a été trouvée avec un gabarit limité d'environ 2m70 en hauteur. En largeur, l'ouvrage permet le passage des véhicules routiers, et aussi des piétons et des cycles. Pour réaliser un tel franchissement, il s'est avéré nécessaire d'éloigner la rue de Balette de la voie ferrée pour avoir une bonne visibilité en sortant du passage inférieur. Dans ces conditions, SNCF Réseau a mené une étude complémentaire, permettant de définir les effets de cette solution.

#### **4<sup>ème</sup> proposition : ajout d'un nouveau franchissement rue du Courdouney en passage supérieur**

Cette dernière option consiste à ajouter un passage supérieur routier dans l'axe de la rue du Courdouney. Etant donné la descente existante en venant de l'autoroute et l'inondabilité de la zone côté Est, un passage supérieur est préconisé.

Un tracé de biais permet d'éviter une acquisition supplémentaire côté Ouest et réduit l'emprise sur la zone humide côté Est.

Dans ces conditions, SNCF Réseau a mené une étude complémentaire, permettant de définir les effets de cette solution.



## Analyse multidomaines des 4 solutions

A l'issue des études complémentaires, une analyse multidomaines a été menée sur les 4 solutions proposées sur les thèmes Environnement (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, patrimoine et paysage), Fonctionnalités et Technique/Coût. La méthodologie de l'analyse multidomaines a été la même que celle utilisée pour l'ensemble des études du GPSO.

Présentés ci-après, les résultats de cette analyse ont été exposés au public dans le dispositif de consultation, à la fois dans le dossier d'information cité ci-dessous et projetés lors des réunions d'information et d'échanges des 14 et 28 avril 2015.

	Solution initiale de l'enquête publique	Rétablissement en place Truchon (PRO)	Rétablissement Allée des Genêts (PRA)	Rétablissement de Courdouney (PRO)
<i>Milieu humain</i>	Aucune acquisition	8 acquisitions de bâtis supplémentaires Modification significative de l'accès au Domaine de Compostelle Effet acoustique routier du PRO	3 acquisitions de bâtis supplémentaires	5 acquisitions de bâtis supplémentaires Impact sur parcelle agricole en bordure Ouest Impact sur ER et EBC Effet acoustique routier du PRO
<i>Milieu physique</i>	Pas d'impact spécifique	Pas d'impact spécifique	Risque d'effet hydraulique	Impact sur zone rouge PPRI
<i>Milieu naturel</i>	Pas d'impact spécifique	Pas d'impact spécifique	Pas d'impact spécifique	Impact sur TVB et zone humide en bordure
<i>Paysage et patrimoine</i>	Pas d'impact spécifique	Impact visuel important	Pas d'impact spécifique	Impact visuel important
<b>ENVIRONNEMENT</b>				

	Solution initiale de l'enquête publique	Rétablissement en place Truchon (PRO)	Rétablissement Allée des Genêts (PRA)	Rétablissement de Courdouney (PRO)
<i>Conditions de franchissement (sécurité / gabarit)</i>	Circulation piétons et cycles assurée au droit de l'allée des Genêts (nouvel ouvrage sous voie ferrée)	Passage en PRO Signalisation routière appropriée et vitesse circulée adaptée à l'approche des carrefours situés en amont et en aval du PRO pour garantir les conditions de visibilité	Circulation piétons, cycles et routier à gabarit réduit (2,70m) Conditions de franchissement restreintes (visibilité réduite) : géométrie contrainte pour le nouveau tracé des voiries aux abords du rétablissement pouvant nécessiter une réduction de la limite de vitesse de circulation à 30 km/h.	Passage en PRO Signalisation routière appropriée et vitesse circulée adaptée à l'approche des carrefours situés en amont et en aval du PRO pour garantir les conditions de visibilité
<i>Conditions d'accès à la halte de Cadaujac</i>		Bon maillage des voiries autour de la future halte Amélioration de l'accès à la halte	Identique à solution EPDDUP	Identique à solution EPDDUP
<i>Réponse de l'ouvrage au report de flux</i>	Report de flux possible sur les 2 ouvrages existants	Permet une connexion directe entre la rue Truchon et les voiries attenantes (rue de Balette et allées Dussolle et Acacias). Franchissement routier supplémentaire de la voie ferrée sur la commune de Cadaujac, proche de l'avenue du Général de Gaulle	Franchissement routier supplémentaire de la voie ferrée sur la commune de Cadaujac, permettant un bon maillage vis-à-vis du centre bourg	Franchissement routier supplémentaire de la voie ferrée sur la commune de Cadaujac, mais relativement éloigné du centre bourg
<b>FONCTIONNALITES</b>				

