



Cahier des
50
contributions
des riverains

**Conclusion du cycle
d'échanges avec
les riverains
du 21 septembre
au 16 novembre 2023**



**Projet de Site de Maintenance
et de Remisage de Trains de Marcheprime**

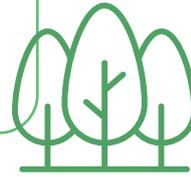


L'INSERTION PAYSAGÈRE

Les espaces verts

1

« Dans quelle mesure peut-on maximiser les espaces végétalisés ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet adopte une stratégie de reconquête végétale s'appuyant sur des espèces exclusivement locales. Les surfaces de pleine terre restantes (38 % de l'emprise parcellaire) feront l'objet de nouveaux aménagements paysagers. Ce sont près de 50 000 m² d'espaces végétalisés qui seront créés sur site, en plus des bassins végétalisés qui contribuent à garder le lien paysager, à assurer la continuité écologique et à créer un front vert urbain visible pour le projet.



OUI

2

« Sur les zones disponibles, serait-il envisageable de planter de la bruyère en plus des arbres ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Oui, cette demande est bien prévue dans la demande d'autorisation environnementale et la notice paysagère déposée du Permis de construire.



OUI



L'INSERTION PAYSAGÈRE

L'aspect visuel des bâtiments

3

« Les bâtiments seront-ils visibles depuis la RD1250 ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

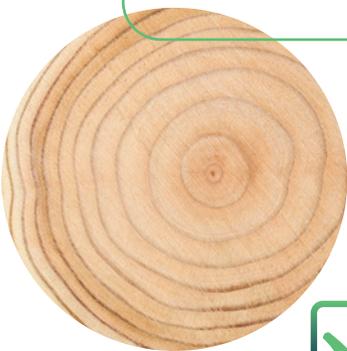


OUI

Conformément à la réglementation pour un équipement de ce type, le paysagiste veille à diminuer au maximum la vue du bâtiment depuis la RD1250. Une vue perspective issue des compléments du Permis de construire pourra être partagée. Des arbustes de tailles variées et des spécimens de haute tige sont prévus.

4

« Les façades des équipements et du bâtiment du site peuvent-elles être conçues et construites en bois comme dans les perspectives ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet a été imaginé pour concilier les obligations réglementaires, les fonctions industrielles, l'insertion paysagère et la réduction du poids carbone, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation. Les halls ainsi que les locaux seront composés de voiles béton avec bardage et structure en bois. La charpente et les façades seront également en grande partie en bois, tout comme certains panneaux acoustiques.

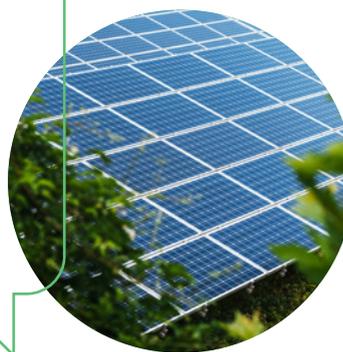
LISEA a déjà démontré par des études, que les matériaux en bois utilisés n'avaient pas d'incidence pour le risque incendie. Il n'y a à ce stade pas d'objection, mais le projet est encore en cours de validation par les autorités réglementaires. Bien sûr, LISEA fera tout pour que le projet soit réalisé tel qu'il a été présenté.

L'INSERTION PAYSAGÈRE

Les démarches environnementales

5

« Est-il possible d'étudier l'installation de panneaux photovoltaïques, en toiture, sur les abords ou au-dessus des voies par exemple ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de SMR s'inscrit dans la démarche « Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine » (BDNA), niveau Argent. LISEA étudie les moyens de produire de l'énergie verte sur site. LISEA et le Maître d'oeuvre Egis ont étudié la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques et leurs emplacements. La solution proposée par les habitants d'en installer sur le toit des halls a été adoptée.



NON

6

« Pour quelles raisons ne pas viser le niveau Or du label BDNA (Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine) ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La Région Nouvelle-Aquitaine ne compte que quatre projets niveau Or : deux programmes de logements, un restaurant universitaire et un château viticole avec ses chais. Aucun projet industriel n'a été labellisé niveau Or. Ce n'est tout simplement pas compatible avec un projet industriel de l'ampleur du SMR. Le niveau Argent était le plus haut niveau atteignable pour un projet ferroviaire à forte dimension technique comme le SMR.



EN COURS
D'ANALYSE

L'INSERTION PAYSAGÈRE

Les démarches environnementales

7

« Pourquoi ne pas chercher à viser un niveau plus élevé du label Biodiversity ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



Après avoir consulté les bureaux d'études spécialisés, le niveau visé est le plus haut atteignable pour un projet industriel ferroviaire comme le SMR.

