

Bilan de consultation du maître d'ouvrage

2021-2024

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



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

SOM- MAIRE

Préambule	3
-----------------	---

Partie 1: Présentation de la démarche d'information et de consultation	4
---	---

Informer les habitants : une démarche engagée dès le début du projet	4
Le dispositif de consultation	5
Les supports d'information	6
Le bilan de consultation	10

Partie 2: Focus sur les réunions publiques d'information et le cycle de consultation	11
---	----

Les trois réunions d'information (décembre 2021-novembre 2022)	11
Le cycle de consultation (septembre 2023 – janvier 2024)	13

Prochaines étapes du projet	18
--	----

Les annexes

ANNEXE 1: Supports des réunions	20
---------------------------------------	----

ANNEXE 2: Comptes rendus des réunions d'échanges thématiques.	262
--	-----

ANNEXE 3: Communiqué et invitation presse	290
---	-----

ANNEXE 4: Lettres d'information et flyer	295
--	-----

ANNEXE 5: 50 contributions mises en page	306
--	-----

ANNEXE 6: Articles de presse	333
------------------------------------	-----

Préambule

Engagé depuis 2019, le projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à Marcheprime porté par LISEA, concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux, apporte une solution concrète pour faciliter l'ouverture à la concurrence et répondre à la demande croissante des voyageurs et aux enjeux de décarbonation des mobilités actuels.

À ce jour, les sites de maintenance pour les trains aptes à la grande vitesse en France sont en effet gérés par SNCF Voyageurs et concentrés en Île-de-France et à Lyon. En proposant une solution de maintenance à proximité de Bordeaux (à moins de 20 minutes de la gare de Bordeaux Saint-Jean et connectée au Réseau Ferré National), complémentaire de l'offre existante, LISEA facilite ainsi l'arrivée de nouveaux opérateurs et l'accroissement de l'offre ferroviaire desservant le Sud-Ouest.

Dès le démarrage du projet en 2018, LISEA est entré en discussion avec les autorités locales, en premier lieu, la commune de Marcheprime. Lors des premiers échanges, ils ont convenu de la nécessité d'engager un dialogue avec les habitants et de les informer de leurs intentions. Une démarche réalisée en deux temps :

1. Un cycle d'information et d'échanges (de décembre 2021 à novembre 2022) ;
2. Un cycle de consultation du public (de septembre 2023 à janvier 2024).

Le premier temps a été l'occasion de présenter le projet et d'aborder plus précisément certains sujets, tels que la démarche acoustique et les solutions proposées, et les mesures de compensation environnementale.

La seconde étape a permis de sonder, d'identifier et de recenser les points d'intérêts et de vigilance du projet pour les habitants afin d'apporter les éclairages et les réponses nécessaires à toutes les interrogations.

Le jeudi 25 mars 2023, les élus du Conseil municipal de Marcheprime ont voté en séance, la vente de la parcelle à LISEA. Le permis de construire ainsi que la demande d'autorisation environnementale unique ont été déposés ensuite au courant du mois de juin 2023.

Aujourd'hui, LISEA s'est engagé à mettre en place un dispositif d'information continu avec les habitants jusqu'à la mise en service du site en 2027. Cette démarche a pour objectif de veiller à la compréhension du projet, de maintenir le dialogue avec les habitants et de recueillir leurs avis, questions et propositions afin d'inscrire encore davantage le projet de SMR dans une logique de transparence et de co-construction.

Le document ci-présent dresse un premier bilan de la consultation engagée depuis le 7 décembre 2021 jusqu'au 10 janvier 2024. Il retrace l'ensemble des moyens mis en place et revient sur les principales conclusions de cette démarche de consultation. Il est consultable directement depuis les sites Internet de LISEA et de la commune de Marcheprime.

Partie 1: Présentation de la démarche d'information et de consultation



INFORMER LES HABITANTS: UNE DÉMARCHE ENGAGÉE DÈS LE DÉBUT DU PROJET

Dès les prémices du projet, plus d'un an avant la séance du Conseil municipal actant la cession du terrain, LISEA et la municipalité de Marcheprime ont donc souhaité **informer de manière transparente la population. LISEA, en présence de la commune de Marcheprime a ainsi organisé**, en salle de La Caravelle, une première série de **trois réunions publiques de présentation du projet de décembre 2021 à novembre 2022.**

- Première réunion publique d'introduction et de présentation de l'intention de projet, le 7 décembre 2021 ;
- Deuxième réunion publique d'approfondissement, le 14 juin 2022 ;
- Troisième réunion publique de présentation des études acoustiques, notamment, le 7 novembre 2022.

Ces rencontres ont permis de faire ressortir **trois sujets source de préoccupations** pour les habitants : **le chantier, l'aménagement et l'intégration paysagère, les enjeux environnementaux et acoustiques, et les bénéfices pour la commune et le territoire.**

LE DISPOSITIF DE CONSULTATION

Afin d'approfondir la connaissance du projet sur les trois enjeux spécifiques ayant émergé des réunions publiques, de répondre aux inquiétudes des habitants, mais également de recueillir leurs propositions pour trouver des points d'amélioration du projet, LISEA a souhaité structurer cette dynamique et mettre en place un cycle de consultation.

Trois réunions d'échanges sur les trois thématiques ciblées, structurées autour de présentations générales et d'ateliers de travail sur des sous-thématiques, ont ainsi été organisées en salle des fêtes de Marcheprime.

- Première réunion : « L'aménagement, l'insertion paysagère et le chantier », le 21 septembre 2023 à 18h ;
- Deuxième réunion : « La démarche environnementale et acoustique », le 19 octobre 2023 à 18h ;
- Troisième réunion : « Les bénéfices pour Marcheprime et pour le territoire », le 16 novembre 2023 à 18h.



En conclusion de ce cycle d'échanges, **une réunion de restitution publique** a été organisée le mercredi 10 janvier 2024, de 20h à 21h30, salle de La Caravelle. Cette rencontre, a permis de présenter les cinquante contributions des habitants formulées à l'occasion de ces trois réunions ainsi que les actions concrètes mises en œuvre par LISEA pour y répondre.

UN GARANT POUR VEILLER AUX ÉCHANGES

Pour établir les conditions d'un dialogue impartial, objectif et transparent, LISEA et la commune de Marcheprime ont souhaité nommer un garant des prochaines étapes de réunions d'information. Pour cela, il a été proposé de nommer **M. Gazard-Maurel, membre du Conseil de développement du Pays BARVAL, une instance consultative et citoyenne du territoire.**

Son rôle a été de veiller au bon déroulement de ce cycle de consultation, de retranscrire de manière exhaustive le contenu des réunions et de s'assurer que toutes les expressions, interrogations et suggestions partagées par la population aient reçues une réponse.

Ce dernier a été introduit et présenté en amont à la presse le 14 juin 2023 lors de l'annonce du cycle de rencontres et de leurs thématiques. Il a ensuite été présent à toutes les réunions qui s'en sont suivies.



En complément, et afin d'approfondir les sujets hydrauliques et répondre aux interrogations des habitants sur la gestion des eaux du futur SMR, **une visite du site a été organisée le 23 février 2024** de 9h30 à 11h **en présence d'experts hydrogéologues issus du groupement de maîtrise d'œuvre.** Rassemblant sept habitants, cette rencontre a permis de poser et de lever toutes les questions, et de présenter concrètement les aménagements prévus pour la gestion des eaux.

Rencontre avec l'association « Marcheprime dit non »

« Marcheprime dit non » est un collectif d'habitants qui s'est constitué en association apolitique dont la vocation est « de veiller au cadre de vie des Marcheprimaises et Marcheprimais afin de continuer à vivre de façon agréable et raisonnée au sein de Marcheprime ».

L'association a sollicité LISEA pour obtenir des informations concernant les mesures acoustiques. Une rencontre a ainsi été organisée le 26 juin 2023, en présence de cinq membres opérationnels du projet de SMR de LISEA et de huit représentants du collectif à la Maison des Associations.

Cette réunion a été l'occasion de présenter les résultats des mesures acoustiques réalisées sur deux sites à proximité du SMR et d'échanger sur ce sujet. La présentation projetée leur a ensuite été adressée.

LES SUPPORTS D'INFORMATION

LE SITE INTERNET DE LISEA

Afin de présenter le projet et d'informer les habitants, **une page web dédiée au SMR** a été créée sur le site Internet de LISEA avec un formulaire de contact dédié. Cette page permet également de s'inscrire aux réunions et visites programmées : <https://www.lisea.fr/projet-de-smr/>. Elle sera alimentée tout au long du projet.

Une page dédiée à l'enquête publique mettant à disposition les documents soumis à l'enquête (Permis de Construire et Demande d'Autorisation Environnementale) est également en ligne depuis le 14 mars 2024 et accessible via la page consacrée au SMR.

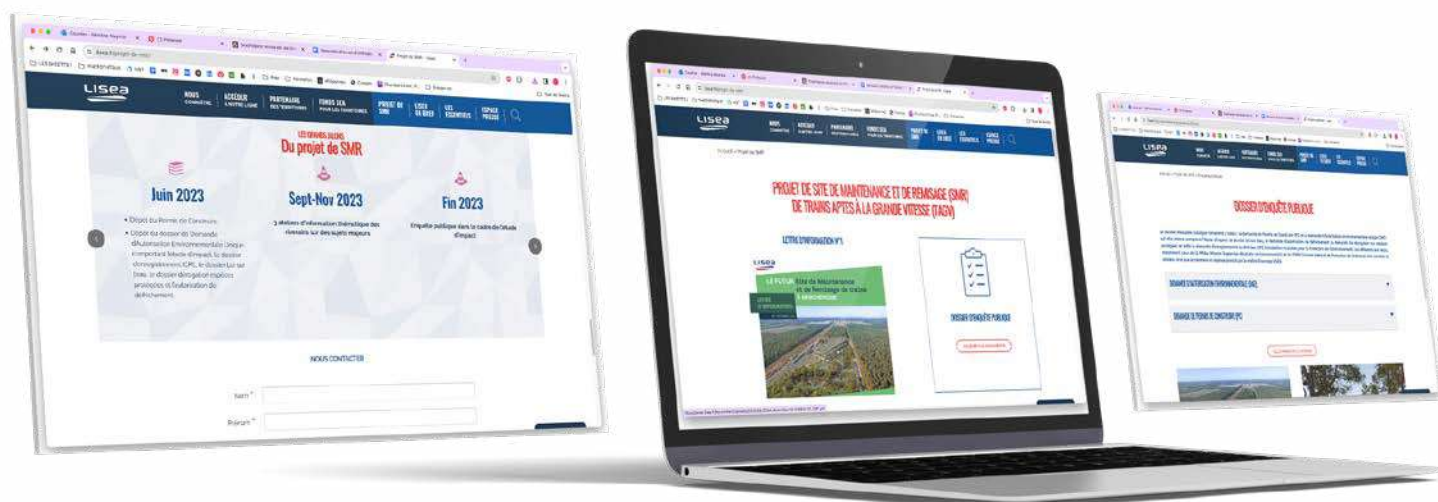




Photo extraite de l'article de Sud Ouest du 21 juin 2023

COMMUNIQUER AUPRÈS DE LA PRESSE LOCALE

Une conférence de presse annonçant la mise en place de la démarche de consultation a été organisée, en présence des médias Sud Ouest et la Dépêche du Bassin, du Directeur général de LISEA, de Monsieur le Maire de Marcheprime et du garant, le mercredi 14 juin 2023 à l'Hôtel de Ville.

À cette occasion, les journalistes ont également été conviés à participer aux trois réunions d'échanges thématiques.



Communiqué de
presse du 14 juin
2023



Photo de la conférence de presse en amont de la réunion publique de restitution du 10 janvier 2024

Une conférence de presse de clôture s'est également tenue en amont de la réunion publique de restitution du 10 janvier 2024, en salle de La Caravelle, afin de présenter les principaux enseignements du cycle d'échanges.



LA LETTRE D'INFORMATION

Afin de toucher l'ensemble des habitants et de communiquer tout au long du projet, LISEA s'est engagé à diffuser **une lettre d'information** à chaque étape importante d'avancement, à raison d'une à deux lettres par an, voire plus si nécessaire.

La première lettre d'information a été diffusée à 2800 exemplaires entre le 4 et le 11 septembre 2023.

- 150 lettres ont été distribuées en porte-à-porte auprès des habitants du quartier de Croix d'Hins, lundi 4 septembre 2023, afin d'informer en priorité les habitants se situant à proximité du site.
- 2 600 lettres ont été déposées dans les boîtes aux lettres des habitants de la commune dès le vendredi 8 septembre et jusqu'au 11 septembre 2023.
- 50 lettres ont été mises à disposition du public à l'accueil de l'Hôtel de Ville de Marcheprime, dès le lundi 11 septembre 2023.

Composé de 4 pages, ce document présentait le projet de SMR et a permis de servir de relais d'invitation aux trois réunions d'échanges thématiques.

La seconde lettre d'information, de 4 pages également, présentait les principales contributions des habitants et les mesures prises par LISEA pour améliorer le projet, exposées lors de la réunion de restitution du 10 janvier 2024. Elle a été diffusée auprès des habitants et de la mairie entre le 27 et le 29 mars 2024.

- 2 600 lettres ont été déposées dans les boîtes aux lettres des habitants.
- 200 lettres ont été mises à disposition du public à l'accueil de l'Hôtel de Ville de Marcheprime.

FLYER D'INVITATION À LA RÉUNION DE RESTITUTION

Afin de convier l'ensemble de la population à la réunion de restitution du 10 janvier 2024, 2600 flyers présentant les objectifs de cette rencontre et les modalités d'inscription ont été déposés dans les boîtes aux lettres des habitants entre le 18 et le 21 décembre 2023.



Photo de l'Hôtel de Ville de Marcheprime

LES RELAIS D'INFORMATION MUNICIPAUX COMPLÉMENTAIRES

En complément de la communication de LISEA, la commune a proposé ses supports de diffusion et ses lieux d'accueil au public pour relayer les différents documents d'information et d'invitation aux réunions thématiques ainsi qu'à la visite sur site avec les hydrogéologues.

Le magazine d'information municipale de Marcheprime « Mes Actus »

Avant chaque réunion d'échanges thématique, la date, l'objet, l'heure et le lieu ont été communiqués et relayés dans les rubriques « Agenda » du magazine d'information de la collectivité :

- « Mes actus » de septembre 2023 : annonce de la première réunion du 21 septembre 2023 ;
- « Mes actus » d'octobre 2023 : annonce de la deuxième réunion du 19 octobre 2023 ;
- « Mes actus » de novembre 2023 : annonce de la troisième réunion du 16 novembre 2023 ;
- « Mes actus » de janvier 2024 : paragraphe descriptif d'annonce et d'invitation à la réunion de restitution du 10 janvier 2024.

RÉUNION DE RESTITUTION

Mercredi 10 janvier à 20h
Salle de la Caravelle

Cycle d'échanges avec les marcheprimais

Depuis le mois de septembre, trois réunions thématiques ont été organisées sur trois enjeux majeurs du projet de futur Site de Maintenance et de Remisage de LISEA à Croix-d'Hins :

1. L'aménagement, l'insertion paysagère et l'organisation du chantier.
2. La démarche environnementale et les mesures acoustiques.
3. Les bénéfices pour Marcheprime et pour le territoire.

Chacune de ces rencontres a été l'opportunité pour les Marcheprimais d'être acteurs du projet et de partager leurs suggestions afin de le compléter et de l'améliorer, dans le cadre de groupes de travail dédiés.

« Peut-être est-il possible d'étudier l'installation de panneaux photovoltaïques, que ce soit sur les abords ou sur les voies de remisage de trains ? »

Pour veiller à la qualité des engagements, un garant de cette démarche d'échange, présent à chaque réunion, a recueilli et compilé toutes les observations des habitants.

Au regard des très nombreuses propositions formulées, LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), constructeur et futur gestionnaire de long-terme du SMR vous donne rendez-vous pour partager les conclusions de ce cycle d'échanges et les propositions retenues mercredi 10 janvier 2024 à 20h en salle de la Caravelle.

+ 9h d'échanges

30 questions posées

Ces magazines sont distribués chaque trimestre directement dans les boîtes aux lettres des habitants, soit auprès des 2 600 foyers de la commune. Ils sont également accessibles dans les cinq lieux d'accueil du public de la commune :

- Le CCAS ;
- La bibliothèque ;
- L'Hôtel de ville ;
- La salle de spectacle La Caravelle ;
- L'Espace Blieck.