	Solution initiale de l'enquête publique	Rétablissement en place Truchon (PRO)	Rétablissement Allée des Genêts (PRA)	Rétablissement de Courdouney (PRO)
<i>Technique</i>	Au droit de l'allée des Genêts : • Linéaire de reprise de voirie = 110m (de type VC) • Volume de déblai réduit • Impacts réduits sur la liaison avec la rue de Balette et aucun impact sur la RD108 • 40m de murs de soutènement de type ferroviaire et 75m de murs de soutènement dans les rampes des voiries • Exploitation spécifique à prévoir compte tenu du point bas en déblai (pompe de relevage) • Contraintes techniques liées à la réalisation du PRA (interfaces nappe, réseaux)	• Géométrie du tracé au droit du PRO contraint par un rayon parabolique mini de 500m, une pente de 8% à l'Est et un gabarit admissible total de 7.30m (yc surlabari de 1.50m lié à l'appareil de voie situé à proximité) • Signalisation routière appropriée et vitesse circulée adaptée à l'approche des carrefours situés en amont et en aval du PRO pour garantir les conditions de visibilité • Linéaire d'ouvrage d'art = 60m • Linéaire de reprise/ création de voirie = 780m • 30m de murs de soutènement de type ferroviaire et 90m de murs de soutènement dans les rampes des voiries	• Linéaire de reprise de voirie = 290m (de type VC) et 160m (de type RD) • Modification du tracé en plan et profil en long de la rue de la Balette et de la RD108 • Géométrie contrainte pour le nouveau tracé des voiries aux abords du rétablissement pouvant nécessiter une réduction de la limite de vitesse de circulation à 30 km/h. • 95m de murs de soutènement de type ferroviaire et 165m de murs de soutènement dans les rampes des voiries • Exploitation spécifique à prévoir compte tenu du point bas en déblai (pompe de relevage) • Contraintes techniques liées à la réalisation du PRA (interfaces nappe, réseaux)	• Géométrie contrainte pour le nouveau tracé du rétablissement pouvant nécessiter une réduction de la limite de vitesse de circulation à 30 km/h (rayon parabolique mini de 500m, pentes de 8%) • Signalisation routière appropriée et vitesse circulée adaptée à l'approche des carrefours situés en amont et en aval du PRO pour garantir les conditions de visibilité • Linéaire d'ouvrage d'art = 60m • Linéaire de reprise/ création de voirie = 1 000m • 45m de murs de soutènement de type ferroviaire et 100m de murs de soutènement dans les rampes des voiries
<i>Coût</i>	-	+ 8,5 MEuros	+ 4,2 Meuros	+ 7,4 Meuros
<b>TECHNIQUE/COÛT</b>				

## Synthèse

	Solution initiale de l'enquête publique	Rétablissement en place Truchon (PRO)	Rétablissement Allée des Genêts (PRA)	Rétablissement de Courdouney (PRO)
<b>ENVIRONNEMENT</b>				
<b>FONCTIONNALITES</b>				
<b>TECHNIQUE/COUT</b>				
<b>SYNTHESE</b>				

	Hypothèse la plus favorable
	Hypothèse assez favorable*
	Hypothèse défavorable*
	Hypothèse très défavorable *

\* de manière relative à l'hypothèse la plus favorable du secteur.

### 3. MODALITES DE LA CONSULTATION

C'est SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage du projet, qui a défini les modalités de la consultation publique. En février, ces modalités ont été partagées avec le maire de Cadaujac, et avec les services de la préfecture de Gironde. La période électorale de mars 2015 a été évitée, du fait de la période de réserve imposée aux services publics.

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants de la commune de Cadaujac, trois dispositifs ont été mis en œuvre par SNCF Réseau :

- un dispositif d'information sur les variantes proposées ;
- un dispositif d'information sur la consultation ;
- un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leurs avis.

Les différents documents produits pour cette consultation publique est disponible sur le DVD joint en Annexe au présent bilan.

#### Le dispositif d'information sur les variantes proposées



Un dossier de présentation des variantes de franchissement a été mis à disposition du public à la mairie de Cadaujac.

Dans ce dossier étaient expliqués dans le détail chaque variante, avec des plans détaillés, des vues 3D avec ou sans franchissement, des photos des maisons concernées par les impacts fonciers, ainsi que l'analyse multidomaines afin d'avoir un comparatif des solutions entre elles.



Une Actualité sur cette consultation publique a été mis en ligne sur le site Internet dédié au programme du GPSO : [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

Elle permettait d'avoir en ligne, en complément du rapport de la Commission d'enquête sur le projet :

- un accès au dossier de présentation des variantes ci-dessus ;
- un lien direct vers une adresse mail : [afsb@rff.fr](mailto:afsb@rff.fr) permettant de donner rapidement son avis ;
- l'information de la tenue d'une réunion d'information et d'échanges organisée à la salle des fêtes de Cadaujac le 28 avril.

Ces informations ont été également reprises sur le site de la mairie de Cadaujac : [www.mairie-cadaujac.fr](http://www.mairie-cadaujac.fr)

## Le dispositif d'information sur la consultation publique



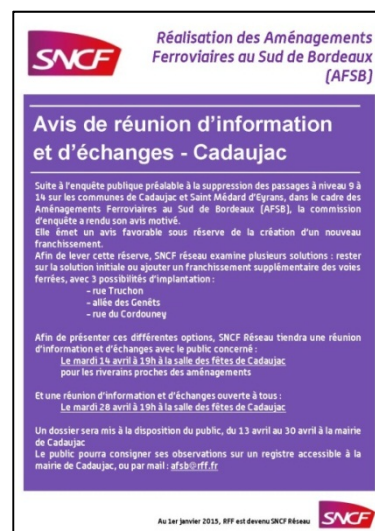
Deux annonces sont parues dans la quotidienne régionale locale : dans Sud-Ouest le 10 avril et le 24 avril (édition 33), pour annoncer la tenue de la consultation publique avec l'ensemble du dispositif (dossier, réunion publique du 28 avril et mise à disposition d'un registre et d'une adresse mail pour consigner ses observations).

En complément, l'annonce a été mise en ligne sur [www.sudouest.fr](http://www.sudouest.fr)

Des flyers annonçant l'organisation de la consultation publique et plus particulièrement la tenue des deux réunions d'information et d'échanges ont été distribués dans les boîtes aux lettres :

- les 7 et 8 avril, une première distribution de 500 flyers était destinée aux riverains proches des aménagements complémentaires (quartiers autour des rues Truchon, Genêts et Courdouney) pour les informer de la première réunion d'information ;
- les 21 et 22 avril, une seconde distribution de 2 600 flyers a été effectuée sur toute la commune de Cadaujac.

Ces flyers ont été distribués sous enveloppe et par « boitage » par un prestataire de SNCF Réseau. (pour mémoire le nombre de foyers à Cadaujac était de 2300 en 2012 pour plus de 5000 habitants).