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIT

Les études acoustiques

8

« Les bruits de basse fréquence, les gradients de température et les effets du vent ont-ils été pris en compte dans le cadre de vos mesures et modélisations acoustiques ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



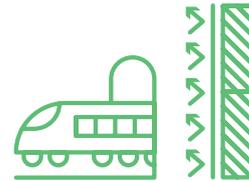
Tous ces paramètres ont été intégrés par le bureau d'études acoustiques (ACOUSTB). Le traitement du bruit comprend toutes les fréquences. Les services de l'État contrôlent ces pièces qui font partie du dossier d'autorisation environnementale unique (volets étude d'impact, ICPE).

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIITS

Les études acoustiques

9

« Comment éviter la réverbération acoustique du mur et la récurrence du bruit ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Ces paramètres ont été intégrés par le bureau d'études acoustiques (ACOUSTB). Le cas échéant, les murs anti-bruit pourront être constitués de panneaux absorbants afin d'éviter les effets de réverbération des bruits. Les matériaux utilisés sont à l'étude (vraisemblablement un bardage bois).

10

« Pour quelles raisons ne pas envisager de mur anti-bruit entre le site de LISEA et la parcelle de forêt, appartenant à Groupama, en direction du Bourg de Marcheprime ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



NON

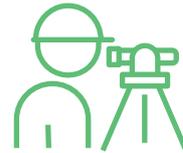
En premier lieu, cette solution n'a pas été retenue pour des raisons environnementales. L'absence de mur à cet endroit-là favorise la continuité d'un corridor écologique (en raison du besoin de transparence pour la faune). Ensuite, toutes les simulations ont démontré qu'il n'y avait aucun impact à 850 m, en termes acoustiques, en direction du bourg de Marcheprime. Enfin, en termes de qualité paysagère, il est plus pertinent de ne pas ceinturer le projet de murs.

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIITS

Les études acoustiques

11

« De quelle manière et comment peut-on réhausser les murs ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



NON

Les murs ont été dimensionnés légèrement au-dessus de ce qui ressortait du modèle acoustique (50 cm supplémentaires). Pour autant, LISEA a étudié les 3 propositions reçues des riverains via la réalisation de 3 modélisations acoustiques détaillées complémentaires :

- Prolonger la largeur du mur anti-bruit principal en direction de la voie ferrée dans la mesure du possible ;
- Réhausser le mur (+1 m) le long du réseau ferré le long du site ;
- Ajouter un mur anti-bruit de 2 m de haut en face du mur prévu vers l'ancienne Halte de Croix-d'Hins, côté rue de la Cité.

12

« La position des murs anti-bruit peut-elle être améliorée pour qu'ils soient encore plus efficaces ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Les murs projetés ont été dimensionnés en fonction des résultats de la modélisation acoustique du site, réalisée par l'acousticien (ACOUSTB). Celle-ci s'appuie sur deux séries de mesures de bruit dans la même zone et depuis des points distincts. La préconisation a donc été établie de réaliser :

- Le mur anti-bruit principal avec casquette d'une centaine de mètres de long, le long de la rue de la Station, en amont du pont ;
- Le mur anti-bruit le long du réseau ferré sur plus de 200 m ;
- Le mur anti-bruit d'une centaine de mètres de long vers l'ancienne halte Croix-d'Hins sur du foncier SNCF Réseau, avec leur accord et sous financement de LISEA (demandé à l'acte de vente par la Commune).

LISEA a bien pris note des différentes demandes relatives aux murs anti-bruit, en particulier sur leur réhaussement ponctuel, leur dégressivité vers le pont de la rue de la Station ou leur extension. Pour ce faire, LISEA a commandé à ACOUSTB des modélisations acoustiques complémentaires reprenant ces hypothèses pour voir dans quelle mesure cela pourrait avoir, ou non, un impact favorable.

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIITS

Le mur acoustique

13

« Est-il concevable de poursuivre le mur anti-bruit principal de manière à le faire descendre progressivement vers le pont de la Station au lieu d'une arrête « nette » à 90° ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

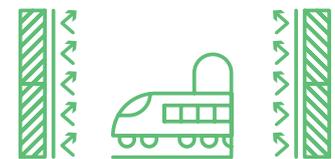


OUI

Un rallongement du mur en direction de la voie ferrée le long de la rue de la Station a été suggéré par plusieurs riverains. LISEA a pris l'engagement de l'étudier et a donc missionné Egis (le maître d'œuvre) et ACOUSTB (le bureau d'études acoustiques) pour réaliser une simulation d'un prolongement du mur au maximum de ce qu'il est possible de faire (soit + 20 m en direction du pont, sans dégressivité qui nuirait à la protection acoustique). Ces simulations, dont l'étude détaillée sera annexée au bilan de cette concertation, ont conclu à un gain supplémentaire pour les tous premiers riverains de l'autre côté de la rue. De fait, LISEA a décidé, sous réserve de la conformité réglementaire d'un tel prolongement, de retenir cette proposition et de rallonger le mur anti-bruit de 20 m supplémentaires, même si cela va au-delà des obligations réglementaires. LISEA supportera cet investissement additionnel et travaillera en étroite relation avec la Commune pour aménager et végétaliser au mieux les abords, afin de réussir l'insertion paysagère de ce mur de protection. Des études en ce sens sont en cours avec Egis et l'architecte, en lien permanent avec l'acousticien.