AGENDA

Retrouvez le détail des événements sur www.ville-marcheprime.fr

VENDREDI 25 AOÛT, 15H30 À 19H30, PARC DE L'ÉGLISE CAP33 TOUR

VENDREDI 25 AU DIMANCHE 27 AOÛT, PARC PEREIRE FÊTES DE L'ÉTÉ

SAMEDI 2 SEPTEMBRE, 10H À 18H, PARC DE L'ÉGLISE FORUM DES ASSOCIATIONS

VENDREDI 8 SEPTEMBRE, 18H30 INAUGURATION DE LA RUE DANIEL DIGNEAUX

SAMEDI 9 SEPTEMBRE, 9H À 18H, SALLE DES FÊTES EXPOSITION DE MODÉLISME FERROVIAIRE ET BOURSE AUX JOUETS DE COLLECTION

DIMANCHE 17 SEPTEMBRE, 8H30 À 13H30, RUE BLIECK LE MARCHÉ FÊTE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA MOBILITÉ

DU 17 AU 23 SEPTEMBRE SEMAINE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

JEUDI 21 SEPTEMBRE, À 18H30, SALLE DES FÊTES RÉUNION D'INFORMATION et de consultation de la population sur le projet de centre de remisage et de maintenance de trains LISEA

VENDREDI 22 SEPTEMBRE, 19H, LA CARAVELLE LA GRANDE OUVERTURE

SAMEDI 23 SEPTEMBRE, À PARTIR DE 11H, BIBLIOTHÈQUE OUVERTURE DE SAISON

SAMEDI 23 SEPTEMBRE, 17H BALADE TRACES ET EMPREINTES 5€ adultes / gratuit moins de 2 ans. Réservation obligatoire : 05 57 70 67 56 ou info@tourisme-coeurdubassin.com

DIMANCHE 24 SEPT. DE 8H À 11H30 RANDONNÉE VTT ET PÉDESTRE par le Club des Écureuils

DIMANCHE 24 SEPTEMBRE, 11H, PARC DE L'ÉGLISE FESTIVAL CADENCES Spectacle de danse « Les Éphémères »

MARDI 26 SEPT, 14H, LA CARAVELLE CINÉ-THÉ

JEUDI 28 SEPTEMBRE, 20H, MAIRIE CONSEIL MUNICIPAL
Sur inscription : 05 57 71 12 10
Retransmission en direct sur la page Facebook de la ville.

SAMEDI 30 SEPTEMBRE, 14H30 BALADE NATURE : PAYSAGE À TRAVERS LE TEMPS DE L'ÉGLISE À CROIX D'HINS
5€ adultes / gratuit moins de 2 ans.
Réservation obligatoire : 05 57 70 67 56 ou info@tourisme-coeurdubassin.com

DIMANCHE 1^{ER} OCTOBRE, 14H30, SALLE DES FÊTES LOTO DU CLUB DE LA CHAÎNE DE L'AMITIÉ

TOUS LES DIMANCHES MARCHÉ MUNICIPAL
De 8h30 à 13h30
Rue Jacques Blieck

Mes Actus est le mensuel de la Ville de Marcheprime • Directeur de publication : Manuel MARTINEZ • responsable de publication : Maylis BATS • rédaction et mise en page : Benjamin LABRO et Sandra LE GARREC • Conception graphique : www.aggelos.fr • Impression : Imprimerie BLF • Tirage : 2600 exemplaires
• Dépôt légal : à parution • Reproduction même partielle interdite, sauf autorisation • Crédits photos : Photothèque Mairie Marcheprime • N° ISSN 2552-4135

Les panneaux d'information lumineux

Cinq panneaux d'information municipale électronique sont installés sur l'espace public de la commune et relaient les informations, services publics et manifestations de la municipalité. Ils ont été employés pour informer la population des premières réunions d'information, des réunions du cycle de consultation et de la visite sur site avec les hydrogéologues. Ils sont installés :

- Face à l'Hôtel de Ville ;
- Au niveau du carrefour central de la Départementale 5 et de la Départementale 1250 ;
- Au cimetière ;
- À la salle de spectacle de La Caravelle ;
- À l'entrée du quartier de Croix d'Hins.



LE BILAN DE CONSULTATION

Le document ci-présent compile l'ensemble des moyens et des relais de communication qui ont été employés pour faire connaître le futur projet de SMR. Il sera disponible sur les sites Internet de LISEA et de la commune.

Partie 2: Focus sur les réunions publiques d'information et le cycle de consultation

LES TROIS RÉUNIONS D'INFORMATION (DÉCEMBRE 2021-NOVEMBRE 2022)

PREMIÈRE RÉUNION PUBLIQUE D'INTRODUCTION ET DE PRÉSENTATION DU PROJET

(mardi 7 décembre 2021, 20h-22h, salle de La Caravelle)

Objectifs de la réunion :

- Faire connaître l'intention de la commune de favoriser l'attractivité du territoire communal, notamment par l'aménagement du quartier de Croix d'Hins, et présenter la parcelle concernée, située en AUi (zone destinée à être aménagée pour des activités artisanales, économiques ou industrielles) ;
- Présenter le maître d'ouvrage LISEA et le projet de SMR ;

- Contextualiser le projet du SMR dans les objectifs nationaux et européens de développement de l'offre ferroviaire pour répondre aux enjeux climatiques et à la demande croissante de mobilité ;
- Préciser la localisation du projet et ses avantages pour la commune de Marcheprime ;
- Présenter le site et les équipements prévus par la diffusion de schémas et de cartographies 3D ;
- Informer des enjeux environnementaux pris en compte : biodiversité et cadre de vie du site, démarche labellisée et périmètre des mesures de compensation ;
- Partager le calendrier prévisionnel du projet.

Déroulé de la réunion :

- Présentation générale ;
- Questions-réponses.

A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique



302+38 km infrastructure



500 ouvrages d'art dont
24 viaducs



9 000 emplois au pic du chantier



Une phase de construction maîtrisée
Chantier majeur achevé en moins de 6 ans,
livré avec 1 mois d'avance

LISEA



LISEA

100
participants



DEUXIÈME RÉUNION PUBLIQUE D'APPROFONDISSEMENT ET DE PRÉCISION

(mardi 14 juin 2022, 20h-22h, salle de La Caravelle)

Objectifs de la réunion :

- Revenir sur les objectifs, l'intention de la commune d'aménager la zone et les raisons d'être du SMR ;
- Présenter un point d'étape sur les études de faisabilités techniques ;
- Préciser la localisation du projet, les différentes zones comprises sur la parcelle, les distances entre le SMR et les lieux d'habitation ;
- Projeter à nouveau les schémas et cartographies 3D de mise en situation de l'équipement ;

- Rappeler les enjeux environnementaux pris en compte : intégration des caractéristiques du site, études acoustiques en cours, démarche environnementale labellisée et périmètre des mesures de compensation ;
- Partager le calendrier prévisionnel du projet ;
- Apporter des réponses aux idées reçues, notamment sur les rumeurs concernant l'augmentation du trafic ferroviaire, la qualification des emplois créés, les enjeux environnementaux.

Déroulé de la réunion :

- Présentation générale du projet ;
- Questions-réponses.



TROISIÈME RÉUNION PUBLIQUE DE PRÉCISION ET DE PARTAGE DES ÉTUDES TECHNIQUES ET ACOUSTIQUES

(lundi 7 novembre 2022, 20h00-22h00, salle de la Caravelle)

Objectifs de la réunion :

- Rappel du projet et du contexte ;
- Présenter aux participants des schémas de repères et des référentiels en termes de niveaux sonores et de bruit, et rappeler les obligations légales qui s'appliquent pour un projet comme celui du SMR ;

- Informer et rendre compte de l'état des lieux des études techniques et acoustiques menées par le maître d'ouvrage ;
- Détailler la période et les résultats des relevés acoustiques réalisés depuis les 3 zones d'habitation du site de Croix d'Hins ;
- Présenter les dispositifs anti-bruit et les actions envisagées pour compenser l'impact environnemental ;
- Partager les engagements du maître d'ouvrage concernant la poursuite du travail d'information des habitants.

Déroulé de la réunion:

- Partage des résultats des études techniques et acoustiques;
- Questions-réponses.



LE CYCLE DE CONSULTATION (SEPTEMBRE 2023 – JANVIER 2024)

L'objectif de cette démarche était d'approfondir les trois thématiques identifiées lors du premier cycle d'information, de favoriser au maximum les interactions et de recueillir les questions et propositions des participants afin d'améliorer le projet. Pour cela, il a été décidé de structurer les réunions autour de présentations générales de spécialistes et d'experts, et d'atelier thématiques participatifs en groupes restreints.

Pour s'assurer de la bonne intelligibilité des échanges et des réponses apportées, veiller à compiler toutes les remarques et réflexions, le garant était présent à chaque rencontre. Par ailleurs, afin de ne pas interférer dans cette relation directe entre les habitants et LISEA, la commune de Marcheprime a souhaité ne pas participer aux réunions.

Chiffres clés



3

RÉUNIONS
d'échanges thématiques



1

RÉUNION
de restitution



8

HEURES
d'échanges



7

ATELIERS



130

PARTICIPANTS



50

CONTRIBUTIONS
recensées

LES ATELIERS :

1. L'insertion paysagère
2. Les équipements anti-bruit
3. Les sujets hydrauliques
4. Les interfaces et la vie du chantier
5. L'exploitation du site
6. Les mesures environnementales
7. L'emploi et le développement économique

PREMIÈRE RÉUNION : « L'AMÉNAGEMENT, L'INSERTION PAYSAGÈRE ET LE CHANTIER »

(jeudi 21 septembre 2023, 18h00-22h00, salle des fêtes de Marcheprime)

Interventions :

- **Introduction :** Philippe Jausserand – Directeur général de LISEA
- **Deux spécialistes issus du groupement de maîtrise d'œuvre :**
 - Céline Ngahane – Architecte du Groupement de maîtrise d'œuvre chez L'HEUDÉ & ASSOCIÉS
 - Anaïs Talbot – Directrice du Groupement de maîtrise d'œuvre d'EGIS

Objectifs de la réunion :

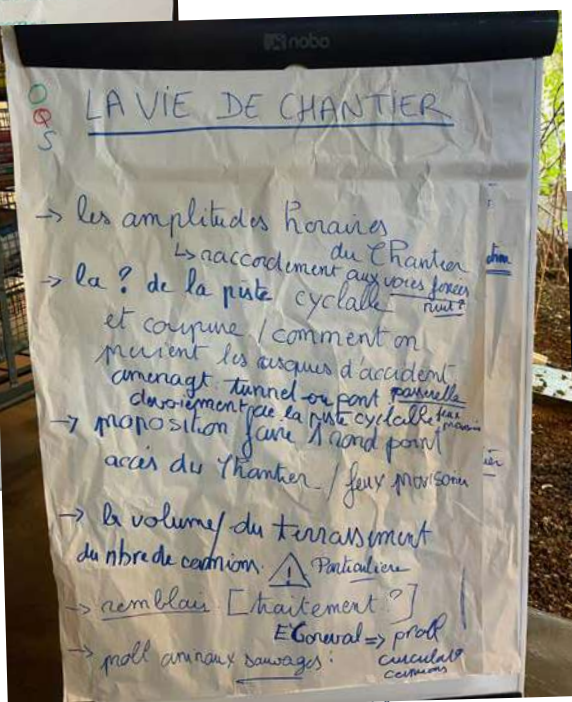
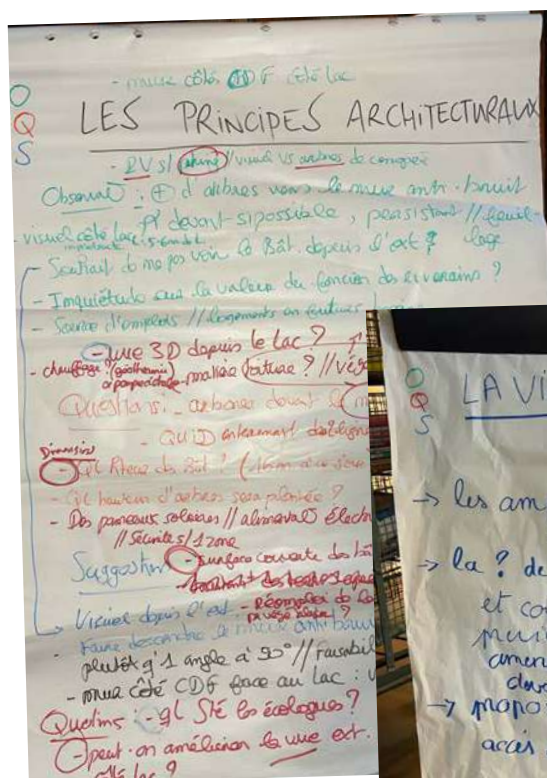
- Présenter de manière générale les aspects architecturaux et paysagers du site ;
- Susciter les réactions et les questions des participants ;
- Diffuser des maquettes, des schémas et des études pour présenter plus en détails le projet ;
- Partager, échanger et inciter la population à réagir dans le cadre d'ateliers thématiques ;
- Recueillir les observations et les suggestions des participants.



Support fabriqué et présenté du plan masse lors de la réunion du 21 septembre 2023

Déroulé de la réunion :

- Introduction ;
- Présentation du projet architectural par les experts ;
- Questions-réponses sur la présentation ;
- Mise en place des ateliers de participation pour aborder, en groupe restreint, les sous-thèmes suivants :
 - Les principes architecturaux
 - Les éléments paysagers
 - Les interfaces et les limites du projet
 - La vie du chantier
- Restitution des groupes par les animateurs ;
- Synthèse générale.



Photos des paperboards des ateliers de la réunion du 21 septembre 2023

38 participants

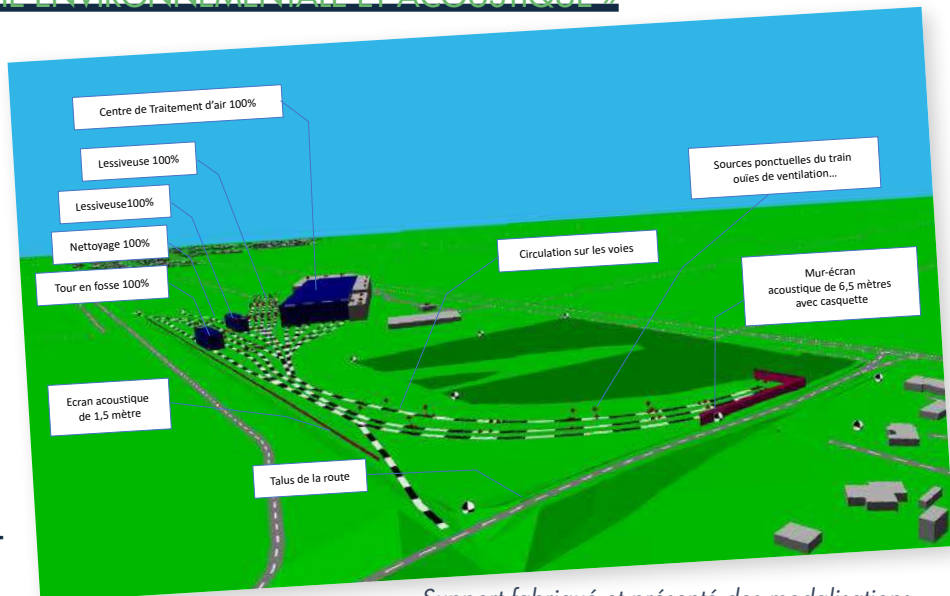


DEUXIÈME RÉUNION : « LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE ET ACOUSTIQUE »

(jeudi 19 octobre 2023, 18h-22h, salle
des fêtes de Marcheprime)

Interventions:

- **Introduction :** Philippe Jausserand – Directeur général de LISEA
- **Deux spécialistes issus du groupement de maîtrise d'œuvre :**
 - Maxime Jabier – Expert acoustique & directeur chez ACOUSTB (bureau d'études acoustiques)
 - Anaïs Talbot – Directrice du Groupement de maîtrise d'œuvre d'EGIS
- **Un spécialiste des mesures de compensation environnementale :**
 - David Lenoir – Responsable des mesures compensatoires de LISEA



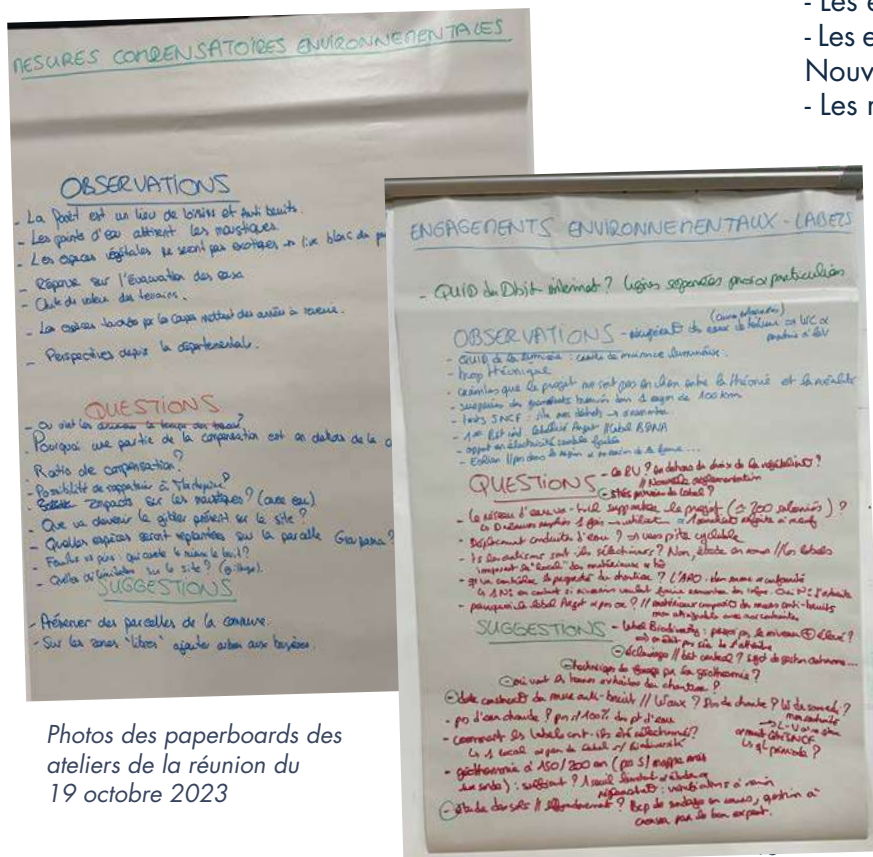
Support fabriqué et présenté des modalisations
3D du bruit lors de la réunion du 19 octobre 2023

Objectifs de la réunion:

- Présenter globalement le projet en termes acoustique et environnemental ;
- Susciter les réactions et les questions des participants ;
- Présenter le projet plus en détails via des maquettes, des schémas et des études ;
- Partager, échanger et inciter la population à réagir dans le cadre d'ateliers thématiques ;
- Recueillir les observations, les questions et les suggestions des participants.