## Le dispositif de participation

Trois possibilités étaient données au public pour donner son avis et/ou poser des questions :

- la mise à disposition d'un registre à la mairie de Cadaujac, aux heures d'ouverture de la mairie ;
- une adresse mail [afsb@rff.fr](mailto:afsb@rff.fr) dédiée, adresse donnée sur les flyers, les annonces presse et sur le site Internet [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr) (actualité Consultation publique sur Cadaujac) ;
- deux réunions publiques à la salle des fêtes de Cadaujac, pour une présentation des différentes variantes par SNCF Réseau :



le 14 avril à 19h pour les riverains proches des aménagements, le 28 avril à 19h pour tous les habitants de Cadaujac et des communes voisines.

Introduite par Mr le maire, chaque réunion débutait par une présentation des variantes par le chef de projet de SNCF Réseau, puis était suivie par des échanges avec le public présent. Les débats de ces réunions ont été enregistrés, leur retranscription est donnée sur le DVD joint en Annexe du présent bilan.

A l'invitation du maire, une présentation des variantes a également été faite par SNCF Réseau au comité municipal consultatif et de vigilance de la commune de Cadaujac le 15 avril.



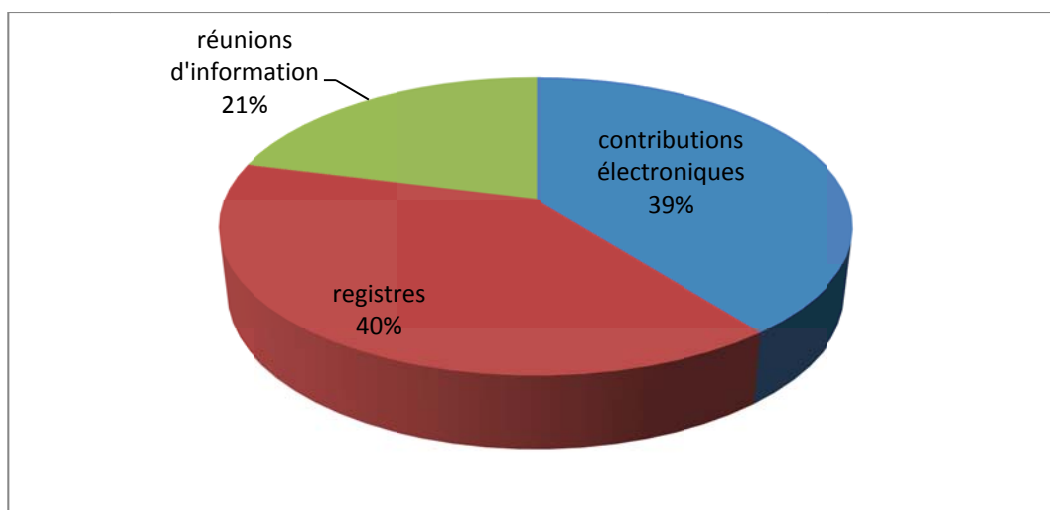
# 4. BILANS QUANTITATIF ET QUALITATIF DE LA CONSULTATION

## 4.1. Bilan quantitatif

Au total, et tous types de contributions confondus, **62 avis** ont été adressés à SNCF Réseau, selon la répartition suivante :

- **54** expressions écrites dont **32** sur les registres et **22** par mail ;
- **17** avis exprimés lors des deux réunions publiques.

Quand certains contributeurs se sont exprimés sur plusieurs supports (avec des contributions identiques ou complémentaires), ils n'ont été comptabilisés qu'une seule fois.



**Les réunions d'information** ont rassemblés plus de 150 participants et ont donné lieu à une vingtaine de prises de paroles et questions :

- le 14 avril, une cinquantaine de personnes étaient présentes, la réunion a duré environ 2 heures ;
- le 28 avril, plus d'une centaine de personnes étaient présentes, la réunion a également duré environ 2 heures.

De manière générale, sur les 62 contributions, tous supports confondus, les contributeurs se sont le plus souvent positionnés pour ou contre un ou plusieurs franchissement(s) supplémentaire(s) :

- 18 contre tout franchissement supplémentaire,
- 4 contre le franchissement rue Truchon
- 1 contre le franchissement allée des Genêts
- 9 contre le franchissement rue Cordouney
- 23 avis pour un ou plusieurs franchissements supplémentaires, dont :
  - o 2 pour un rétablissement à Truchon
  - o 6 pour un rétablissement à Genêts
  - o 5 pour un rétablissement à Cordouney
  - o 10 pour un ou plusieurs rétablissement(s) non identifié(s)
- 6 avis contre le projet AFSB ou le programme du GPSO en général
- 2 personnes ne se prononcent pas.

Parmi ces contributions, 2 pétitions ont été portées au registre :

- 50 signatures contre le franchissement rue Courdouney,
- 118 signatures contre le franchissement rue Truchon.

Signée par les habitants du quartier concerné, chaque pétition présente les raisons de leur refus catégorique à un franchissement routier, tel que proposé par SNCF Réseau.

Dans son rapport, la Commission d'enquête cite avoir « reçues 153 observations concernant en totalité ou en partie les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, dont 46 concernaient la suppression des passages à niveau et l'incidence de cette mesure sur la circulation routière. Sur la seule commune de Cadaujac, impactée par la suppression de 4 passages à niveau, sur 61 observations inscrites au registre, 30 concernaient cette suppression.

Les 62 contributions reçues lors de cette consultation publique confirment l'importance du sujet pour les habitants de Cadaujac.

### Les retombées dans les médias

Deux articles sont parus sur le sujet dans la presse locale, retraçant :

- dans le premier article suite à la réunion publique du 28 avril, les différentes propositions étudiées par SNCF Réseau, l'information d'une prolongation de la consultation publique jusqu'au 7 mai, mais aussi la tenue de quelques échanges entre le maître d'ouvrage et les « pour » ou les « contre » les différentes solutions ;
- dans le second article, la position prise par le conseil municipal de Cadaujac pour un franchissement sous la voie ferrée allée des Genêts.