14

« Peut-on créer un autre mur anti-bruit de l'autre côté de la voie ferrée, côté rue de la Cité ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



NON

Suite aux suggestions des riverains, le bureau d'études acoustiques (ACOUSTB) a étudié un doublement de l'autre côté des voies qui pourrait, selon certains habitants, mieux protéger la rue de la Cité.

Les résultats sont nuancés. Certes, un gain de l'ordre de 1 à 3 dB est observable pour les riverains sud, mais le bénéfice du mur pour les riverains nord passe de 5 dBa à 3 dBa. La présence du seul mur au nord permettait de ramener le niveau de bruit des riverains nord à celui des riverains sud, alors qu'un gain de 3 dBa n'est quasiment pas perceptible par l'oreille humaine. Pour schématiser, réaliser un seul mur au nord conduit à améliorer grandement la situation des riverains nord les plus proches de la voie ferrée, alors que faire 2 murs conduit à ne changer la situation d'aucun riverain. Les résultats et l'étude complémentaire seront annexés au bilan de concertation.

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIITS

Le mur acoustique

15

« Comment optimiser l'aspect visuel et paysagé du mur anti-bruit principal ? Quelles mesures pour améliorer l'aspect visuel du mur le long de la voie ferrée peuvent être envisagées ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



LISEA a réalisé une nouvelle image de synthèse du mur depuis la rue de la Station pour retranscrire les dernières hypothèses de travail et intégrer les remarques et attentes des riverains en termes de renforcement de la végétalisation. Il s'agit maintenant de discuter ces points avec la Commune qui reste propriétaire d'une bande de terrain entre le futur mur anti-bruit et la rue de la Station. La Commune se dit prête à étudier les propositions de LISEA sur cette bande de foncier public. LISEA va travailler pour établir une proposition réaliste et pertinente pour accompagner ce mur, selon la perspective produite, en s'appuyant notamment sur les matériaux, la plantation des abords, le maintien des arbres existants dès que cela est possible, la recreation d'une haie paysagée, etc.

Nous ne pouvons pas créer de barrières végétales partout sur le site. Il y a notamment des obligations et des réglementations en termes de sécurité pour les façades côté voie ferrée. Nous avons proposé de recouvrir le mur par un bardage bois ou une fresque murale.

16

« En lisière du site, devant les clôtures et des murs anti-bruit, pourrait-on ajouter des plantations ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



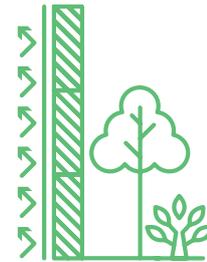
Oui, à condition que l'espace vert entre les clôtures, les murs anti-bruit et les infrastructures du domaine public le permette. Par ailleurs, dès que cela est techniquement ou réglementairement possible (obligations légales de débroussaillage), la végétation existante sera maintenue et valorisée.

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIITS

Le mur acoustique

17

« Pourrait-on végétaliser le futur mur situé le long de la voie ferrée existante pour optimiser son insertion paysagère depuis le lac de Croix-d'Hins ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



NON

Il n'est pas possible de végétaliser ce mur car un fossé appartenant à SNCF Réseau est situé à sa proximité immédiate. Cette proximité n'offre malheureusement aucun espace pour les plantations. Ce même espace serait dans tous les cas élagué chaque année du fait de la proximité des voies par SNCF Réseau.

Il est néanmoins possible d'envisager 2 options :

- La création d'une fresque murale avec l'intervention d'artistes locaux afin d'améliorer l'aspect visuel de ce mur ;
- Etudier un bardage paysagé qui conviendrait aux riverains, en bois par exemple.

18

« Peut-on disposer de plus de perspectives et de plans de la représentation du futur projet de SMR ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Une vue perspective du site depuis le D1250 a été réalisée et est partagée en séance. De même, un nouveau visuel du mur anti-bruit rue de la Station a été demandé et produit, tenant compte du rallongement de 20 m du mur et du niveau d'avancement des études (bardage, aménagement paysager aux abords, etc.).

LES ÉQUIPEMENTS ANTI-BRUIITS

Les mesures anti-bruit en phase chantier et en phase d'exploitation

19

« Pourquoi ne pas construire les murs anti-bruit avant le démarrage du chantier ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



NON

EN COURS
D'ANALYSE

LISEA étudie la réalisation des murs anti-bruit côté rue de la Station dès réalisation des premiers travaux préparatoires (dévoiements des réseaux, etc.). En revanche, concernant le mur en direction de l'ancienne halte de Croix-d'Hins et le mur le long du Réseau Ferré National, il s'agit là d'un ouvrage plus complexe qui dépend du calendrier de travaux de SNCF Réseau. LISEA fait le nécessaire pour que cette demande soit prise en compte et inscrite à l'agenda des études en cours.