Déroulé de la réunion:

- Introduction ;
- Présentations :
 - La démarche acoustique par ACOUSTB
 - Les mesures compensatoires par LISEA
 - La considération de l'environnement au sein du projet par EGIS
- Questions-réponses ;
- Mise en place des ateliers de participation pour aborder, en groupe restreint, les sous-thèmes suivants :
 - L'étude acoustique
 - Les équipements absorbants
 - Les engagements sur les labels (Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine « BDNA », Biodiversity)
 - Les mesures compensatoires environnementales
- Restitution des groupes par les animateurs ;
- Synthèse générale.



Photos des paperboards des
ateliers de la réunion du
19 octobre 2023

26 participants



TROISIÈME RÉUNION : « LES BÉNÉFICES POUR MARCHEPRIME ET POUR LE TERRITOIRE »



(jeudi 16 novembre 2023, 18h-22h, salle des fêtes de Marcheprime)

Interventions :

- **Introduction :** Philippe Jausserand – Directeur général de LISEA
- **Présentations :**
 - Maxime Lafage – Directeur de projet du Site de Maintenance et de Remisage de LISEA
 - Adrien Solano – Responsable de programmes immobiliers – ADIM Nouvelle-Aquitaine (assistant à maîtrise d'ouvrage de LISEA).

Objectifs de la réunion :

- Présenter les enjeux liés à l'emploi et à l'impact économique, et les bénéfices structurels directs pour le territoire ;
- Susciter les réactions et les questions des participants ;
- Présenter des études comparatives avec d'autres sites de maintenance et de remisage pour mettre en perspective le projet ;
- Recueillir les observations, les questions et les suggestions des participants.

Déroulé de la réunion :

- Introduction ;
- Contexte du projet et effets sur la mobilité ;
- Typologie des métiers dans un SMR ferroviaire ;
- Focus sur la thématique de l'emploi (au regard des sites de maintenance et de remisage de taille équivalente situés en Italie et au Maroc) et de l'insertion professionnelle ;
- Les bénéfices directs du projet pour le quartier de Croix d'Hins ;
- Retombées pour les territoires ;
- Synthèse des échéances ;
- Conclusion.

RÉUNION DE RESTITUTION PUBLIQUE DU CYCLE D'ÉCHANGES

(mercredi 10 janvier 2024, 20h00-21h30, salle de La Caravelle)

Cette réunion publique a permis de revenir sur chacune des cinquante contributions recensées lors des trois réunions d'échanges thématiques et de présenter aux participants les réponses et solutions concrètes de LISEA pour y répondre. A cette occasion, le garant, les équipes de la maîtrise d'ouvrage ainsi que des représentants de la collectivité et de la COBAN étaient présents.

Objectifs de la réunion :

- Présenter les cinquante contributions des participants, regroupées au sein de sept thématiques ;
- Présenter les études et les analyses qui ont permis de guider les décisions de LISEA dans la prise en compte des contributions et la recherche de solutions ;
- Recueillir les dernières observations, questions et suggestions des participants.

Sept thématiques et cinquante contributions

Les trois réunions thématiques ont donné lieu à des échanges riches et constructifs où les participants ont pu donner leur avis, partager leurs observations et leurs suggestions. L'objet de la réunion de restitution consistait à présenter les réponses du maître d'ouvrage à chaque contribution recueillie.

Au total, ce sont donc près de cinquante contributions regroupées au sein des sept thématiques telles que :

1. L'insertion paysagère

- Les espaces verts ;
- L'aspect visuel des bâtiments ;
- Les démarches environnementales.

2. Les équipements anti-bruit

- Les études acoustiques ;
- Les murs acoustiques ;
- Les mesures anti-bruit en phase chantier et en phase d'exploitation.

3. Les sujets hydrauliques

4. Les interfaces et la vie du chantier

- La sécurité ;
- La vie du chantier.

5. L'exploitation du site

- La gestion du site ;
- La gestion des circulations.

6. Les mesures environnementales

7. L'emploi et le développement économique

50
participants



Déroulé de la réunion :

- Introductions :
 - Manuel Martinez – Maire de Marchepierre
 - Cédric Pain – Vice-Président de la COBAN, Maire de Mios, Conseiller Départemental
 - Philippe Jausserand – Directeur Général de LISEA
- Présentation de la soirée et de la démarche de restitution ;
- Intervention du garant ;
- Présentation des contributions et réponses apportées par les équipes de LISEA ;
- Conclusion.

Prochaines étapes du projet

Enquête publique :
mi-avril à mi-mai 2024.

**Prochaines étapes
identifiées au second
semestre :**

- Réunion publique
d'étape de chantier
- Deuxième semestre
2024 : Lettre
d'information n°3

D'autres actions sont
susceptibles de compléter
ce dispositif.

La démarche d'information
et de consultation des
habitants se poursuivra
jusqu'à la mise en service
du site, en 2027.



SOM- MAIRE ANNEXES

ANNEXE 1: Supports des réunions.....	20
---	-----------

ANNEXE 2: Comptes rendus des réunions d'échanges thématiques.	262
1 ^{ère} réunion d'échange thématique	263
2 ^e réunion d'échange thématique	274
3 ^e réunion d'échange thématique	285

ANNEXE 3: Communiqué et invitation presse	290
Communiqué de presse – conférence du 14 juin 2023	291
Invitation presse conférence de presse du 10 janvier 2024	294

ANNEXE 4:	
Lettres d'information et flyer	295
Lettre n°1	296
Lettre n°2	300
Flyer	304

ANNEXE 5: 50 contributions mises en page	306
---	------------

ANNEXE 6: Articles de presse	333
---	------------

ANNEXE 1: Supports des réunions



Projet de développement économique Quartier Croix-d'Hins

Réunion publique d'information et de concertation

7 décembre 2021



Déroulé

20h à 20h30

Présentation des intentions d'un projet de développement économique

20h30 à 21h45

Questions – Réponses

22h

Fin de la réunion

Un PLU adapté pour favoriser l'attractivité du territoire communal...



- Elaboration et évolution du document d'urbanisme (PLU) :
- Prescription le 9 avril 2010
- Arrêt du projet le 10 décembre 2015
- Approbation le 8 septembre 2016
- Modification n° 1 approuvée le 22 juin 2017
- Modification n° 2 approuvée le 11 décembre 2019 et abrogée le 23 juin 2021
- Modification n° 3 approuvée le 23 juin 2021
- Révision allégée en cours

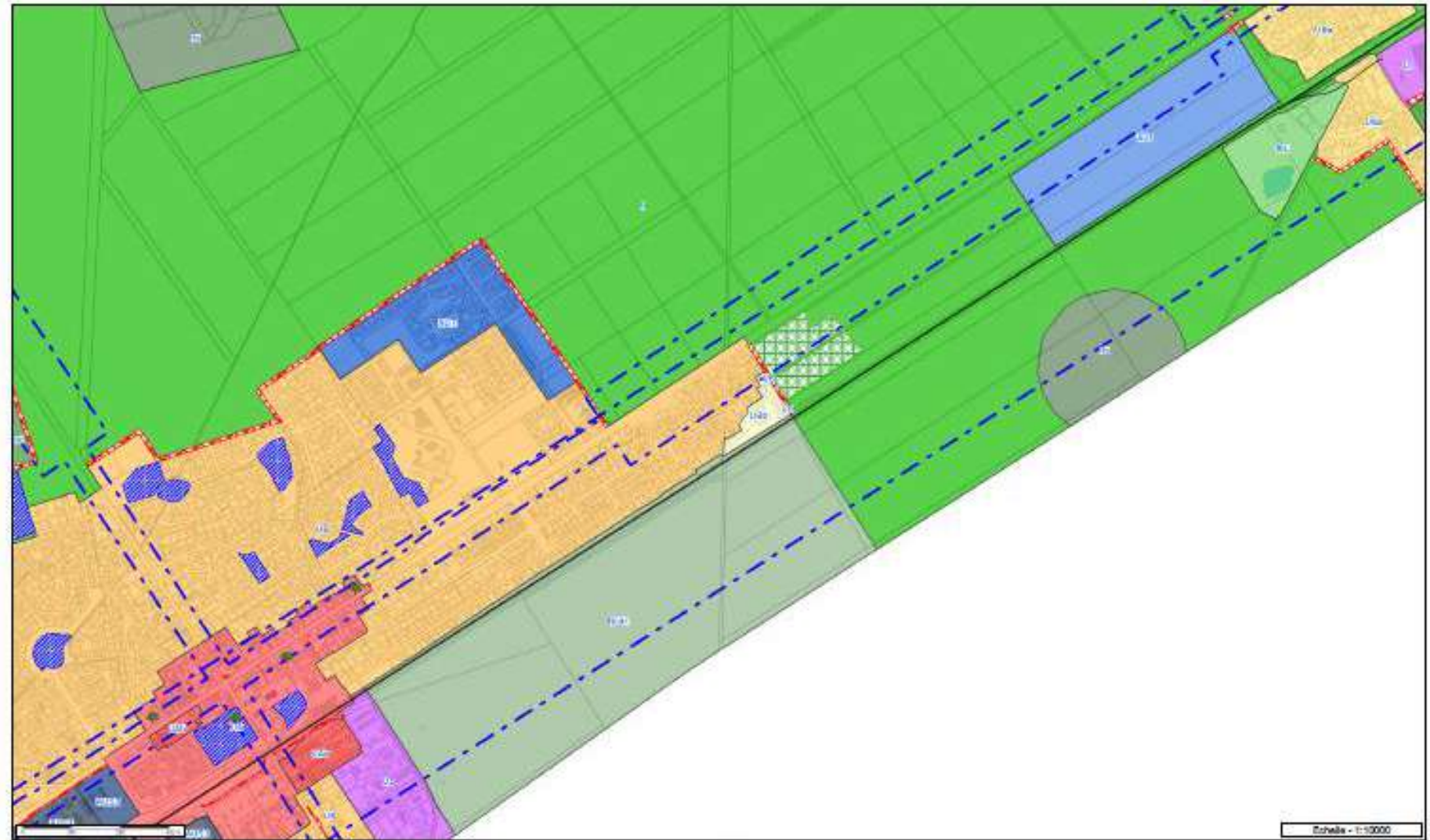
Adapté pour favoriser l'attractivité du territoire de la COBAN



Vue aérienne Nord de Marcheprime



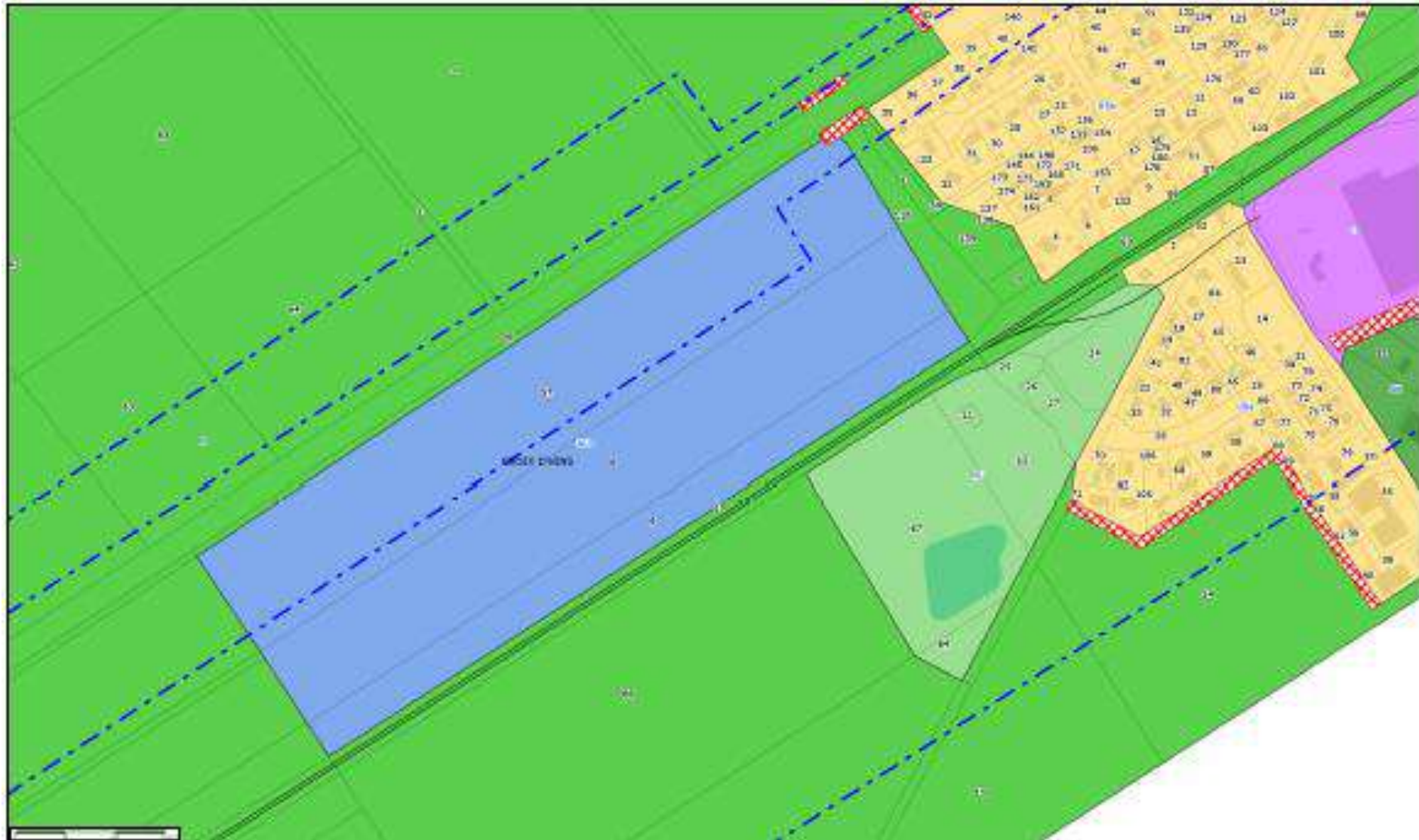
Zonage du PLU Nord de Marcheprime



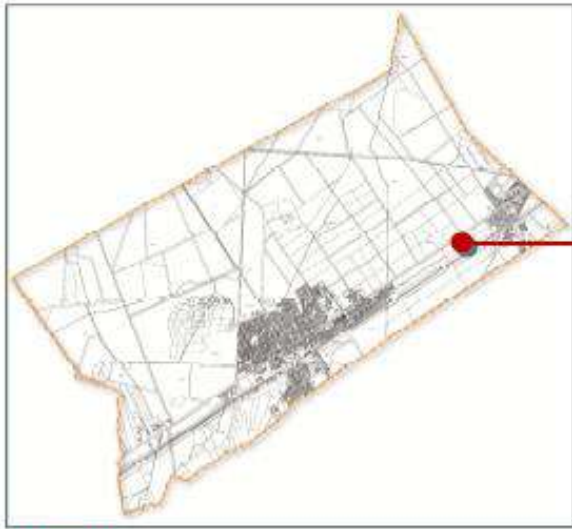
18 hectares à aménager (vue aérienne)



18 hectares en zone AUI à aménager (vue aérienne)



PLU de Marcheprime - Orientations d'Aménagement et de Programmation



CONTEXTE

Ce terrain communal, couvre une superficie d'environ 18 hectares, et se situe entre la voie ferrée et la RD 1250, à l'Ouest du quartier de Croix d'Hins. Il est traversé par une canalisation électrique (servitude I4) et une canalisation d'adduction en eau potable. Son urbanisation constitue une opportunité importante pour l'accueil de nouvelles entreprises sur la commune. Son aménagement se justifie d'autant plus que la commune est propriétaire du foncier.

CONDITIONS D'OUVERTURE A L'URBANISATION

L'urbanisation de la zone est autorisée sous réserve de la réalisation préalable des réseaux d'assainissement d'eaux usées et d'eaux pluviales nécessaires.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE

- Secteur à vocation d'artisanat et d'industrie.
- Recul des constructions par rapport à la RD1250 pour des raisons de sécurité et d'intégration paysagère des bâtis.
- Accès à créer sur la rue de la Station.
- Evitement de la zone humide
- Traitement paysager des limites de l'opération, à l'interface avec la RD et des espaces déjà urbanisés.
- Création d'un parking paysager au centre de la zone permettant parallèlement l'infiltration des eaux pluviales.