02/05/2015 dans Sud-Ouest :

→ Fin des passages à niveau - Ligne LGV, la suppression obligatoire des 4 passages à niveau pose la question de la création (ou non) d'un franchissement supplémentaire

22/05/2015 dans Sud-Ouest :

→ Le franchissement se fera allée des Genêts

## 4.2. Bilan qualitatif

### Le tableau des contributions

Le tableau suivant retrace l'ensemble des 62 contributions, présentées ici de façon synthétique.

<b>Support de la contribution</b>	<b>Date</b>	<b>Synthèse du contenu de la contribution</b>
<b>REGISTRES</b>		
Registre		CONTRE la destruction de maisons, lieu-dit Courdouney, et le principe de la mise en 3 voies de la ligne + coût financier, impact visuel, futures nuisances... --> se positionne pour un passage souterrain dans une zone non pourvue d'habitations
Registre	17-avril	Concernée par la solution Courdouney, car propriétaire exproprié. Si le projet doit être réalisé, je demande à être indemnisée à la valeur actuelle des prix pratiqués à ce jour.
Registre		CONTRE solution franchissement Courdouney, ma maison étant en vente depuis 1 mois. La mairie a déclassé un terrain en face de chez moi pour raisons d'inondation en cas de pluie. Si le projet se fait, je demande une indemnisation à hauteur des terrains constructibles + indemnisations
Registre	20-avril	je tiens absolument à un 3 <sup>ème</sup> passage pour les habitants
Registre	20-avril	CONTRE solution Courdouney, notre habitation est déjà entourée par le bruit (autoroute et voie ferrée)



Registre	20-avril	CONTRE solution Courdouney pour des raisons de bruit, paysage et coût.
Registre	20-avril	CONTRE solution Courdouney, nous sommes déjà encerclés par le bruit. Un passage souterrain serait plus viable et ferait moins de dégât au niveau du paysage de Cadaujac.
Registre		CONTRE solution Courdouney. Mettre l'argent dans l'amélioration des voies existantes + passage pour handicapés lors des traversées des voies. Que va devenir le local médical ? Inadmissible de démolir des habitations pour un projet aussi pharaonique
Registre		maison achetée en 2012, CONTRE solution Courdouney, car situé juste en face de ce qui serait le "nouveau pont". Inquiets des nuisances sonores, de la pollution engendrée et des maisons à détruire pour la réalisation du projet.
Registre	22-avril	<b>PETITION</b> signée par de nombreuses familles riveraines de Courdouney, avec 50 signatures : NON aux habitations détruites, cause grands désavantages, trafic du quartier sera multiplié par 2 ou 3 quand la rocade sera engorgée, ne résoudra pas le trafic rue Truchon, plus grande quantité de CO <sub>2</sub> , quelle valeur après tout ce désastre, pourquoi privilégier la zone Natura 2000, suffisamment souffert de l'A63...
Registre	24-avril	CONTRE la construction d'un pont qui n'a pas d'autre utilité que de détruire la vie des gens, il suffit de faire un kilomètre de plus pour rejoindre une autre route; tous ces frais sont inutiles.
Registre	24-avril	Pas de franchissement supplémentaire, pas d'expropriation, passage pour piétons et vélos sous voie ferrée face à la rue des Genêts
Registre	24-avril	Vous allez nous enlever les PN, nous placer un pont par ci par là, détruire des maisons et déplacer des familles, nous obliger à modifier nos itinéraires, nous contraindre à admirer votre horreur en béton. Opposés à l'expropriation.
Registre	27-avril	Nous tenons à conserver notre tranquillité...sous prétexte de ne pas parcourir 2 à 3 km de plus en voiture, il faudrait exproprier des familles et avoir un flux continu de voitures devant notre porte, donc sommes opposés à ce projet d'accès aux véhicules dans notre quartier. Cependant, un passage piétons et vélos serait plus raisonnable au niveau sécurité et budget et aucune famille ne serait délogée.
Registre	27-avril	Pas d'expropriations, les ponts entraîneraient la destruction d'habitations...+ impact sur l'environnement + bruit. Un passage doux quartier des Genêts serait moins destructeur sans expropriation.
Registre	29-avril	Pas de franchissement supplémentaire, je suis POUR confirmer la solution initiale, avec un passage piétons, cycles et cyclomoteurs sous la voie ferrée allée des Genêts.
Registre	29-avril	Opposés aux projets de pont, aux expropriations, destructions de maisons, sans parler de l'impact sur l'environnement... Nous constatons avec satisfaction que l'on privilégie des zones effectivement classées et protégées au détriment de l'humain... consternant!
Registre	29-avril	Pas de franchissement supplémentaire, je suis POUR confirmer la solution initiale, avec un passage piétons, cycles et cyclomoteurs sous la voie ferrée allée des Genêts. Projet le plus raisonnable, plus d'impacts fonciers, pas de nouvelles expropriations...