20

« Dans l'hypothèse où les limites des émergences de bruit n'étaient pas respectées par les utilisateurs du site, quelles sont les mesures de correction mises en place ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

La réglementation doit absolument être respectée : c'est une obligation de résultats et non de moyens. Une conformité qui fera l'objet de contrôles après mise en service par les services de l'Etat. Tout manquement éventuel devra être corrigé par tout moyen que ce soit (réduction des nuisances, renforcement des dispositifs de protection acoustique, etc.).

LES SUJETS HYDRAULIQUES

21

- « **Qu'en est-il de la gestion des eaux pluviales sur site ?** »
- « **L'imperméabilisation du site va-t-elle impacter le problème actuel du débordement de la nappe du quartier Croix d'Hins ?** »
- « **Comment traiter les fuites sous les ballasts (carburant, huiles, peinture) ?** »
- « **Que répondez-vous aux remarques de la Mission régionale d'autorité environnementale sur la question des eaux ?** »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Pour pouvoir déposer un dossier d'autorisation environnementale intégrant un volet loi sur l'eau, LISEA a dû travailler avec le SIBA, autorité compétente sur le volet des eaux pluviales à Marcheprime. L'ensemble des hypothèses de travail et études lui ont été soumises, avant d'être déposées pour instruction par les services de l'Etat. Depuis début 2021, Egis, du groupement de maîtrise d'œuvre, s'est appuyé sur de nombreux relevés piézométriques, des études hydrauliques et hydrogéologiques ainsi que des sondages géotechniques pour préfigurer le futur site.

Le SIBA a déjà émis un avis positif à la solution de gestion et de récupération des eaux pluviales proposée sur site. Le SMR ne dégradera pas la situation actuelle, puisque la totalité des eaux devra être gérée sur site (infiltration, stockage, rejet à débit très limité dans les fossés si débordement). Alors que le fossé existant a vocation à être dévié, réaménagé et entretenu contrairement à l'état actuel.

Les eaux collectées par les toitures et la plateforme ferroviaire seront rejetées dans les bassins de rétention puis dans les bassins d'infiltration. Ce système permet de mieux gérer l'eau sur site.

Des études hydrogéologiques et hydrauliques ont été menées et se poursuivent dans le but d'améliorer la situation existante. Quoi qu'il en soit, pour les abords, le projet n'aura aucune incidence qu'elle soit négative ou positive.

Pour les zones à risque, des cuves de récupération d'eau polluée seront installées. Ces cuves seront évacuées pour traitement spécifique. De plus, les eaux pluviales sont contenues au sein de bassins de rétention étanches avant d'être rejetées dans les bassins d'infiltration. Dans l'hypothèse peu probable où les eaux retenues dans les bassins de rétention seraient polluées, elle seraient dépolluées par la suite par un système de traitement d'eaux.

Les questions-réponses entre la Mission régionale d'autorité environnementale et les maîtres d'ouvrage constituent une procédure classique. Nous allons adresser une réponse pour l'échéance qui est à mi-février.

LISEA propose une visite sur site le 23 février 2024 avec les hydrogéologues et les habitants qui souhaitent approfondir le sujet.

LES SUJETS HYDRAULIQUES

22

« Afin de bien comprendre le dévoiement du réseau des eaux pluviales, la topographie du site et nous assurer du sens d'écoulement des eaux (en raison des pentes des différents fossés), pouvez-vous nous partager un plan pour bien comprendre les modalités d'évacuation du réseau hydraulique ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

LISEA invite tous les habitants qui souhaitent avoir plus d'informations sur la solution hydraulique du projet à participer à la visite sur site prévue le 23 février. En parallèle, LISEA poursuivra les discussions avec le SIBA afin d'identifier et de partager les documents techniques en consultation libre. Tous les documents d'études seront par ailleurs communiqués au public dès le 2^{ème} trimestre 2024 dans le cadre de l'enquête publique.

23

« Avez-vous pris en compte la problématique des larves de moustiques dans le cadre de la réalisation des futurs bassins d'infiltration ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Les bassins d'infiltration et les noues seront aménagés de manière à ne pas favoriser la stagnation des eaux, tandis que leur végétalisation et la reconstitution écologique qui sera menée, permettront le développement d'espèces (amphibiens, etc.) qui assureront une régulation naturelle de la population de moustiques sans traitement chimique. Les solutions proposées ont été partagées avec les Services de l'Etat, notamment l'Agence Régionale de Santé.