PLU de Marcheprime - Orientations d'Aménagement et de Programmation



SCHEMA DE PRINCIPLE



A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique

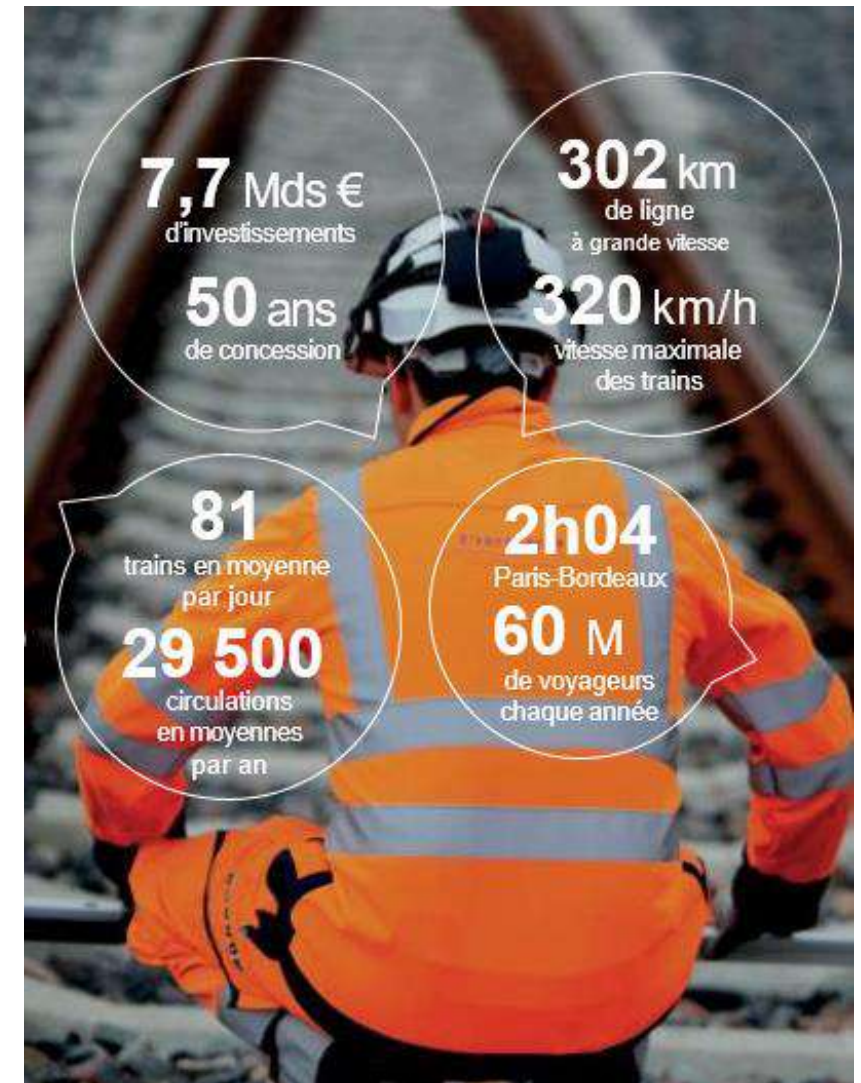


Concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux (LGV SEA), en service depuis le 2 juillet 2017, LISEA est la première entreprise privée en France gestionnaire d'une infrastructure dédiée à la grande vitesse ferroviaire. Signé le 16 juin 2011 entre SNCF Réseau et LISEA dans un contexte financier contraint, le contrat de concession accordé à LISEA pour une durée de 50 ans.

LISEA est détenue par les groupes VINCI Concessions, Caisse des Dépôts, MERIDIAM et Ardian.

Limitant les investissements publics, le contrat engendre la prise en charge par LISEA de l'intégralité des risques pour toute la durée de la concession : financement, construction, trafic, maintenance, exploitation et sécurité.

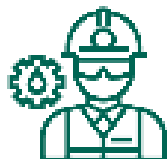
51% part des contributions publiques contre 75% à 100% pour les autres réalisations de LGV



A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique



302+38 km infrastructure



500 ouvrages d'art dont
24 viaducs



9 000 emplois au pic du chantier



Une phase de construction maîtrisée

Chantier majeur achevé en moins de 6 ans,
livré avec 1 mois d'avance

A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe-Atlantique



Une politique de responsabilité environnementale et sociale engagée

3800 hectares de mesures environnementales validés par l'Etat.

Des mesures et suivis assurés sur le long terme aux cotés de **500** acteurs impliqués au quotidien et contrôlé par les services de l'Etat

Un **Observatoire** environnemental

CompenSEA, application qui regroupe l'ensemble des données liées aux mesures environnementale, consultable par les services de l'Etat, les associations impliquées

Un fonds de dotation, le **FONDS SEA** pour la transition des territoires



Un contexte qui favorise le ferroviaire, réponse aux enjeux climatiques

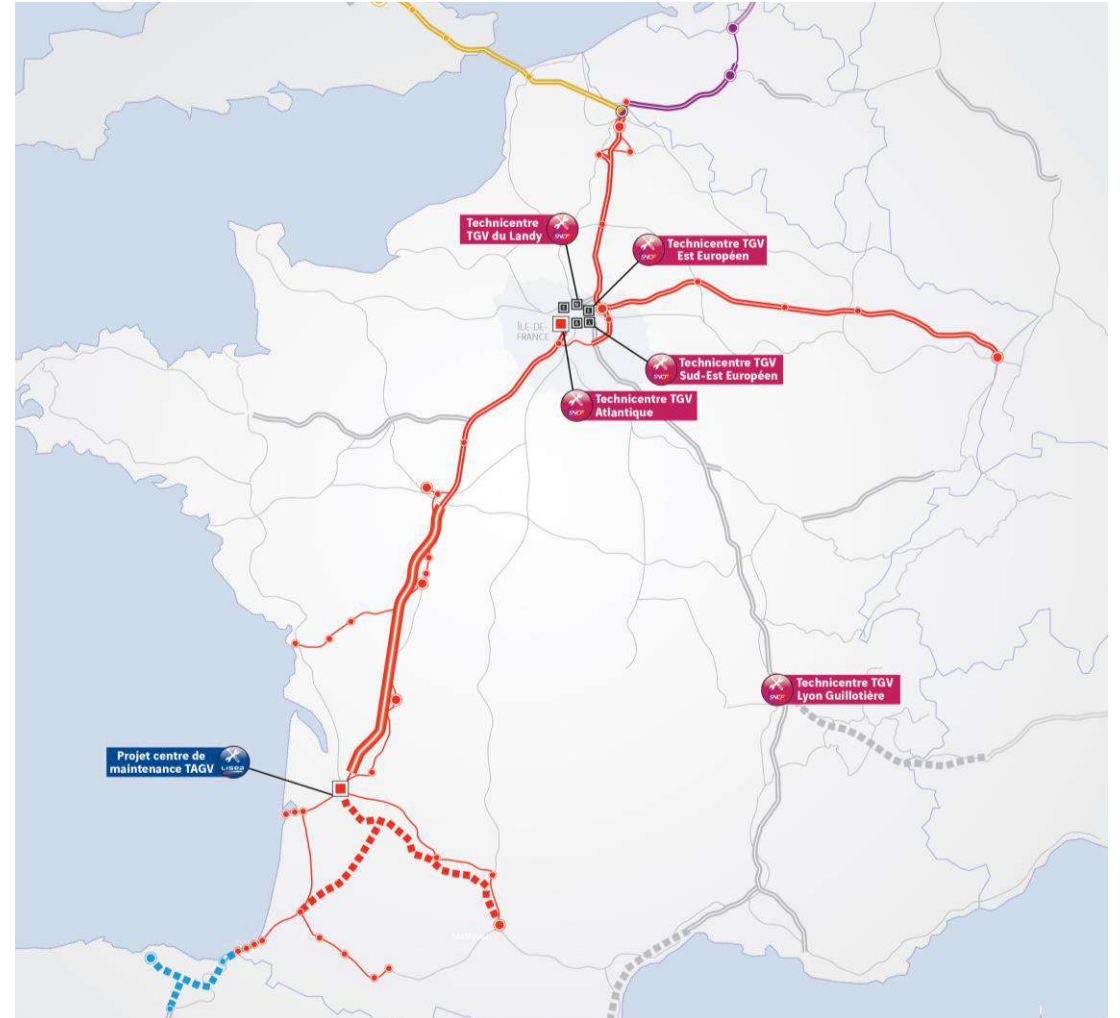
- Le « Pacte Vert », adopté le 14 juillet dernier, engage les 27 membres de l'Union européenne, à faire de l'Europe le premier continent neutre en carbone à l'horizon 2050. Le plan de relance positionne la transition écologique au cœur de ses investissements. ;
- La préservation de la biodiversité et la lutte contre le réchauffement climatique passent par la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports ;
- La stratégie de l'Union européenne et des pouvoirs publics est de promouvoir le ferroviaire et en particulier le train à grande vitesse pour l'avenir, face à d'autres modes plus polluants sur des distances <3h ;
- Des opérateurs qui se positionnent en France afin de compléter l'offre ferroviaire existante ;
- La condition de réussite du développement du transport ferroviaire pour l'axe Sud-Ouest, en faveur de l'attractivité des territoires, de la mobilité des citoyens, des cofinanceurs publics de la LGV, des opérateurs, des gestionnaires d'infrastructure, est liée à la création d'un centre de maintenance et de remisage de trains à grande vitesse

La condition de réussite du développement ferroviaire sur le Sud Ouest

La desserte TGV empruntant la Ligne SEA



Les centres de maintenance TGV de la SNCF aujourd'hui

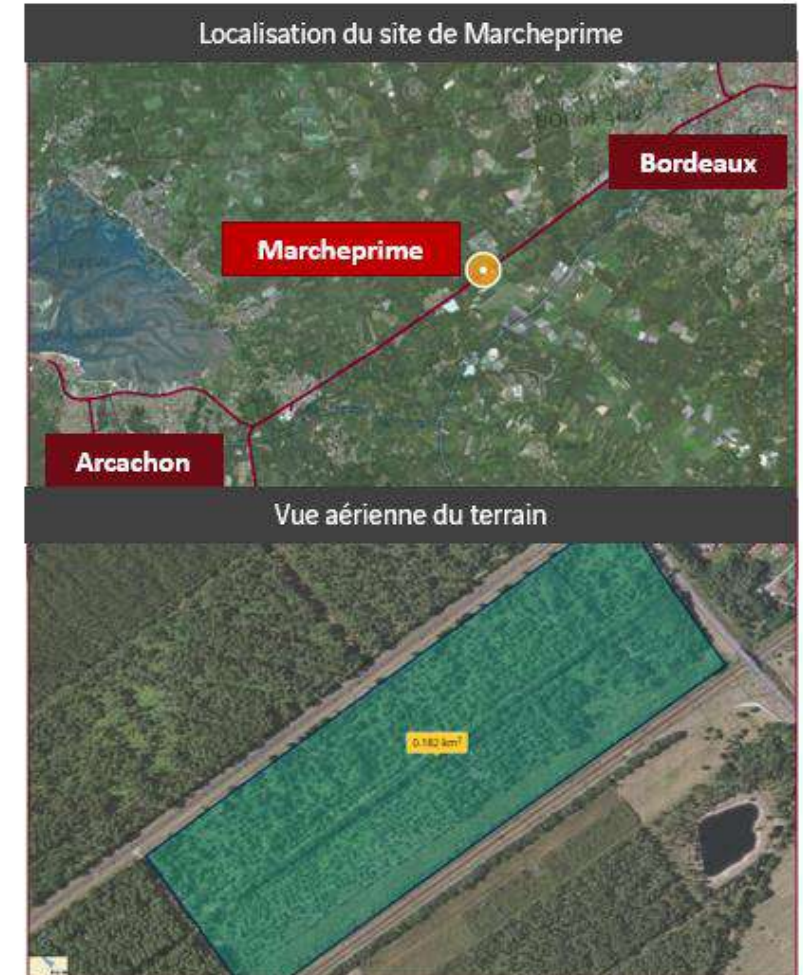


Pourquoi investir dans un centre de maintenance et de remisage des trains ?

- La maintenance du matériel roulant constitue une composante essentielle du service de transport ferroviaire
- Proposer une offre de maintenance complémentaire aux Technicentres de maintenance TGV gérés par SNCF Voyageurs

Le site de Marcheprime

- 18,3ha d'un seul tenant avec 750m en bordure de la ligne Bordeaux>< Arcachon
- 3 parcelles cadastrales appartenant à la Commune de Marcheprime, zone à urbaniser dans le PLU à vocation industrielle
- Pas de contre-indication environnementale majeure à ce stade, malgré la nécessité de prendre en compte les zones humides
- Proximité de Bordeaux Saint-Jean (20min) et d'Arcachon (25min), pas d'aménagement routier (RD1250)
- Accès direct au réseau RTE à 150m
- Tenue de plusieurs réunions de travail avec la Mairie et la COBAN depuis fin 2019



Un projet qui favoriserait l'attractivité de Marcheprime et du Nord Bassin

- Permet la création d'environ **100 emplois qualifiés directs et autant d'emplois indirects**
- Représente, au-delà du foncier, des recettes fiscales durables pour la Mairie de Marcheprime et la COBAN

Un centre de maintenance et de remisage de trains : de quoi parle-t-on ?

Mission d'un centre : dépannage, réparation, réglage, révision, contrôle et vérification des équipements des rames et des pièces ;

- Nettoyage des rames
- Maintenance des rames (niveaux 1 à 3) :
 - inspection visuelle, tests de bon fonctionnement des équipements, réglage/échange standard, visites périodiques programmées, interventions correctives
 - 2 à 3 voies couvertes avec fosse et caténaires escamotables, des installations de démontage des bogies, un tour en fosse (reprofilage des roues) , 2 à 3 voies de remisage, 1 voie de station-service
- Stockage de rames (capacité 10 à 15 rames grande vitesse)
- Des locaux techniques (atelier de réparation, stockage, ...) et bureaux soit 1 hectare de surface bâtie



Intention du projet

Un centre de maintenance et de remisage de trains : de quoi parle-t-on ?



Intentions du projet

- Présentation du projet en vue aérienne en 3D (vue depuis le Nord et la RD1250)



Intentions du projet

Présentation générale en 3D

Vue depuis le quartier de Croix-d'Hins à
l'Est de la rue de la Station



Intentions du projet

Présentation 3D
Depuis le quartier de Croix-d'Hins



Intentions du projet

Présentation 3D depuis la zone
d'activités de Croix-d'Hins au
Sud



Un projet qui s'adapte aux contraintes environnementales

Schéma exploratoire
de 2019



Les enjeux environnementaux

Appréhension globale de la problématique environnementale

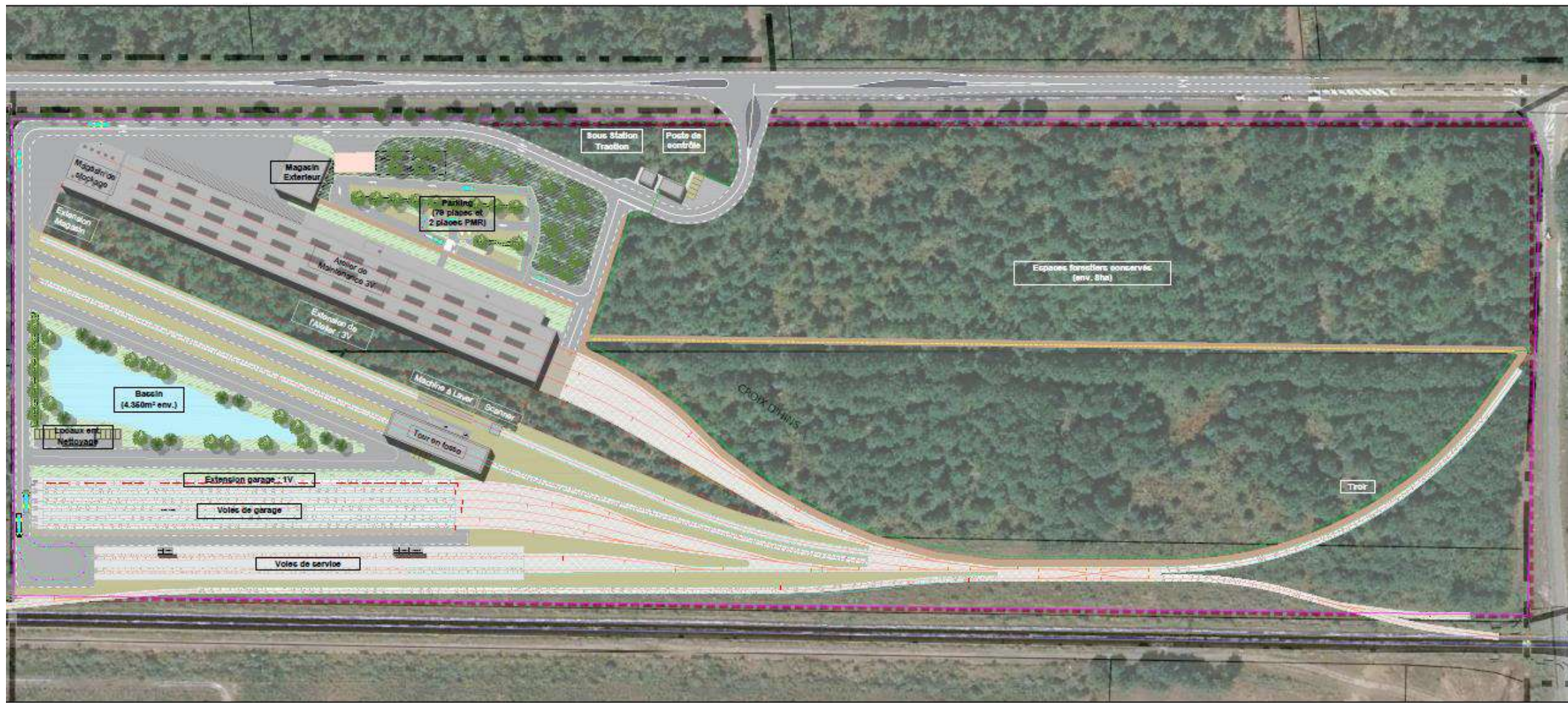
- Notre démarche
- Les études réalisées
- Résultat des premières études
- Études en cours