registre + réunion publique	29-avril	La rue des Marguerites est régulièrement inondée, donc lors de la construction du nouveau pont, il faudra solutionner ce problème sinon les Cadaujacais perdront un passage à chaque fois qu'il pleuvra. Propose de mettre en application pendant 6 mois la solution initiale, puis on ré-ouvre un cahier d'observations et on verra si effectivement la solution initiale est si réfléchie et bien étudiée... Ne suis pas directement concerné par la fermeture des PN, mais un passage supplémentaire me semble évident (voir mon argumentation lors de la dernière enquête). Demain, les voitures passeront dans les rues parallèles à la ligne ferroviaire, rue Balette ou rue de l'Armeau et il n'y a pas la place... c'est 500 voitures qui passeront dans ces rues, demain on nous demandera de reculer nos portails.
Registre	30-avril	Pas de nouveau pont, il faut garder la solution initiale (14 maisons détruites c'est déjà beaucoup). Pour les piétons et cyclistes, un passage dans le prolongement de la rue Genêts sans impact sur les maisons semble convenable, ainsi qu'une autre rue Truchon.
registre + réunion publique	30-avril	Propose un essai grandeur nature en fermant les PN actuels un mois entier. Pose de nombreuses questions : quid de l'évacuation de la population face à une montée des eaux ? Quid du PPRI ? Si projet, nécessité de prévoir feux de signalisation pour piétons, de rééquilibrer les rues... - Rue Truchon : pas de nouveau franchissement mais demande passerelles piétons-cyclistes - Allée Genêts : solution assez pertinente, mais demande aménagements en amont de sorte à casser la vitesse et de matérialiser le coté urbain de l'itinéraire - Rue Courdouney : solution intéressante mais sans destruction des maisons, étude nécessaire par murs de soutènement ou piliers pour minimiser le nombre de destructions. -> donc passer de 6 passages véhicules aujourd'hui à 7 à terme avec 3 véhicules + 4 modes doux ou (4 +3) et pour la 3 <sup>ème</sup> voie : solution impactante non utile, faire passer le trafic sur 2 voies comme les Suisses
Registre	06-mai	Refus de passages supérieurs par rapport aux conséquences catastrophiques (destruction maisons, nuisances sonores, visuelles...) --> demande une étude d'un passage inférieur allée Genêts y compris pour les véhicules légers afin de trouver une solution sans destructions de maisons et si pas possible, option pour la solution initiale.
Registre		défavorable aux remplacements des PN pour toutes les solutions
Registre		défavorable aux franchissements des voies par tous les moyens proposés
Registre		Quelle que soit la solution, il faut impérativement des passages doux pour piétons, vélos et personnes à mobilité réduite au droit de chaque PN actuel... de même pour les PN Millefleurs et Pontrique, c'est une nécessité absolue de respect et de maintien de lien social entre habitants. - Rue Truchon : projet à abandonner - Allée Genêts : passage doux à envisager, passage routier la dernière solution à retenir et serait à réaliser en privilégiant la sauvegarde des habitats avec maintien passage Courdouney - Rue Courdouney : projet le plus logique, mais à réétudier pour conserver les bâtis (faire riper l'ouvrage plus au nord de la gare et supprimer le talus tout en conservant la liaison Millefleurs/Armeau dans son prolongement existant...

Registre		Préconise un nouveau franchissement pour l'intérêt général, laisse le choix aux personnes compétentes.
Registre	07-mai	Il faut limiter les structures qui divisent. CONTRE franchissement rue Truchon : trop près de l'avenue Charles de Gaulle pour recevoir un franchissement, en revanche POUR des passages piétons/2 roues en souterrain.
<b>CONTRIBUTIONS ELECTRONIQUES</b>		
Mail	16-avril	CONTRE rétablissement rue Truchon --> supprimant 8 habitations, changement du paysage autour du pont, circulation actuelle importante et dangereuse, --> rue Truchon à mi-distance entre PN allée Genêts et avenue Charles de Gaulle, distance pas importante pour les passages à pied ou vélos
Mail	17avril 7 mai	1 <sup>er</sup> mail: demande où trouver le rapport et comptages de véhicules 2 <sup>ème</sup> mail: solution du passage souterrain au niveau allée Genêts est la plus intéressante vis-à-vis de son impact --> par contre, une 3 <sup>ème</sup> voie jusqu'à St Médard ne parait pas être la solution la plus optimisée. --> mise en place de pistes cyclables systématiques pas utile, ne concerne en rien l'intérêt général
Mail	17-avril	Demande de la Commission tout à fait légitime, dans la mesure où la solution initiale a un impact sur le report du trafic sur les 2 ouvrages existants (impact nuisances pour riverains) --> les comptages ne reflètent pas le trafic réel compte tenu des travaux en cours sur le secteur de Courréjean --> sur les 3 propositions, celle de la rue Truchon est la plus défavorable eu égard à l'impact environnemental et humain
mail + réunion publique	20-avril	Pas d'avis prononcé, pose de nombreuses questions concernant les passages sur Cadaujac mais aussi sur le programme du GPSO dans son ensemble (quel intérêt général, projet bis au GPSO, montant total des financements, étude comparative d'amélioration et sécurisation du réseau existant, saturation des voies...) --> pose la question de la limitation à un passage complémentaire sur Cadaujac et pourquoi pas sur Saint-Médard ? → en réunion publique, remet en cause les discours tenu par SNCF Réseau sur la saturation des voies au Sud de Bordeaux, les coûts annoncés pour un nouveau franchissement...
Mail	20-avril	POUR un 3 <sup>ème</sup> passage sur Cadaujac --> préférable de poursuivre études Plombart (pas d'impact habitations) qui se trouve à 50 m de l'allée des Genêts --> préférence Genêts en sous-terrain pour véhicules légers, mais sans impacter les maisons --> <i>"Opposés à la destruction de maisons existantes concernant ce 3<sup>ème</sup> passage ainsi qu'à la construction d'une 3<sup>ème</sup> voie étant donné que le projet de LGV est défavorable"</i>