LES INTERFACES ET LA VIE DU CHANTIER

La sécurité

24

« Pour sécuriser nos habitants, la création d'un tunnel ou d'une passerelle/pont permettant de traverser l'entrée du site au niveau du tourne à gauche est-elle envisageable ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



NON

La piste cyclable le long de la RD1250 relève du domaine public. LISEA travaille en collaboration avec le Conseil départemental de la Gironde et la Commune, et va s'assurer que leur bureau d'études dispose de tous les éléments techniques pour la création du 'Tourne à Gauche'. Par ailleurs, LISEA va faire remonter à la Commune et au Conseil départemental toutes les préoccupations des riverains recensées, et va faire en sorte de trouver une solution efficace pour protéger les circulations piétons et cyclistes. Il convient de rappeler que ce carrefour sur piste cyclable est assez banal et peut-être facilement sécurisé, et que les maîtres d'ouvrages publics ont de l'expérience sur ce type de configuration.

25

« Quelles sont les modalités pour assurer le plus de sécurité à la piste cyclable ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

EN COURS
D'ANALYSE

LISEA remonte toutes les suggestions liées à ce sujet à la Commune et s'appliquera à faire tout le nécessaire aux bornes de son projet pour sécuriser les accès, dès la phase chantier. Il a été remonté par les riverains que l'entreprise qui réalisait les sondages géotechniques avait parfois garé ses véhicules aux abords de la piste cyclable ; un rappel à l'ordre immédiat a été adressé par le maître d'ouvrage LISEA afin que cela ne se reproduise plus. Les quelques traces de boue sur la piste laissées ont été nettoyées par l'entreprise à la demande expresse de LISEA en novembre 2023. LISEA invite tout riverain à utiliser le formulaire de contact sur son site web pour alerter si cela venait à se reproduire. LISEA prendra contact avec les entreprises afin de leur demander de procéder différemment.

LES INTERFACES ET LA VIE DU CHANTIER

La sécurité

26

« Est-il possible de construire un rond-point d'accès au chantier avec des feux provisoires ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Le Conseil départemental de la Gironde a refusé la création d'un rond-point d'accès, faute de trafic suffisant depuis et vers le site, que ce soit en phase chantier ou exploitation.

Indépendamment du projet, la Commune envisage pour sa part de déplacer le panneau d'agglomération dans le secteur, ce qui signifie qu'à terme, à l'accès du site, la vitesse maximale pourrait passer de 80 à 50 km/h sur un intervalle élargi, ce qui pourrait fluidifier le carrefour de la rue de la Station et réduira d'autant les nuisances associées au trafic routier (plus de 8 000 véhicules par jour).

27

« Un agent responsable du trafic sera-t-il chargé de gérer sur place la circulation des poids-lourds et des camions en attente d'accès au site ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

EN COURS
D'ANALYSE

LISEA fera en sorte d'assurer la sécurité des accès au chantier par tout moyen que ce soit (feu tricolore, panneaux, etc.). Cela sera intégré dans les documents de consultation des entreprises qui sont en cours de préparation.

28

« Comment allez-vous garantir la solidité du pont rue de la station ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

EN COURS
D'ANALYSE

Ce pont est la propriété de la Commune. Il n'est pas impacté par le projet. Sa solidité et son entretien sont assurés par la collectivité. Aucune alerte à ce sujet pour un ouvrage aussi récent n'a été reçue et le pont est par ailleurs surveillé par SNCF Réseau.

LES INTERFACES ET LA VIE DU CHANTIER

La vie du chantier

29

« Quelles seront les amplitudes horaires du chantier ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



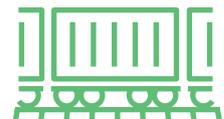
OUI

Les amplitudes horaires seront habituelles : soit 7h-19h du lundi au vendredi, exceptionnellement le samedi en cas de retard du chantier (intempéries, etc.).

Les travaux de raccordement au site par SNCF Réseau seront effectués de manière très ponctuelle sur certains week-ends spécifiques d'interruption des circulations (Ascension, Pentecôte, Toussaint, etc.) entre 2025 et 2027.

30

« Est-il possible d'acheminer les matériaux de construction en train, plutôt qu'en camion, pendant la phase chantier ? Pourquoi ne pas construire le raccord des voies ferrées du site au démarrage des travaux afin de pouvoir les utiliser ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

EN COURS
D'ANALYSE

Malheureusement, les travaux de raccordement physique du site au Réseau Ferré National ne seront pas réalisés avant 2026 et 2027 par SNCF Réseau. Même si LISEA l'avait envisagé, ce n'est donc pas possible ou du moins de façon très partielle sur la fin du chantier en 2027 pour certains postes à définir (ballast, etc.). Néanmoins, des études spécifiques sont en cours sur ce sujet et les entreprises répondantes pourront également étudier toute optimisation.

C'est une mission de SNCF réseau, qui gère le Réseau Ferré de France et avec qui nous avons travaillé. Aujourd'hui, ils ne peuvent s'engager à construire ces raccordements qu'à partir de 2026, une fois que la majeure partie du chantier sera terminée. Nous tentons d'accélérer mais leur calendrier est très chargé.