Habitats (code CORINE BIOTOPES)

22.1 Mare	42.813 x 31.85 Plantation de Pin âgée épaisse x Fournier d'Ajonc et de Bruyère à balais
31.12 Lande à Molinie dégradée	42.813 x 41.6 Plantation de Pin x Bois de Bouleaux
31.85 Fournier à Ajonc et à Bruyère à balais	43 Boisement mixte de Chêne et de Pin
31.85 x 31.13 Lande à Ajonc x Lande à Molinie dégradée	83.322 x 31.85 Plantation d'Eucalyptus x Fournier d'Ajonc
31.86 Lande à Fougère aigle	83.323 Plantation de Chênes exotiques



Un projet qui s'adapte aux contraintes environnementales



Construire durablement

- Préservation de la biodiversité et du cadre de vie (visuel et acoustique)
- Une conception qui intègre les enjeux liés à l'environnement du site et à la préservation des zones humides, qui vise à une insertion paysagère et acoustique de qualité, une limitation de l'artificialisation et de l'impact sur la biodiversité, et à la sobriété énergétique du projet

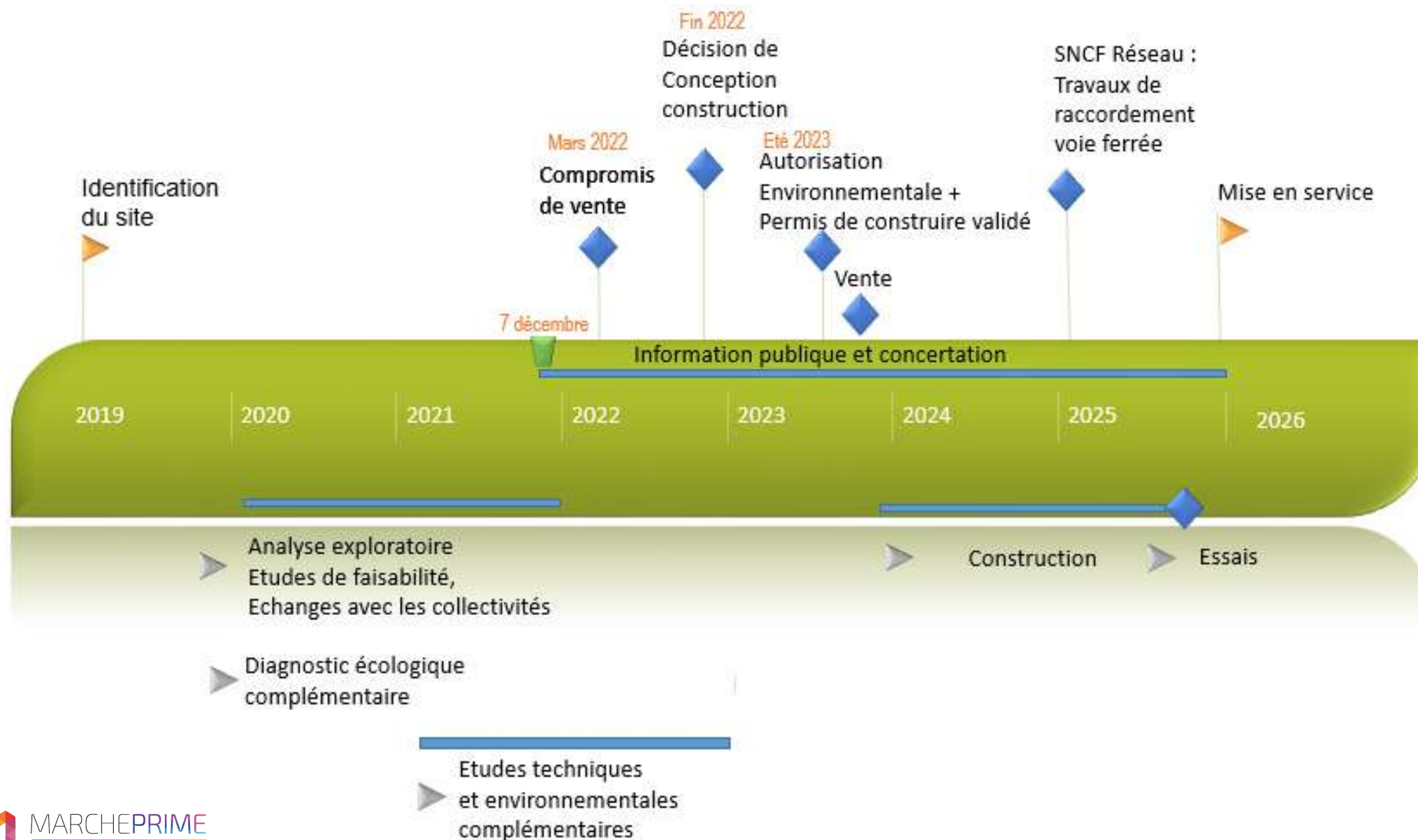


- Une démarche environnementale labellisée



Premier label international pour la prise en compte de la biodiversité dans les projets immobilier de construction et de rénovation.

Calendrier général – les grandes étapes du projet



Questions / Réponses



Aménagement de la nouvelle zone d'activités de Croix d'Hins

Réunion publique d'information et de concertation

14 juin 2022



Déroulé

20h30 à 21h30

Présentation des intentions d'un projet de développement économique

21h30 à 22h30

Questions – Réponses

22h30

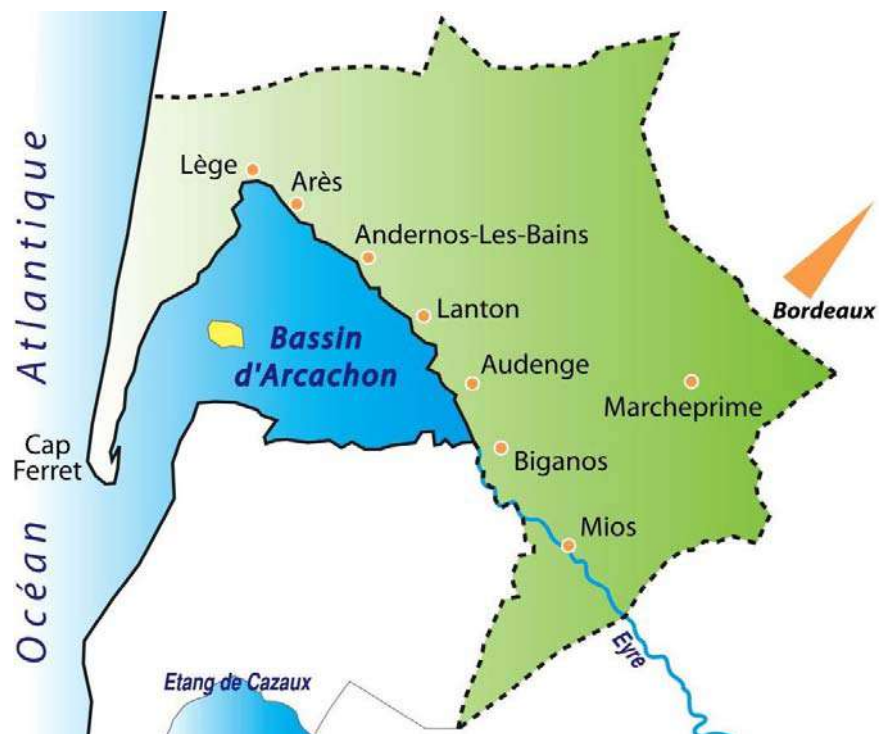
Fin de la réunion

Un PLU adapté pour favoriser l'attractivité du territoire communal...



- Elaboration et évolution du document d'urbanisme (PLU) :
- Prescription le 9 avril 2010
- Arrêt du projet le 10 décembre 2015
- Approbation le 8 septembre 2016
- Modification n° 1 approuvée le 22 juin 2017
- Modification n° 2 approuvée le 11 décembre 2019 et abrogée le 23 juin 2021
- Modification n° 3 approuvée le 23 juin 2021
- Révision allégée en cours

Adapté pour favoriser l'attractivité du territoire de la COBAN



Vue aérienne Nord de Marcheprime



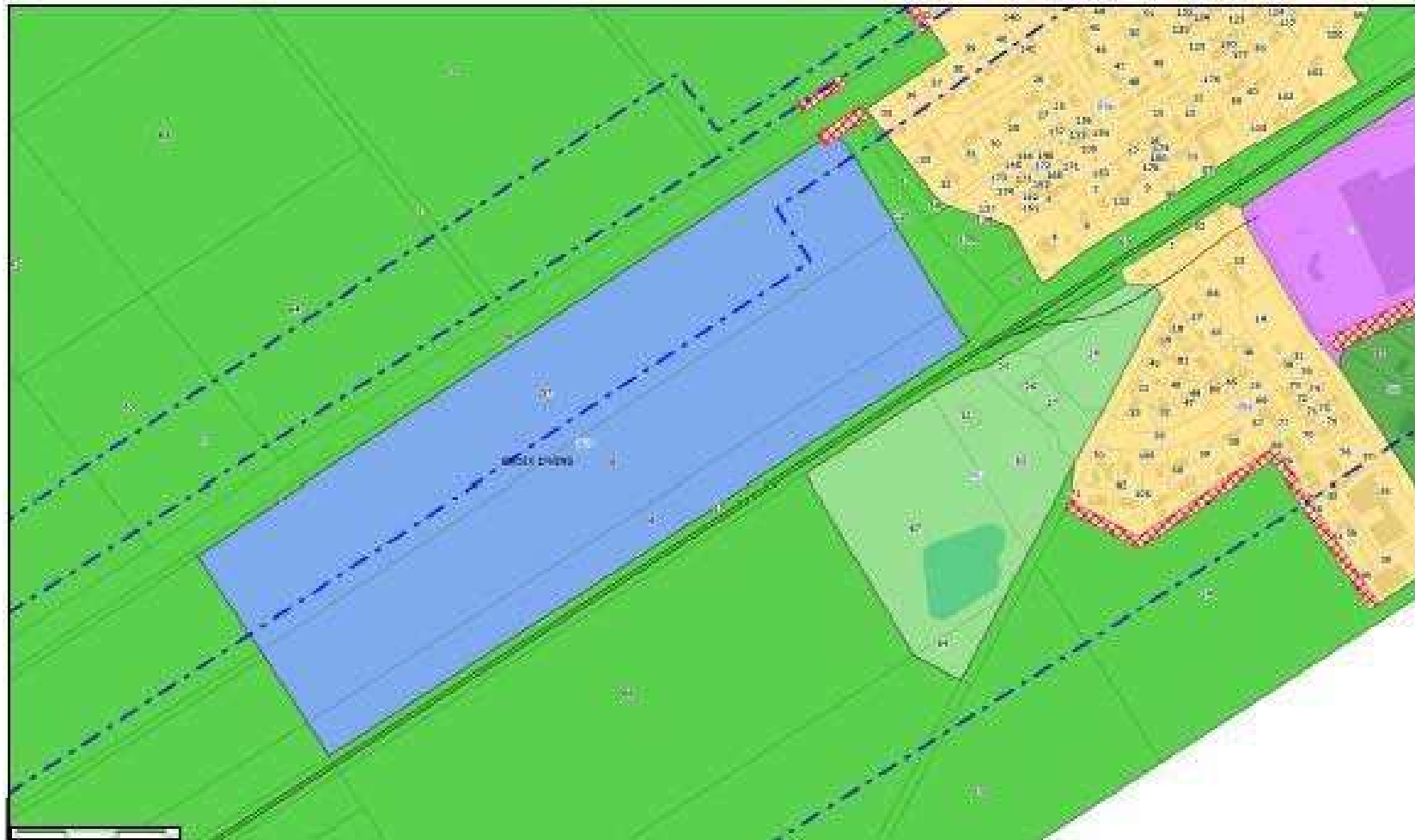
Zonage du PLU Nord de Marcheprime



18 hectares à aménager (vue aérienne)

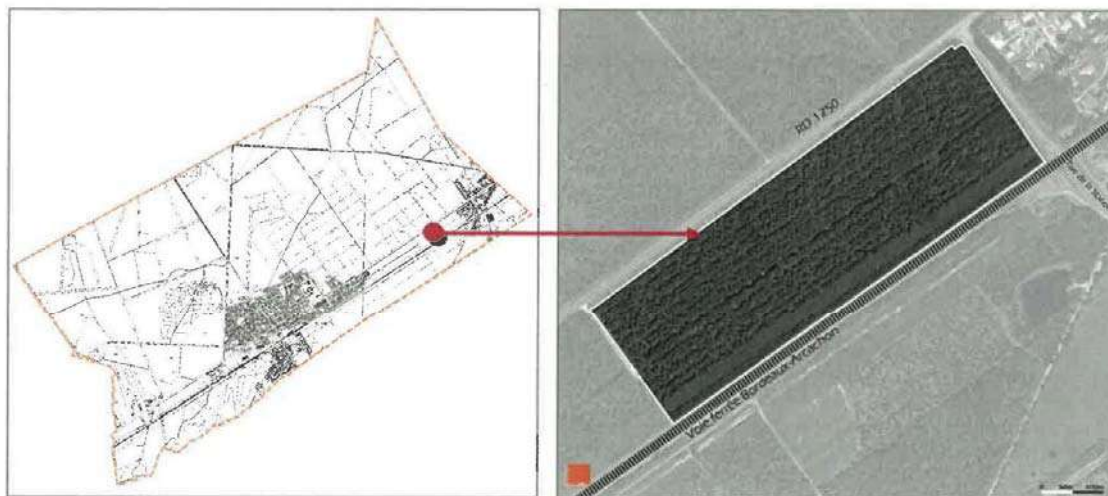


18 hectares en zone AUI à aménager (vue aérienne)



PLU de Marcheprime - Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le secteur AUi



CONTEXTE

Ce terrain communal, couvre une superficie d'environ 18 hectares, et se situe entre la voie ferrée et la RD 1250, à l'Ouest du quartier de Croix d'Hins. Il est traversé par une canalisation électrique (servitude I4) et une canalisation d'adduction en eau potable. Son urbanisation constitue une opportunité importante pour l'accueil de nouvelles entreprises sur la commune. Son aménagement se justifie d'autant plus que la commune est propriétaire du foncier.