Mail	22-avril	<p>POUR une 3<sup>ème</sup> traversée sur Cadaujac, indispensable</p> <p>--&gt; le passage sous-terrain Plombart était la meilleure solution car pas d'habitations touchées ; mais si Plombart abandonné, POUR le passage sous-terrain Genêts mais sans impacter les maisons, c'est possible</p> <p>--&gt; pose des questions sur : la 3<sup>ème</sup> voie ainsi que la traversée Genêts se trouveront elles aussi dans la zone Natura 2000 ? A quoi va servir la 3<sup>ème</sup> voie au sud de Bordeaux puisque le projet LGV a un avis défavorable ?</p>
Mail	26-avril	pas de message récupéré
Mail	27-avril	<p>Conteste le comptage des trafics routiers réalisés en février 2015 et propose, pour mieux apprécier la solution initiale de RFF, de fermer pendant 8 jours tous les PN et de contrôler les trafics routiers sur les voies Est/Ouest et les voies de raccordement.</p> <p>POUR un pont dont l'implantation reste à déterminer.</p> <p>--&gt; pont rue Truchon à éliminer vu l'importance des acquisitions mais surtout au manque de visibilité rue Truchon/av G de Gaulle</p> <p>--&gt; un nouveau pont ne peut se faire qu'avec la liaison avenue Saint-Médard mais des aménagements seront nécessaires (élargissements voiries, sens unique, rond-points)</p> <p>Remarque que le rapport de la Commission oublie les sites archéologiques sur Cadaujac.</p>
mail + registre	28 avril 8 mai envoyé 2 fois	<p>Commence par plusieurs : pourquoi la Commission demande le remplacement seulement de l'un des 4 PN de Cadaujac ? D'où vient ce chiffre de 3 297 véhicules (en 2009 le PN du Moulin noir absorbait déjà 2 345 véhicules/j)? Pourquoi une configuration à 3 voies ferrées alors que la LGV n'est pas validée ? Comment SNCF Réseau peut-il déterminer que les franchissements envisagés permettent un écoulement des trafics sur des comptages de trafics aux heures de pointe ?</p> <p>--&gt; en tant que riverain, constate la forte augmentation du trafic avec étalement sur toute la journée, nécessiterait un comptage sur de longues périodes (vacances comprises)</p> <p>--&gt; si suppression des 4 PN non négociable, préférence en termes de fonctionnalités rue Truchon la plus favorable même si la plus couteuse. Pour un impact minimum, il faudrait lui adjoindre un franchissement rue Courdouney.</p> <p>--&gt; en conclusion, compte tenu des coûts et de l'impact sur la population, il faut réétudier la nécessité réelle de ces aménagements à la lumière des avantages qu'ils apporteraient (en particulier si la LGV est abandonnée ou reportée). Si ces aménagements sont confirmés, il faut mettre en place 2 franchissements de remplacement afin de minimiser les impacts négatifs sur la circulation routière entre quartiers et sur les échanges nécessaires à la qualité de vie des habitants.</p> <p><u>Complément suite réunion publique du 28 avril</u></p> <p>--&gt; demande une simulation sur la circulation actuelle en fermant les 4 PN au moins 1 journée complète, puis un questionnaire pourrait être envoyé aux automobilistes pour recueillir leur avis</p> <p>--&gt; réitère sa position et demande, si la solution initiale est retenue, à ce que les 2 voies (Av G de Gaulle et Marguerites) et rues adjacentes soient réaménagées par SNCF Réseau pour des raisons de sécurité, bien être et fluidité à concurrence des 8,5 M€ économisés du franchissement rue Truchon.</p>

Mail	29-avril	NON à la fermeture des PN, NON à la LGV et à la 3 <sup>ème</sup> voie. Suis pour le maintien du PN rue Truchon dans l'état actuel et non comme présenté dans ce projet pharaonique. Pourquoi pas de projet rue Plombart ? --> si pont Truchon ou Genêts, avez-vous pris en compte l'augmentation de circulation rue Balette ? Idem pour l'allée des Acacias et rien n'est dit sur les murs anti-bruit. --> Si vous réalisez l'infra rue Courdouney, prévoyez un passage piétons et vélo allé Genêts.
mail + registre	04-mai	POUR la solution initiale avec passage souterrain pour les piétons et cyclistes allée des Genêts CONTRE les 3 autres solutions, coût astronomique par rapport au passage des voitures journalières et impact moral pour les gens qui devront quitter leurs maisons
Mail	03-mai	OPPOSES aux 3 solutions proposées, impacts disproportionnés par rapport aux enjeux du projet. --> les 2 franchissements actuels doivent être privilégiés, les investissements pourraient servir aux aménagements de sécurité nécessaires au désenclavement du centre de Cadaujac. Enfin, le franchissement rue Plombard certes en zone Natura 2000 semble être le meilleur compromis.
Mail	29-avril	Souhaite être informé des dates de réunions concernant le passage Truchon et la rue du bois du Pont à Cadaujac.
mail + registre	06-mai	POUR la solution initiale tout à fait suffisante et qui doit être maintenue, les PN étant peu empruntés par rapport aux ponts existants. --> si un franchissement complémentaire apparaissait vraiment nécessaire, ce franchissement devrait être positionné en lieu et place d'un PN supprimé ou dans le prolongement déjà existant de l'A62 : la solution la plus adaptée serait rue Truchon, l'option souterraine allée Genêts ne me parait pas répondre aux éventuels besoins de desserte locale.
Mail	06-mai	Demande un nouveau franchissement routier, de préférence face allée Genêts ou Courdouney, ainsi qu'une passerelle piétons/cyclistes rue Truchon.
mail + registre	07-mai	Suppression des 4 PN inconcevable sans aucun franchissement supplémentaire. Demande un franchissement supplémentaire pour les véhicules et plusieurs passerelles piétons/cyclistes, prioritairement rue Truchon. --> franchissement Genêts, solution la moins onéreuse pour SNCF Réseau et Courdouney, solution la plus logique car cheminement plus direct et moins d'impact sur les maisons.
Mail	07-mai	Suppression des 4 PN inconcevable sans aucun franchissement supplémentaire. Demande un franchissement routier de préférence face à l'allée Genêts ou Courdouney, ainsi qu'une passerelle piétons et cyclistes au niveau de la rue Truchon
Mail	09-mai	Demande plusieurs franchissements supplémentaires