LES INTERFACES ET LA VIE DU CHANTIER

La vie du chantier

31

« Est-ce que la terre du chantier sera réemployée à d'autres fins ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

LISEA s'est engagé dans une démarche «Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine» (BDNA) niveau Argent et étudie avec son maître d'œuvre Egis toutes possibilités de réemploi de la terre en phase chantier. Les études ne sont pas encore assez détaillées mais nous aurons des éléments plus précis au courant du 1er semestre 2024.

32

« Les lignes hautes tensions seront-elles enfouies avant la construction du SMR ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Le réseau Enedis 20kV et le réseau RTE 63kV seront enfouis sous le site du projet. La capacité de la source de livraison Cestas Verdery sera renforcée et les raccordements vers ce dernier seront tous effectués en souterrain, avec une modernisation du réseau cofinancée par LISEA par la même occasion (plus de 4 M€ HT de participation).

LES INTERFACES ET LA VIE DU CHANTIER

La vie du chantier

33

« Pour nous permettre d'avoir un seul interlocuteur, pouvez-vous nous confirmer qu'une personne-référente chantier sera nommée ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Une charte de chantier «faibles nuisances» a été établie. Un référent chantier ainsi qu'un bureau de contrôle et un coordinateur sécurité seront désignés et opérationnels tout au long des travaux.

Egis assurera pour le compte de LISEA la supervision du chantier, mais LISEA restera disponible pour recueillir les remarques éventuelles des riverains. Un e-mail spécifique et un numéro de téléphone seront mis à disposition en sus de la page web de LISEA.

34

« L'étude de sol a-t-elle été réalisée ?
Dispose-t-on de connaissance sur les risques d'effondrement des bâtiments ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

De nombreux sondages géotechniques ont été menés pour bien dimensionner les fondations et les procédés constructifs en amont du projet.

Aucun risque n'a été identifié sur ce terrain pour les riverains, au caractère assez classique, avec du sable très dur en profondeur. Une étude de pollution a permis de vérifier l'absence de polluants ou de déchets tandis que des sondages pour affiner les solutions de mise en œuvre de la géothermie seront lancés au 1^{er} trimestre 2024.

L'EXPLOITATION DU SITE

La gestion du site

35

« Est-ce qu'un règlement intérieur sera mis en place à la mise en service ? »

« Ce règlement pourra-t-il intégrer des obligations en matière d'horaires à respecter et de bonnes pratiques ? »

« Quels leviers de contraintes avez-vous pour peser sur l'exploitant s'il ne respecte pas les règles ? »



OUI

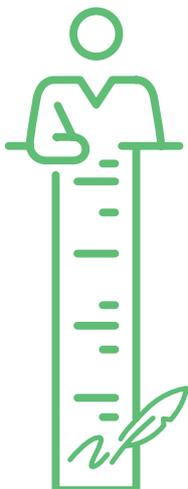
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

LISEA, en tant que gestionnaire du site, veillera à ce que les règlements qui protègent les riverains soient respectés par les exploitants du site.

Un règlement intérieur sera annexé dans le contrat de location entre LISEA et les exploitants. Des principes de pénalités seront mis en place afin de s'assurer du respect des engagements.

Par ailleurs, il faut souligner que le PCC (Poste de Commande Centralisé) qui gère les circulations internes du site sera rattaché au Gestionnaire du site. LISEA gardera en main l'accès aux différentes fonctionnalités, comme la machine à laver les trains, le tour en fosse, etc. LISEA pourra intervenir pour faire respecter les règlements intérieurs.

Dans le contrat qui sera annexé auprès des entreprises, il y aura un règlement intérieur qui contiendra des pénalités qui seront donc appliquées auprès des entreprises qui ne le respectent pas. Le Poste de commandement et de contrôle du site sera rattaché à LISEA qui gardera donc la main et le suivi de la gestion des intervenants et le suivi de la gestion des intervenants.



L'EXPLOITATION DU SITE

La gestion du site

36

« **Comment allez-vous procéder à la gestion de l'approvisionnement en eau potable ainsi qu'à l'évacuation des eaux usées ?** »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La canalisation d'eau potable présente sur le site, en fibrociment amianté, sera déposée et remplacée par la COBAN, avec un co-financement de LISEA, entre Croix-d'Hins et le bourg de Marcheprime.

En ce qui concerne les eaux usées, un raccordement entre Croix-d'Hins et le bourg sera également réalisé, pris en charge à 100 % par LISEA puis rétrocédé au SIBA à la mise en service.

37

« **Allez-vous utiliser des eaux recyclées pour le lavage des trains ?** »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Il faut savoir que l'équipement pour le lavage des trains est déjà très performant. Un système de recyclage et de filtration permet de recycler et de réutiliser entre 80 % et 90 % de l'eau utilisée par la machine à laver. Par ailleurs, la conception du site prévoit également d'alimenter la machine par des eaux de pluie stockées dans les bassins de rétention présents sur site.

Les 10 % à 20 % restants des eaux de rinçage seront évacués par le réseau d'eaux usées.