PLU de Marcheprime - Orientations d'Aménagement et de Programmation

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE

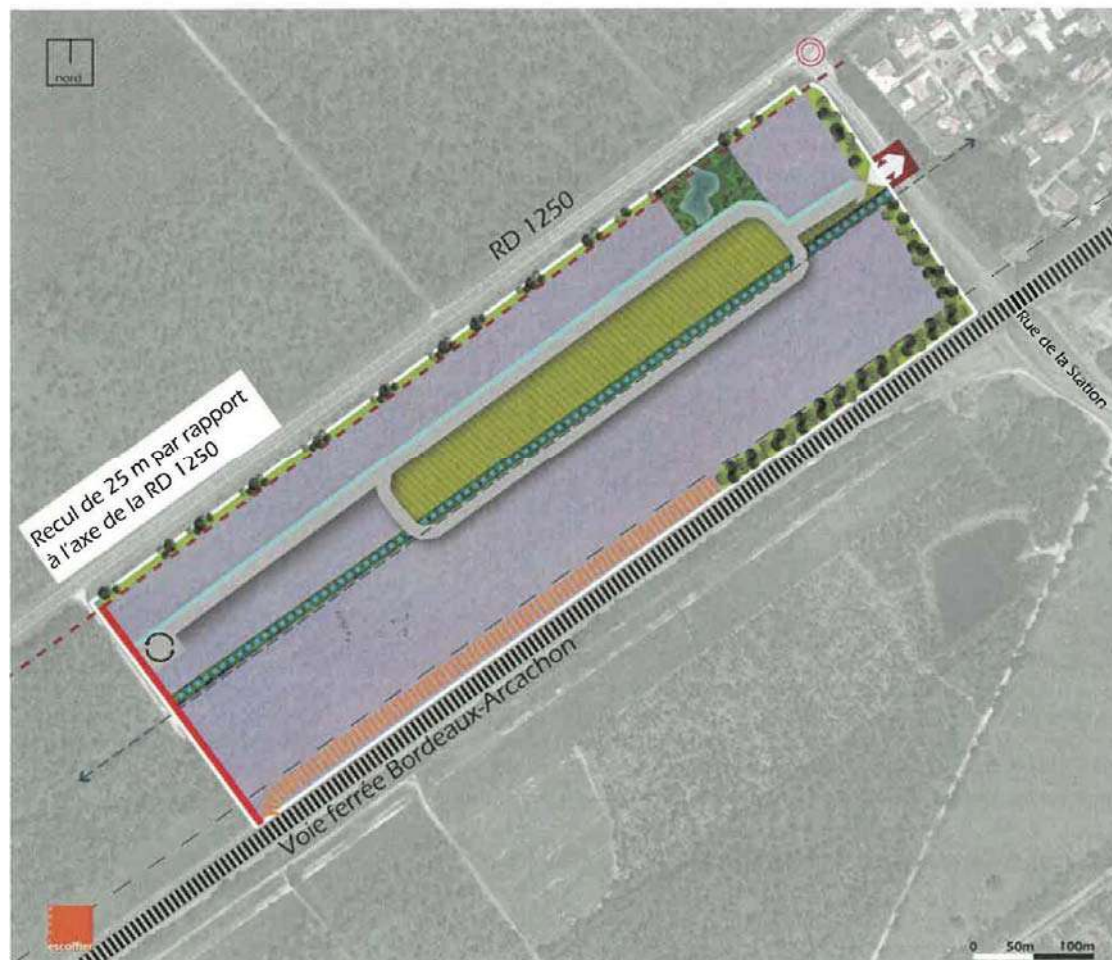
- Secteur à vocation d'artisanat et d'industrie.
- Recul des constructions par rapport à la RD1250 pour des raisons de sécurité et d'intégration paysagère des bâtis.
- Accès à créer sur la rue de la Station.
- Evitement de la zone humide
- Traitement paysager des limites de l'opération, à l'interface avec la RD et des espaces déjà urbanisés.
- Création d'un parking paysager au centre de la zone permettant parallèlement l'infiltration des eaux pluviales.

CONDITIONS D'OUVERTURE A L'URBANISATION

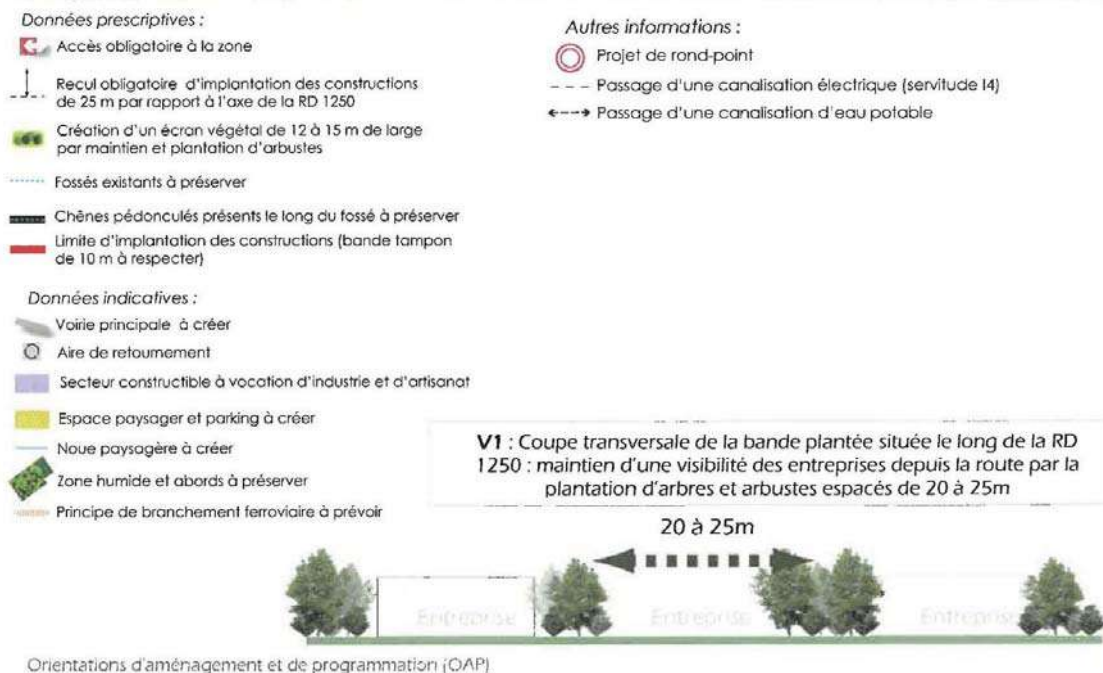
L'urbanisation de la zone est autorisée sous réserve de la réalisation préalable des réseaux d'assainissement d'eaux usées et d'eaux pluviales nécessaires.

PLU de Marcheprime - Orientations d'Aménagement et de Programmation

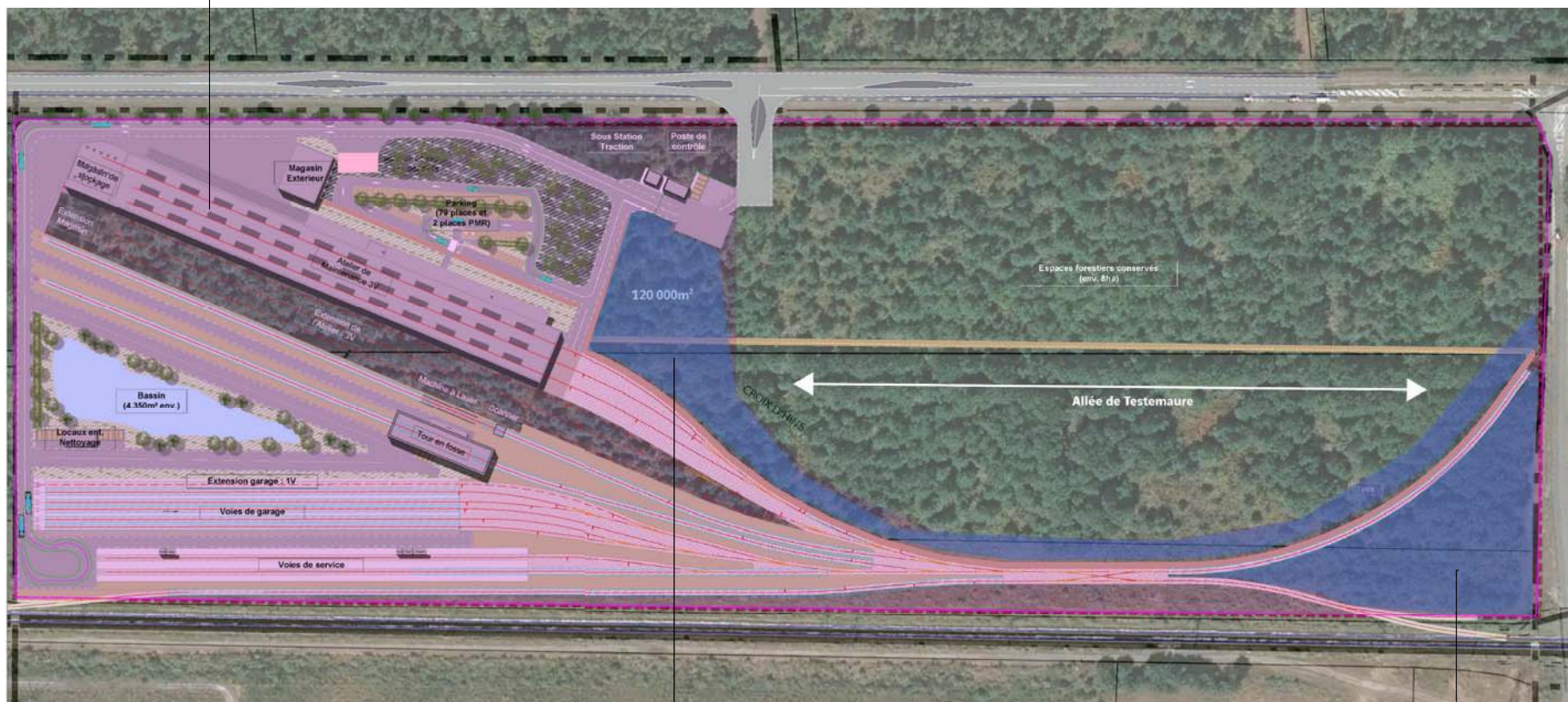
SCHEMA DE PRINCIPE



PLU de Marcheprime - Orientations d'Aménagement et de Programmation



Centre de Maintenance – 10 ha.



LEGENDE

Aménagements paysagers

- Prairie
- Espaces verts à conserver
- Aire traitée projet
- Contraintes projet
- Niveaux paysagère

Revêtements

- Bitume
- Enrobé
- Béton
- Mélange terre-pierre
- Gravier

Autres aménagements

- Aire déchets
- Bât
- Rails
- Bassin

Concessionnaire
Lisea

LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

CONCESSIONNAIRE SEA
ENSEMBLE DE LA LIGNE SEA
PLAN MASSE FONCTIONNEL
SITE DE MAINTENANCE TAGV



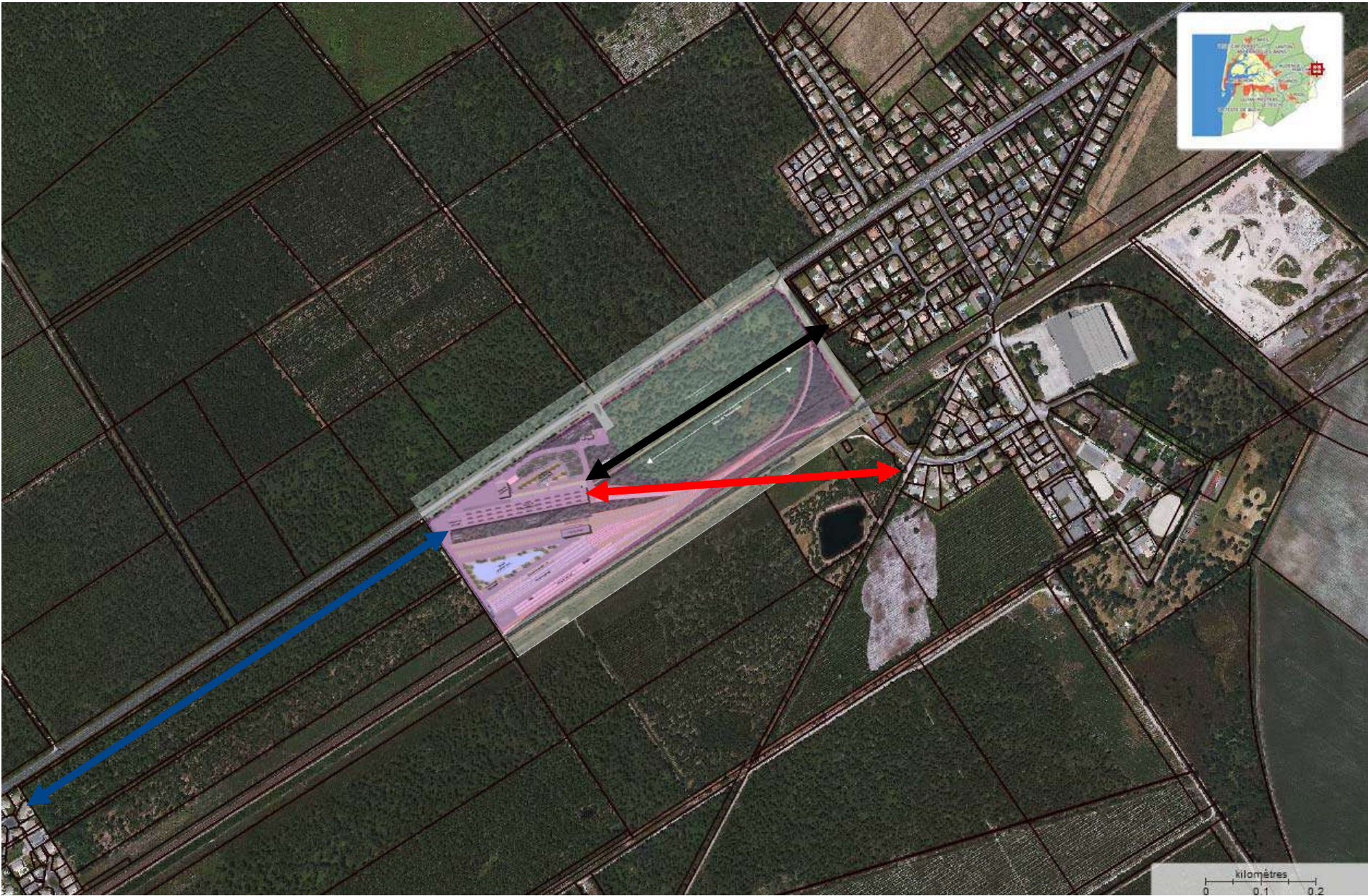
Index	Date	Révisé par	Approuvé par	Modifié par	Commentaire et description de l'effacement
1	01/01/2011	VP	ING	0002	C
2	01/01/2011	VP	ING	0002	C
3	01/01/2011	VP	ING	0002	C
4	01/01/2011	VP	ING	0002	C
5	01/01/2011	VP	ING	0002	C
6	01/01/2011	VP	ING	0002	C
7	01/01/2011	VP	ING	0002	C
8	01/01/2011	VP	ING	0002	C
9	01/01/2011	VP	ING	0002	C
10	01/01/2011	VP	ING	0002	C

Espace naturel
Propriété de LISEA – 2 ha.

Lisea

→ Espace naturel





↔ 556 m

↔ 651 m

↔ 900 m

A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique



Concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux (LGV SEA), en service depuis le 2 juillet 2017, LISEA est la première entreprise privée en France gestionnaire d'une infrastructure dédiée à la grande vitesse ferroviaire. Signé le 16 juin 2011 entre SNCF Réseau et LISEA dans un contexte financier contraint, le contrat de concession accordé à LISEA pour une durée de 50 ans.

LISEA est détenue par les groupes VINCI Concessions, Caisse des Dépôts, MERIDIAM et Ardian.

Limitant les investissements publics, le contrat engendre la prise en charge par LISEA de l'intégralité des risques pour toute la durée de la concession : financement, construction, trafic, maintenance, exploitation et sécurité.

51% part des contributions publiques contre 75% à 100% pour les autres réalisations de LGV



A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique



302+38 km infrastructure



500 ouvrages d'art dont
24 viaducs



9 000 emplois au pic du chantier



Une phase de construction maîtrisée

Chantier majeur achevé en moins de 6 ans,
livré avec 1 mois d'avance

A propos de LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe-Atlantique



Une politique de responsabilité environnementale et sociale engagée

3800 hectares de mesures environnementales validés par l'Etat.

Des mesures et suivis assurés sur le long terme aux cotés de 500 acteurs impliqués au quotidien et contrôlé par les services de l'Etat

Un Observatoire environnemental

CompenSEA, application qui regroupe l'ensemble des données liées aux mesures environnementale, consultable par les services de l'Etat, les associations impliquées

Un fonds de dotation, le
FONDS SEA pour la transition des territoires



La condition de réussite du développement ferroviaire sur le Sud Ouest

La desserte TGV empruntant la Ligne SEA



Les centres de maintenance TGV de la SNCF aujourd'hui



Pourquoi investir dans un centre de maintenance et de remisage des trains ?

- La maintenance du matériel roulant constitue une composante essentielle du service de transport ferroviaire
- Proposer une offre de maintenance **complémentaire** aux Technicentres de maintenance TGV gérés par SNCF Voyageurs
- Représente un maillon essentiel du ferroviaire, LA solution de transport durable face au défi du réchauffement climatique

Le projet de site de maintenance ferroviaire à Marcheprime

- 12ha en bordure de la ligne Bordeaux>< Arcachon
- Parcelle cadastrale appartenant à la Commune de Marcheprime, zone AUi à urbaniser dans le PLU à vocation industrielle
- Proximité de Bordeaux Saint-Jean (20min) et d'Arcachon (25min), pas d'aménagement routier (RD1250)
- Accès direct au réseau ferré national
- Tenue de plusieurs réunions de travail avec la Mairie et la COBAN depuis fin 2019
- Une première réunion d'information et de concertation publique le 7 décembre 2021



Un projet qui favoriserait l'attractivité de Marcheprime et du Nord Bassin

- Permet la création d'environ 100 emplois qualifiés directs et autant d'emplois indirects

Un centre de maintenance et de remisage de trains : de quoi parle-t-on ?