mail + réunion d'information	06-mai	Nécessite a minima 2 autres traversées supplémentaires pour un flux correct Est-Ouest : comment supprimer les 4 PN et ne pas prévoir de nouveau franchissement pour plus de 5 000 habitants! --> a minima un passage doux rue Truchon nécessaire et vital pour la desserte du collège --> traversée en tunnel de l'allée Genêts la solution la moins mauvaise --> il faudrait étudier la solution d'un tunnel débouchant sur la D108 au niveau de la rue Courdouney, au lieu de la solution pharaonique proposée.
Mail	07-mai	2 <sup>ème</sup> franchissement indispensable pour fluidifier la circulation déjà difficile. --> au minimum des passerelles piétons-cyclistes au-dessus de chaque PN fermé, plus un franchissement supplémentaire : solution Truchon inacceptable, solution Genêts pourrait être retenue mais ne permettra pas la traversée des bus scolaires, solution Courdouney demande une étude complémentaire pour un passage souterrain ou un pont avec piliers ou murs de soutènement.
Mail	07-mai	Détruire des maisons pour créer un nouvel ouvrage est scandaleux ! Il serait plus judicieux d'étudier un désenclavement des communes par l'autoroute et la nationale qui traverse Cadaujac. --> restons raisonnable, contentons-nous du projet initial avec un petit ouvrage pour passer à pied ou en 2 roues.
mail + registre	06-mai	<b>PETITION</b> de 118 signatures : Non au franchissement routier rue Truchon. Refus catégorique d'un franchissement routier au lieu et place du PN 10, à charge à RFF de trouver une solution compatible avec la réalisation d'un nouveau franchissement sans destruction de l'habitat.
<b>REUNIONS D'INFORMATION</b>		
réunion d'information	14-avril	y a t'il 3 ou 4 voies?
réunion d'information	14-avril	C'est assez surprenant de voir sa maison en photo sur le diaporama, avec un changement des décisions : avant 2 voies et un pont rue Plombart et maintenant 3 voies !
réunion d'information	14-avril	Est-il vraiment nécessaire de prévoir un franchissement ? Est-on obligé ? Je pense aux gens qui vont perdre leurs habitations, il y en a déjà assez qui vont la perdre avec la 3 <sup>ème</sup> voie... gardons le projet initial !
réunion d'information	14-avril	Lit en réunion le texte du dossier K concernant le PN 10: "... <i>l'environnement très urbanisé rend inenvisageable un rétablissement du PN en place des circulations véhiculées...</i> ", c'est très clair pour tout le monde pour la rue Truchon, donc ne comprend pas que l'on en parle ce soir !
réunion d'information	14-avril	Rue Plombart par au-dessus, ça fait haut mais c'est possible, et en plus ça serait direct avec la route nationale et on impacterait pas la zone...
réunion d'information	14-avril	Suis concerné par Courdouney, vais avoir un pont qui va passer au bout de mon jardin. Le chemin communal pour accéder à mon terrain continuera-t-il à exister ? Dans quel délai connaissons-nous le projet définitif ? Moi j'aurai préféré être impacté et être racheté.

réunion d'information	14-avril	Les enquêtes ont l'air d'être bien faites, mais pour moi c'est très incomplet au niveau des dimensions, du volume... Et, quel va être l'impact au niveau sociologique ? Nombre d'habitants ? Tranche d'âge ? Quelle implication au niveau transport pour les personnes âgées ou les jeunes mamans, tout ceci manque... Pourquoi ne pas avoir fait un 2 <sup>ème</sup> projet en tunnel ? Combien coûte chaque solution et combien cela va t'il nous coûter à nous citoyens ?
réunion publique	28-avril	Pas vu de projections des trafics, fait à un instant T. Surpris d'apprendre que vous avez fait des propositions de passage piétonnier à chaque PN supprimé, c'est intéressant car cela permettrait de raccorder les quartiers à la piste cyclable envisagée ; SNCF devrait montrer l'exemple. POUR la fermeture du PN rue Truchon compte tenu des événements tragiques à ce PN.
réunion publique	28-avril	Ne vois pas comment va se faire la circulation au niveau du franchissement allée Genêts, comment va-t-on sortir en sécurité de nos maisons ?
réunion publique	28-avril	Mais où allez-vous trouver l'argent? Dans nos poches?
réunion publique	28-avril	Vous parlez de développement, c'est une très bonne chose, mais par rapport au développement de la LGV Est et Sud-Est, les prévisions étaient de 12 ou 13% de progression annuelle, en réalité elles n'ont été que de 4%. Donc ne va-t-il pas manquer quelques milliards à un moment donné ? Et sur la décision de la Commission d'enquête qui a donné un avis défavorable sur le projet de LGV, ce projet de LGV est-il oublié ?
réunion publique	28-avril	Quand on parle franchissement supplémentaire, c'est négatif. La 3 <sup>ème</sup> voie va supprimer des maisons, donc dans tous les cas, le projet impactera des gens. C'est dommageable, tous les habitants de Cadaujac vont se retrouver avec une circulation de plus en plus importante et avec moins de franchissements. Comme pour Genêts, une étude a-t-elle été faite pour un passage souterrain à 2m70 rue Truchon ? A Pessac ou Marcheprime, cela existe depuis des années... puisque la rue Truchon est l'axe le plus emprunté après les avenues Marguerites et G de Gaulle, peut-on revoir ce projet pour avoir au moins un 3 <sup>ème</sup> franchissement ?
réunion publique	28-avril	Ne pas envisager un autre passage pour Cadaujac me paraît une aberration.

## L'analyse thématique

De manière générale, les questions les plus souvent posées et les premières réponses apportées par SNCF Réseau synthétisées dans cette partie ont été formulées dans le cadre des réunions publiques qui se sont tenues à la salle des fêtes de Cadaujac.

- La thématique qui préoccupe le plus les habitants c'est de **limiter au maximum le nombre d'expropriations supplémentaires** nécessaires à la réalisation d'un nouveau franchissement.

Pour la grande majorité des participants qui se sont exprimés, remplacer les passages à niveau par un ou plusieurs nouveaux franchissements n'est pas capital : ils demandent ou de rester sur la solution initiale ou à SNCF Réseau de trouver une solution sans toucher à aucun bâti, comme par exemple la demande d'une étude d'un passage supérieur au niveau de la rue Courdouney par des murs de soutènement ou piliers pour minimiser le nombre d'expropriations ou encore la demande de retravailler l'étude du passage inférieur de l'allée des Genêts pour le réaliser uniquement dans les jardins et donc conserver les bâtis.