38

« **Qui assurera la gestion et la maintenance des aménagements paysagers et des plantations diverses du site ?** »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

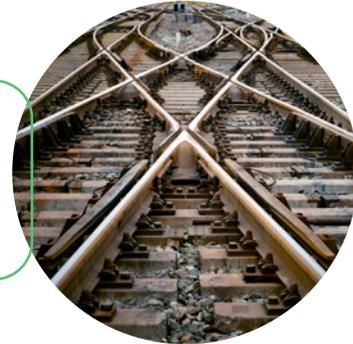
LISEA restera le gestionnaire du site et s'est engagé à assurer l'entretien de ces aménagements sur le long terme dans les dossiers d'autorisations.

L'EXPLOITATION DU SITE

La gestion des circulations

39

« Comment fonctionnera la gestion des entrées et sorties des trains ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le site s'appuie sur 2 raccordements au Réseau Ferré National (RFN) côté Bordeaux et Arcachon où, pour les deux, les entrées et les sorties sont indistinctement possibles. Pour autant, l'essentiel des entrées/sorties s'effectuera côté Bordeaux.

Il convient de noter que la ligne existante est fermée entre 23h30 et 4h30, et aucune entrée/sortie ne sera possible pendant cette plage horaire. Aucune évolution n'est par ailleurs prévue par SNCF Réseau qui, de toute manière, doit préserver de la capacité nocturne pour entretenir et maintenir son infrastructure.

Le freinage des trains, afin d'accéder au site, se fera à 2 km en amont du site selon le cantonnement de la signalisation, soit depuis Bordeaux sur la Commune de Cestas dans des zones peu habitées.

40

« Afin de faciliter le trafic automobile général, comment envisagez-vous de réguler la circulation des poids lourds devant se rendre ou devant quitter le SMR ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les poids-lourds emprunteront le seul et unique accès au site, côté RD1250, à plus de 500 m des premières habitations. Un stationnement de 3 places pour les semi-remorques est prévu à l'entrée du site pour faciliter leur accès et leur sortie et éviter tout impact éventuel sur le trafic de la RD1250 ou tout stationnement sauvage.

Il s'agit, selon une hypothèse de moyenne haute, d'une dizaine de semi-remorques par jour et en semaine, qui emprunteront l'accès principal au site. Dans les faits, il s'agira probablement de moins de véhicules si on se réfère aux ratios de sites similaires comme ceux de Naples et de Tanger, partagés lors du 3^{ème} atelier thématique avec les riverains.

Dans l'ensemble, les impacts liés au futur SMR seront très marginaux par rapport au trafic de semi-remorques actuel sur la RD1250.

L'EXPLOITATION DU SITE

La gestion des circulations

41

« Quels seront les impacts du futur SMR pour le trafic TER et le déplacement des personnes ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Aujourd'hui, on compte environ 90 TER, 15 trains de fret et 15 TGV, soit au total 120 trains par jour. Dès la mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, le trafic TGV basculera sur la nouvelle LGV à l'horizon 2033-2036.

Le projet doit générer environ une dizaine de mouvements quotidiens à la mise en service, soit moins de 8 % de trafic supplémentaire.

Plusieurs études d'exploitation ont été réalisées qui démontrent qu'il n'y aura pas d'impact sur le plan de transport TER puisque les sillons techniques du SMR s'inscriront autant que de possible dans les creux de disponibilité de l'infrastructure qui sont aujourd'hui relativement importants. manière, doit préserver de la capacité nocturne pour entretenir et maintenir son infrastructure.

Le freinage des trains, afin d'accéder au site, se fera à 2 km en amont du site selon le cantonnement de la signalisation, soit depuis Bordeaux sur la Commune de Cestas dans des zones peu habitées.



LES MESURES ENVIRONNEMENTALES

42

« Avez-vous consulté et imaginé un partenariat avec le Parc National Régional des Landes de Gascogne sur le choix des essences à replanter ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La liste des essences qui seront plantées a été définie par les écologues et est soumise à la validation par les services de l'État. Uniquement les espèces locales, respectant les préconisations du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, ont été retenues.

43

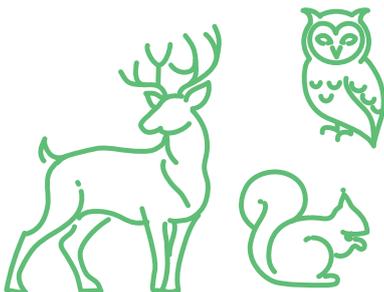
« Quelles sont les mesures de protection de la faune sauvage que vous envisagez et que vous allez mettre en place ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'ensemble des mesures nécessaires et obligatoires (dans le cadre de l'instruction du dossier d'autorisation et de la saisine du CNPN - Conseil National de la Protection de la Nature) seront prises en compte et contrôlées tout au long du chantier par un écologue, puis vérifiées par les services de l'Etat, sous peine de sanctions.