Mission d'un centre : dépannage, réparation, réglage, révision, contrôle et vérification des équipements des rames et des pièces ;

- Nettoyage des rames
- Maintenance des rames (niveaux 1 à 3) :
 - inspection visuelle, tests de bon fonctionnement des équipements, réglage/échange standard, visites périodiques programmées, interventions correctives
 - 2 à 3 voies couvertes avec fosse et caténaires escamotables, des installations de démontage des bogies, un tour en fosse (reprofilage des roues) , 2 à 3 voies de remisage, 1 voie de station-service
- Stockage de rames (capacité 10 à 15 rames grande vitesse)
- Des locaux techniques (atelier de réparation, stockage, ...) et bureaux soit 1 hectare de surface bâtie



Intentions du projet

— Un centre de maintenance et de remisage de trains : de quoi parle-t-on ?

Présentation générale en 3D



Intentions du projet

- Présentation du projet en vue aérienne en 3D (vue depuis le Nord et la RD1250)



Intentions du projet

Présentation 3D
Depuis le quartier de Croix-d'Hins



Les enjeux environnementaux

Appréhension globale de la problématique environnementale

- Notre démarche
- Les études réalisées
- Résultat des premières études
- Études en cours

Habitats (code CORINE BIOTOPES)

	22.1 Mars
	31.13 Lande à Molinie dégradée
	31.85 Fourré à Ajonc et à Bruyère à balais
	31.85 + 31.13 Lande à Ajonc + Lande à Molinie dégradée
	31.86 Lande à Fougère aigle
	42.813 + 31.85 Plantation de Pin liges éparse + Fourré d'Ajonc et de Bruyère à balais
	42.813 + 41.3 Plantation de Pin + Bois de Bouleaux
	43 Boisement mixte de Chêne et de Pin
	80.322 + 31.85 Plantation d'Eucalyptus + Fourré d'Ajonc
	80.323 Plantation de Chênes exotiques



Un projet qui s'adapte aux contraintes environnementales



Construire durablement

- Préservation de la biodiversité et du cadre de vie (visuel et acoustique)
- Une conception qui intègre les enjeux liés à l'environnement du site, qui vise à une insertion paysagère et acoustique, une limitation de l'artificialisation et à l'impact sur la biodiversité, et à la sobriété énergétique du projet



- Une démarche environnementale labellisée

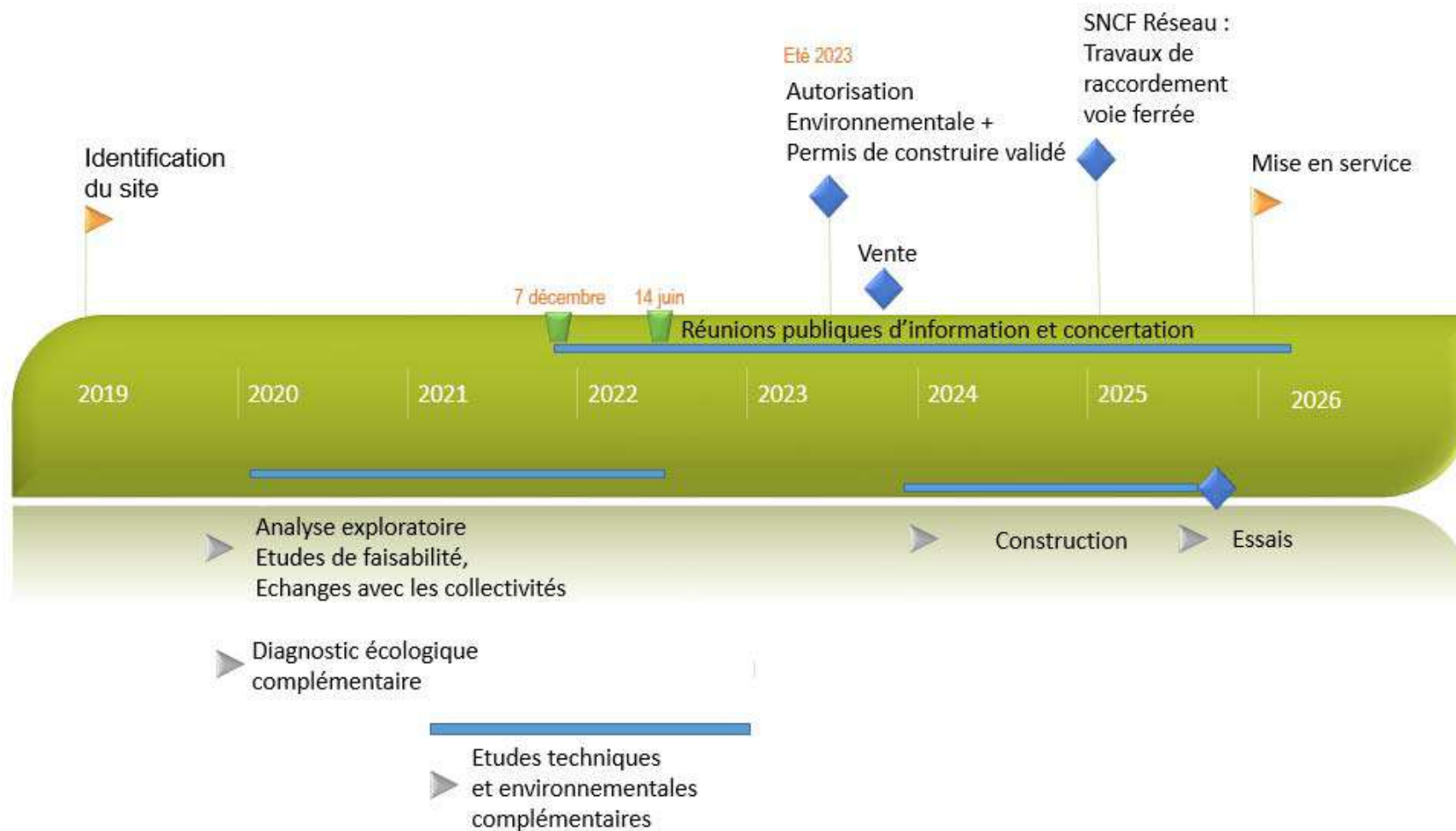


Premier label international pour la prise en compte de la biodiversité dans les projets immobilier de construction et de rénovation.

- Un projet accompagné par



Calendrier prévisionnel – les grandes étapes du projet



« Le VRAI du FAUX »

Idée reçue n°1

« Le projet est déjà finalisé »

FAUX

RIEN n'est acté puisque

En phase de conception :

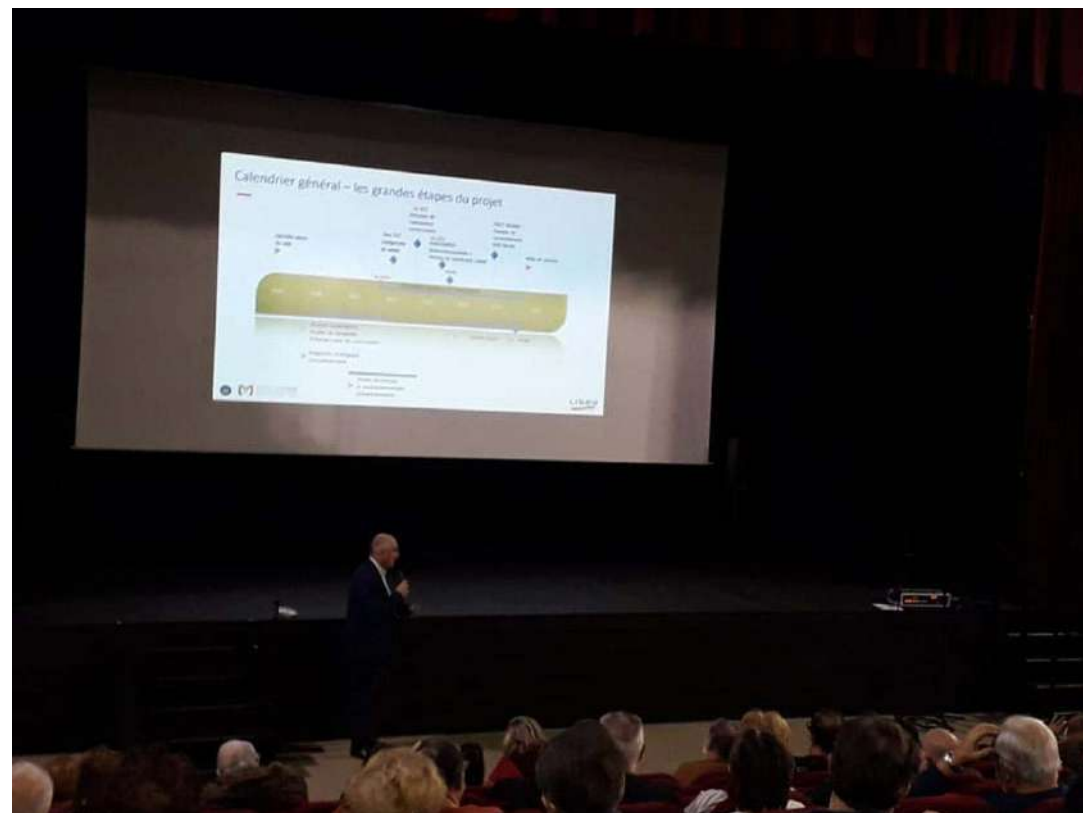
→ les études techniques, environnementales et réglementaires sont en cours

En phase réglementaire :

→ Avis Autorité Environnementale et Permis d'Aménager

→ Enquête publique

Le dialogue est continu avec la mairie de Marcheprime,
la COBAN, Préfecture,
Région Nouvelle-Aquitaine,
les services de l'Etat (garants des enjeux environnementaux)
Les habitants, les associations environnementales



Idée reçue n°2

« L'augmentation du trafic ferroviaire sera importante »

FAUX

Aujourd'hui :

la ligne Bordeaux - Arcachon c'est en moyenne
entre 60 et 70 circulations dans les deux sens



Demain, ce serait

environ 5 rentrées et 5 sorties supplémentaires par jour

Une capacité de stockage est envisagée pour 10 à 15
rames grande vitesse.

La maintenance est assurée la nuit.



Idée reçue n°3

« Le nombre d'emplois est surévalué et les emplois ne sont pas adaptés aux territoires »

FAUX



100 emplois
qualifiés directs et
autant d'emplois
indirects



- Des emplois qualifiés, des formations assurées
- Région Aquitaine = pionnière dans la formation professionnelle dédiée au ferroviaire : FERROCAMPUS (du CAP à Bac +2)
- Possibilité de mettre en place des actions de formation pour mettre en adéquation entre les besoins et le bassin d'emploi en lien avec le Pôle Emploi ou Mission Locale.
- Un ratio d'emplois fondé sur le retour d'expérience de sites de maintenance TAGV implantés en Europe.
- Un site complémentaire aux activités SNCF

Idée reçue n°4

VRAI

« *La compensation environnementale se fera en Gironde* »

Le travail d'identification a débuté en coordination avec la mairie de Marcheprime et Groupama qui sont des propriétaires fonciers importants à proximité du site ;

Les parcelles de compensation environnementales envisagées, à ce stade des études, seront proches du projet ;

Sur les 12 hectares concernés, une grande partie concernera la création de zones humides (environ 10 hectares) et de milieux naturels favorables aux espèces protégées, en particulier la fauvette pitchou.

Idée reçue n°6

« *Des études acoustiques sont en cours* »

VRAI

Le quartier Croix d'Hins se situe à 550 m du site identifié ;

Des premières mesures ont été réalisées le 31 mai dernier chez 4 riverains du quartier croix d'Hins ;

Le résultats de ces premières études seront disponibles en septembre 2022 ;

Nous devons répondre à des normes règlementaires très strictes dont la limitation de la contribution sonore à 5 dB(a) le jour et 3 dB(a) la nuit ;

Le projet sera soumis aux textes règlementaires

Idée reçue n°5

« Le ferroviaire est un des leviers pour lutter contre le changement climatique »

VRAI

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France.

Le ferroviaire est l'un des modes capables d'assurer la mobilité du plus grand nombre et le transport de marchandises tout en préservant la planète et la qualité de vie.

Le mode ferroviaire facilite la mobilité des millions de voyageurs pour aller travailler, étudier, se soigner, se rassembler.

A vous la parole



MARCHEPRIME
Une ville au cœur



**Projet de Centre de maintenance
et de remisage de trains à grande vitesse**

**Partage de résultats
des études techniques et acoustiques du
projet
suite à la réunion publique du 14 juin 2022**

Réunion publique du 7 novembre 2022



Déroulé de la réunion publique

20h30 – 21h15

Partage des résultats des études techniques et acoustiques du projet de centre de maintenance et de remisage de trains à grande vitesse

21h15 – 22h

LISEA répond à vos questions

Qui sommes-nous ?



Philippe JAUSSEMERAND
Directeur général - LISEA



Thierry CHARLEMAGNE
Directeur environnement et développement durable - LISEA



Patrick PRESSARD
Directeur des opérations ferroviaires - LISEA



Maxime JABIER
Expert acoustique - EGIS-Acoustb

Qui sommes-nous ?

LISEA, gestionnaire privé d'une infrastructure ferroviaire publique



- 302 km de LGV et 38 km de raccordements pour relier Paris et Bordeaux en 2h04
- 420 ouvrages d'art, 842 ouvrages de transparence écologique, 3 800 ha de mesures environnementales
- 3 bases de maintenance : Villognon, Clérac, Nouâtre
- 65 millions de voyageurs depuis 2027

Rappel du projet

- Accompagner le développement du transport ferroviaire dans le Sud-ouest
- Créer les conditions de réussite nécessaires à une offre de mobilité décarbonée
- Un centre de maintenance dédié aux trains à grande vitesse
- LISEA, expert ferroviaire, gestionnaire sur le long-terme, garant des engagements pris en phase conception
- **Un projet d'avenir pour Marcheprime et le territoire**

Notre démarche : un projet concerté

- Le foncier de 18 ha à Croix-d'Hins, classé AUI dans le PLU de 2016, est identifié comme approprié pour accueillir un projet industriel
- Depuis 2019 : écoute et dialogue entre les élus, riverains, gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, services de l'Etat, associations, gestionnaires de réseaux
- Un projet qui évolue, qui s'adapte aux exigences environnementales aujourd'hui très fortes
- Une meilleure insertion du projet est souhaitée par les élus, riverains et associations, faisant suite aux réunions publiques des 7 décembre 2021 et 14 juin 2022
- En avance de phase des études de conception et afin de répondre aux demandes des élus, associations et riverains, LISEA a décidé de réaliser des études acoustiques dont nous partageons les résultats aujourd'hui

Les grandes étapes des études acoustiques

- Étude de l'état actuel

TERMINEE

- Modélisation avant protection et modélisation après protections

A REALISER

- Mesures pendant le chantier

A REALISER

- Mesures en situation réelle de fonctionnement

A REALISER

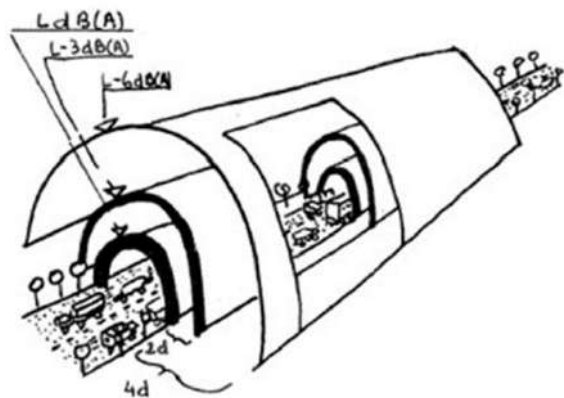
Exemples des différents niveaux sonores

BRUIT « INSTANTANÉ »		dB(A)	BRUIT SUR UN TEMPS LONG	
	Coup de feu	140	Pont d'envol d'un porte-avion	
	Vuvuzela	130	Course de Formule1	
	Ambulance, marteau piqueur	120	Atelier de chaudronnerie	
	Tronçonneuse	110	Concert proche des enceintes	
	Décollage d'avion à 150 m	100	Discothèque	
	Mixeur	90	Orchestre symphonique	
	Aboiement	80	Cour d'école	
	Sonnerie téléphone, aspirateur	70	Brasserie	
	Imprimante	60	Conversation	
	Machine à laver	50	Intérieur d'un salon	
	Moustique vers l'oreille	40	Place tranquille	
	Tic-Tac d'une montre	30	Chambre à coucher	
	Murmures	20	Studio d'enregistrement	
	Chutes de feuilles	10	Laboratoire acoustique	

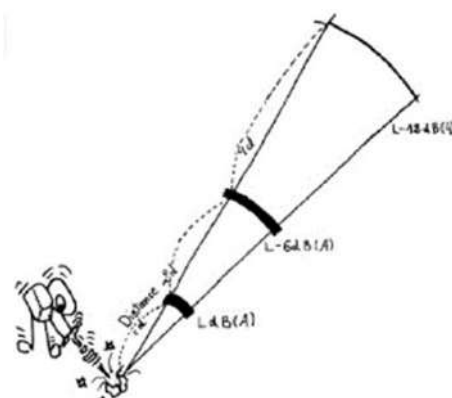
PASSAGE DE TRAIN		dB(A)	CONVERSATION	
	95 dB(A) : Intercités à 200 km/h à 25 m	110	Conversation impossible	
	92 dB(A) : TGV à 300 km/h à 25 m	90	Obligation de crier	
	88 dB(A) : Train de fret à 100 km/h à 25 m	80	Conversation difficile	
	80 dB(A) : TER à 140 km/h à 25 m	70	Obligation de forcer la voix	

Source : SNCF Réseau

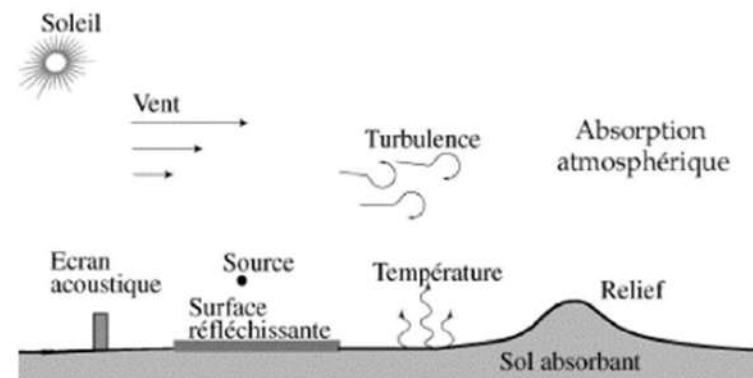
Comment se propage le bruit ?