Première réponse apportée par SNCF Réseau sur la demande d'un nouveau pont sur piles ou murs de soutènements

Dans une solution d'un pont sur piles ou murs de soutènement, l'impact visuel reste substantiel, car si l'on gagne en surface d'emprise, on y perd en insertion paysagère : un tel ouvrage est nettement plus voyant. Dans la 4<sup>e</sup> proposition, un examen de l'esquisse proposée par un riverain montre que l'impact sur le foncier reste situé entre 2 et 4 bâtis malgré la réduction d'emprise obtenue par les murs de soutènements (au lieu de 5 parcelles bâties énoncées). L'impact sur la zone humide coté Est est toujours notable. Du point de vue acoustique, les effets de la route en passage supérieur restent présents comme pour la solution présentée à la consultation ; par contre, la réalisation d'un mur de soutènement pour les 2 rampes constituerait un élément réfléchissant aux bruits environnants. Cet ensemble d'arguments ne modifie pas le classement de l'analyse multidomaines.

Réponse apportée par SNCF Réseau sur la demande de retravailler le passage inférieur de l'allée des Genêts pour limiter les acquisitions aux jardins, et pouvoir conserver les bâtis

L'étude montre que le strict tracé du projet passe au raz de 3 bâtis. Mais SNCF Réseau a rappelé que la réalisation des travaux nécessite des acquisitions plus larges que le strict tracé, notamment pour ce type d'ouvrage sous les voies ferrées existantes, où il est nécessaire de construire l'ouvrage à côté de la voie ferrée, et de le gruter ou de le pousser lors d'une fermeture exceptionnelle de la voie ferrée. Aussi, la durée et les effets des travaux aussi proches des bâtis sont difficilement supportables et non sécuritaires pour des riverains qui resteraient à proximité immédiate des travaux. C'est pourquoi SNCF Réseau devra procéder à l'acquisition totale de ces 3 parcelles.

- L'autre thématique souvent abordée par les participants est **l'opportunité d'un franchissement supplémentaire** : si pour certains, l'ajout d'un ou plusieurs franchissements supplémentaires est capital pour la mobilité des habitants sur la commune, pour d'autres, seuls les modes doux doivent être privilégiés, avec des cheminements pour les piétons et les cyclistes sécurisés. Pour d'autres encore, c'est une opposition totale démontrant les impacts disproportionnés par rapport aux enjeux.

Pour les premiers, il est inconcevable de supprimer 4 passages à niveau sans aucun franchissement supplémentaire pour fluidifier la circulation Est-Ouest déjà difficile ; alors, suivant leur situation, ils privilégient l'une ou l'autre solution proposée. Certains réclament plutôt des passerelles pour les piétons et cyclistes.

Pour les derniers, ils s'opposent à toute dépense que ce soit pour un pont routier ou une passerelle, demandant à ce que cet argent soit utilisé pour d'autres aménagements, par exemple pour les personnes âgées.

Première réponse apportée par SNCF Réseau sur la position préférentielle d'un franchissement supplémentaire

SNCF Réseau a mis à disposition et explicité l'analyse multidomaines. Cette dernière classe la solution de l'allée des Genêts en 2<sup>ème</sup> position après la solution initiale.

La consultation montre un rejet plus marqué pour une implantation de franchissement rue de Courdouney ou rue Truchon.

En cas d'ajout d'un franchissement, le positionnement allée des Genêts est donc la solution préférentielle envisagée par les personnes ayant participé à la consultation.

Première réponse apportée par SNCF Réseau sur la demande de passages doux

La solution initiale (1<sup>ère</sup> proposition) comporte 2 passages possibles pour les piétons et cycles à proximité du passage à niveau existant le plus emprunté par les piétons, celui de la rue Truchon. Le passage Est-Ouest pourra se faire soit par l'avenue Charles de Gaulle, soit par l'allée des Genêts, inter-distances d'environ 1 000m.



Les échanges lors des réunions publiques, mais aussi les avis exprimés sur les registres ou adressés par mail montrent aussi une inquiétude des habitants par rapport à la dégradation du cadre de vie, fréquemment mis en avant pour justifier leur réaction. Ils craignent une augmentation des nuisances sonores ou visuelles, et de la pollution engendrée liées à l'augmentation de la circulation routière entre quartiers, sans compter le coût conséquent de l'ouvrage ou des ouvrages à construire.

### **La délibération de la commune de Cadaujac**

Après clôture de la consultation publique, le Conseil Municipal a délibéré le 20 mai 2015, et a émis l'avis suivant par 28 votes exprimés, 26 « pour » et 2 « contre » :

- s'oppose à l'option de limiter à deux points le franchissement du territoire de Cadaujac ;
- s'oppose aux options de franchissements de la rue Truchon et de la rue du Courdonney ;
- propose à SNCF Réseau de retenir l'option d'un aménagement souterrain allée des Genêts sous réserve :
  - ✓ qu'aucun immeuble bâti ne soit démolit,
  - ✓ que le dimensionnement du futur ouvrage soit exclusivement réservé au passage des véhicules légers.

La délibération du conseil municipal de Cadaujac est disponible sur le DVD joint en Annexe au présent bilan.

# ANNEXES SUR DVD

- Supports d'information de la consultation publique :
  - dossier de présentation
  - encart presse publié dans Sud-Ouest
  - flyer distribué dans les boites aux lettres
  - copies des contributions écrites sur le registre et par mail
  
- Retranscription de la réunion d'information du 14 avril 2015
  
- Retranscription de la réunion d'information du 28 avril 2015
  
- Délibération du conseil municipal de Cadaujac du 20 mai 2015