LES MESURES ENVIRONNEMENTALES

La gestion des circulations

44

« Quelles actions allez-vous mener sur la parcelle Groupama dans le cadre de votre travail sur les mesures compensatoires ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La parcelle Groupama Forêts entre Croix-d'Hins et le bourg de Marcheprime va faire l'objet d'une convention de mesures compensatoires pour recréer des habitats favorables, ce qui nécessitera quelques coupes ponctuelles de pins et leur substitution par des plantations de feuillus pour améliorer la qualité écologique du terrain. La majorité des arbres de haute tige sera donc conservée et sanctuarisée pour une trentaine d'années, là où l'exploitation forestière sans le projet aurait pu impliquer une coupe des pins.

45

« Quels sont vos engagements en matière d'énergie renouvelable et de gestion des coûts énergétiques ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

En termes d'énergie renouvelable, LISEA a fait le choix d'équiper le site d'un système de géothermie sur sondes qui devrait permettre de couvrir une très grande partie des besoins du projet en chaud et en froid. Le projet respectera les conditions d'implantation et les prescriptions de la GMI (Géothermie de Minime Importance) définies dans l'arrêté du 25 juin 2025.

46

« Comment peut-on privilégier des parcelles de Marcheprime dans le cadre des mesures compensatoires ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les mesures compensatoires environnementales ont été réalisées dans la Commune et dans les zones limitrophes. La compensation de la zone humide se fera sur la parcelle conservée par la Commune. Les boisements compensateurs ont été faits sur les parcelles dans la bourse de défrichement car ils doivent répondre à des critères précis fixés par l'État. Toutes les parcelles de la Commune ont été étudiées, aucune d'entre elles n'est éligible aux boisements compensateurs.



L'EMPLOI ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

47

« Par quels moyens peut-on imaginer des conditions préférentielles pour les habitants de Marcheprime dans l'accès aux offres d'emploi qui seront créées sur site ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Dans le cadre de notre démarche «Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine» (BDNA) niveau Argent, des dispositions incitatives seront mises en place pour privilégier l'emploi local pour des postes à compétences égales. En lien avec les organismes qualifiés, un volet insertion et formation ambitieux sera mis en œuvre dès le démarrage du chantier.

48

« Quelles possibilités de formation et d'accès à l'emploi avez-vous imaginés pour les Marcheprimais qui n'auraient pas les diplômes ou les compétences requises sur les postes recherchés ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

Nous avons pour objectif de nouer des partenariats avec France Travail (ex Pôle Emploi) et les services des collectivités afin de développer des dispositifs de formation et d'accès à l'emploi pour les marcheprimais.

LISEA s'est rapproché de la de CCI de Gironde et de Ferrocampus qui est le pôle régional de formation aux métiers du ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine pour réfléchir aux dispositifs de formation à mettre en place dès le démarrage du chantier.

Par ailleurs, LISEA a pris attache avec l'agence de développement économique «Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre» (BA2E). L'objectif consiste à accompagner le développement des nouveaux projets, les micro-entreprises locales et les entrepreneurs en fonction des nouvelles opportunités créées par le projet SMR de LISEA.



L'EMPLOI ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

49

« Dans quelle mesure les prestataires et les sous-traitants, auxquels les exploitants du site feront appel, peuvent-ils être des opérateurs locaux du territoire ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

La démarche « Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine » (BDNA) implique en effet de s'appuyer autant que possible sur des matériaux locaux et des entreprises du territoire.

Des dispositions contractuelles dans les dossiers de consultation seront intégrées.

50

« Envisagez-vous des solutions d'insertion professionnelle pour nos habitants et nos jeunes éloignés de l'emploi ? Combien d'emplois exactement seront réservés aux Marcheprimais ? Quels types d'emplois seront proposés ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

LISEA a pris des engagements d'ores et déjà très ambitieux en la matière, avec 10 % d'heures travaillées sur le chantier fléchées pour l'insertion à l'emploi. C'est 4 fois plus que le taux minimum pratiqué dans les appels d'offres publics du secteur et 2 fois plus élevé que la moyenne observée sur les chantiers publics et privés de Bordeaux Métropole. Ces engagements seront traduits dans les dossiers de consultation des entreprises.

LISEA s'est rapproché également des sociétés de nettoyage et d'entretien comme ONET, SAMSIC, afin de mettre en place, à terme, des dispositifs d'accompagnement sociaux et économiques afin de faciliter l'accès à l'emploi des personnes à mobilité réduite (PMR).

Le site aura besoin d'emplois qualifiés, avec la nécessité d'avoir des profils de formation au ferroviaire, mais aussi d'emplois d'entretien, de nettoyage de trains, par exemple, et d'autres types d'emplois divers dans le domaine du service.

La démarche « Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine » (BDNA) du projet comprend des objectifs très spécifiques en faveur de l'emploi et de l'insertion professionnelle avec des clauses d'insertion particulières. Afin d'atteindre le niveau Argent de cette démarche, LISEA s'est fixé l'objectif de favoriser au maximum l'emploi locale. Cette ambition est fléchée dans les appels d'offres pour les entreprises.