Pour une ligne source
(route, voie ferrée), le
bruit diminue de **3 dB(A)**
par doublement de
distance

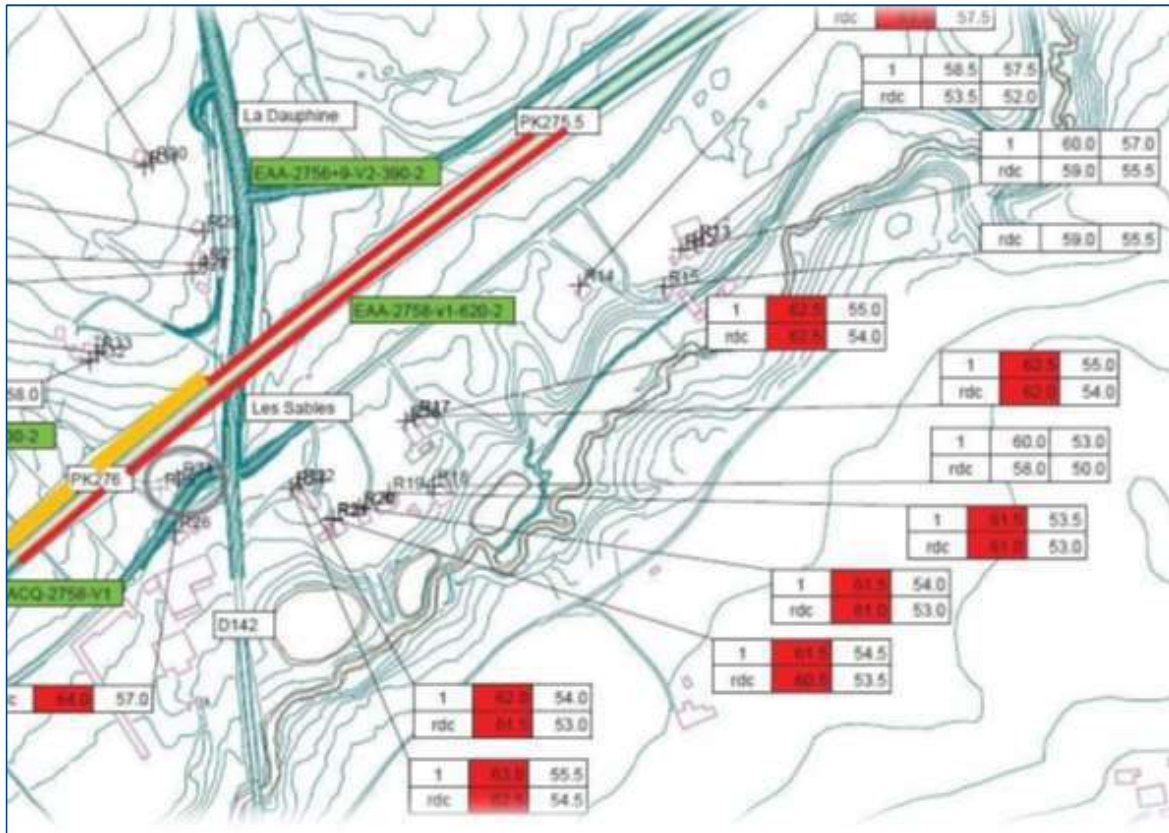


Pour une source
ponctuelle (atelier), le
bruit diminue de **6 dB(A)**
par doublement de
distance



La propagation **dépend des conditions météorologiques** (vent, température), de l'absorption du **sol**, de l'**atmosphère** et des **obstacles** (écrans et merlons)

Retour d'expérience de la LGV Tours-Bordeaux



- **300 mesures** en situation de trafic réel
- **Toutes en conformité** avec les modélisations
- 1 seul écart de 0,5 dB(A)
- **Une démarche transparente** : l'ensemble des études ont été transmises aux riverains et élus des communes concernées

Résultats des mesures acoustiques de l'état actuel



**2 campagnes de mesures acoustiques
du 31 mai au 9 juin 2022**

4 points de mesure dans le jardin d'habitants :

1. Lotissement Croix-d'Hins côté rue de la Station
2. Rue de la Station côté ZA
3. Rue de la Station à proximité de la voie ferrée
4. Bourg de Marcheprime, côté Testemaure

24h en continu

Études réalisées par **Ingérop / Orféa**

Contexte des mesures acoustiques de l'état actuel

Par la ligne ferroviaire Bordeaux – Hendaye

- Circulations TER et TGV à 160 km/h maximum entre 4h30 et 23h
- Circulations de fret à 120 km/h essentiellement en soirée (20-23h) et tôt le matin (4h30-8h)

Aujourd'hui	Avec le projet
120 trains par jour	6 à 8 trains supplémentaires par jour

Par la Route Départementale 1250 sur l'axe Bordeaux<>Bassin d'Arcachon

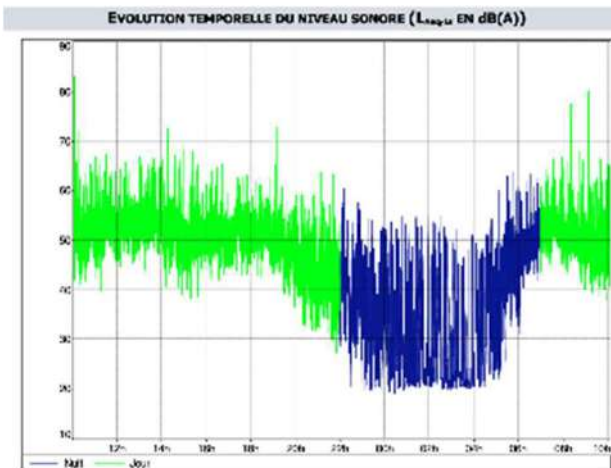
- 8 000 véhicules/jour en moyenne en 2016, weekends inclus,+
- 390 à 400 semi-remorques/jour en moyenne en 2016
- Des pics réguliers à plus de 10 000 véhicules par jour, notamment, en période estivale et les week-ends
-

Par la rue de la Station qui dessert la zone d'activité

- Des flux de camions et poids-lourds importants, notamment vers le centre de valorisation des déchets

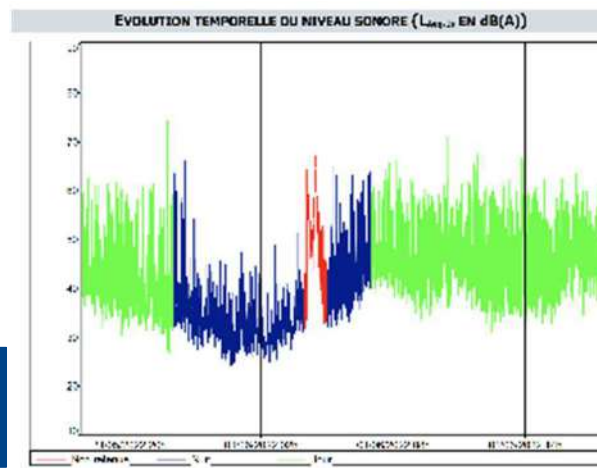
Résultats des mesures acoustiques de l'état actuel

Point 1 – Lot. Croix-d'Hins, côté rue de la Station



Jour : 53,0 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

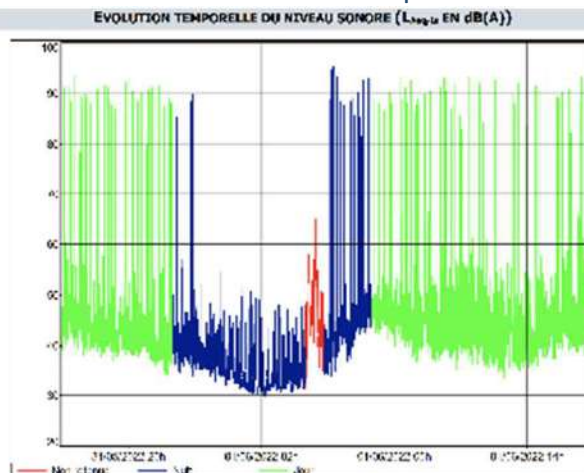
Point 2 - Rue de la Station, côté zone artisanale



Laeq - période diurne (7h-22h)
Laeq - période nocturne (22h-7h)

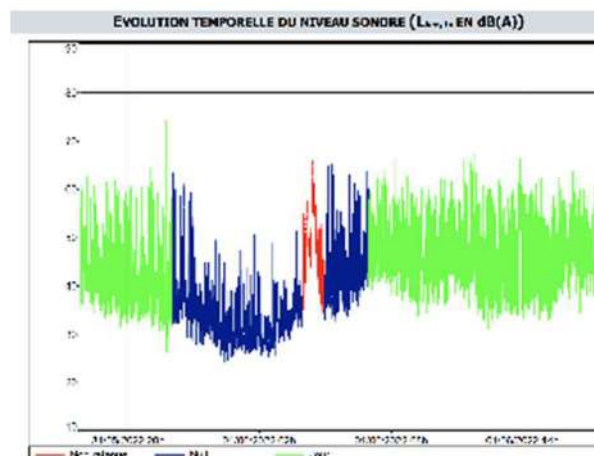
Jour : 49,5 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

Point 3 - Habitant Croix-d'Hins à proximité de la voie ferrée



Jour : 70,0 dB(A)
Nuit : 68 dB(A)

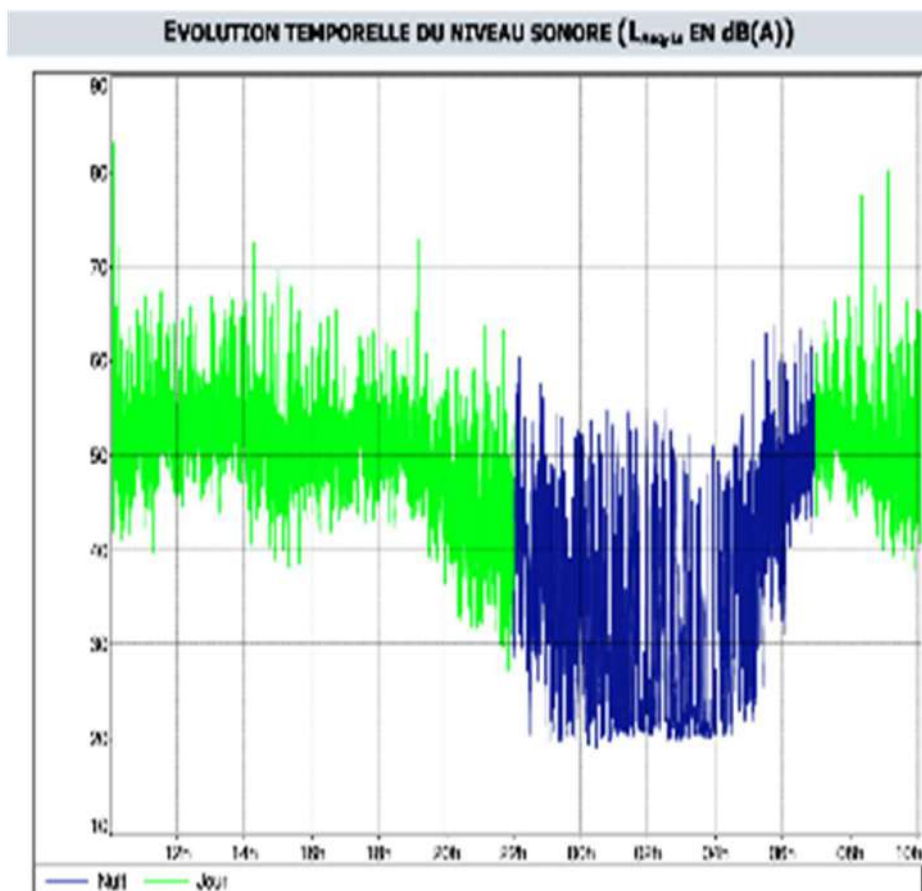
Point 4 - Bourg de Marcheprie, côté Testemaure



Jour : 48,5 dB(A)
Nuit : 45,5 dB(A)

Résultats des mesures acoustiques de l'état actuel : habitation n°1

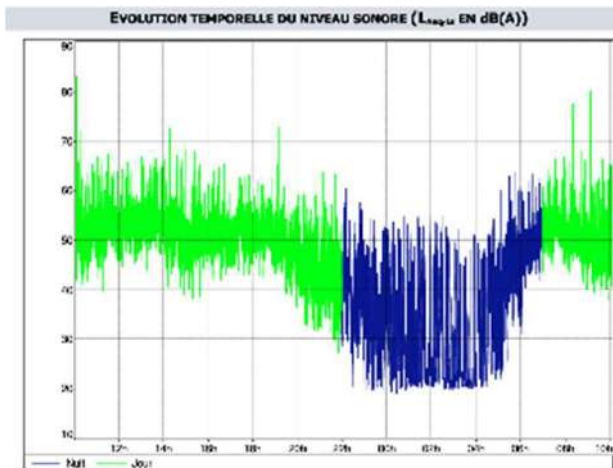
Point 1 – Lot. Croix-d'Hins, côté rue de la Station



Jour : 53,0 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

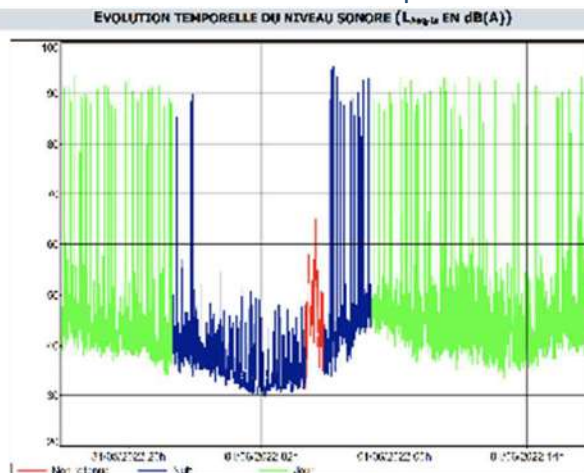
Résultats des mesures acoustiques de l'état initial

Point 1 – Lot. Croix-d'Hins, côté rue de la Station



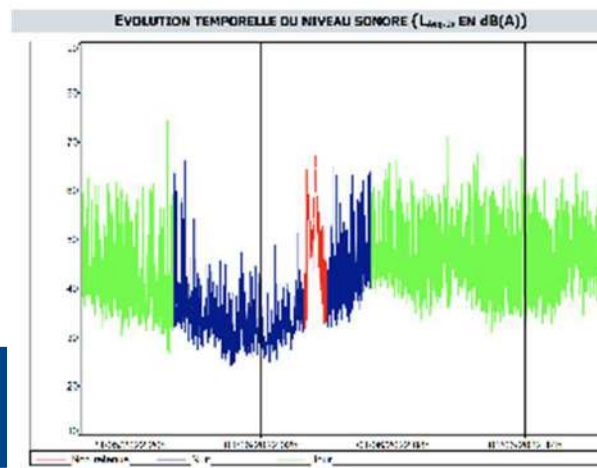
Jour : 53,0 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

Point 3 - Habitant Croix-d'Hins à proximité de la voie ferrée



Jour : 70,0 dB(A)
Nuit : 68 dB(A)

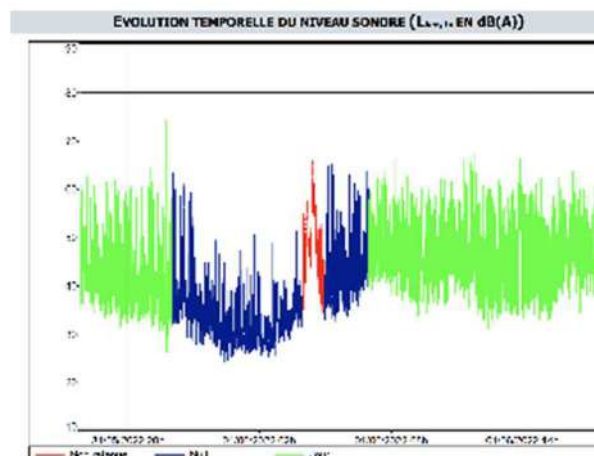
Point 2 - Rue de la Station, côté zone artisanale



Laeq - période diurne (7h-22h)
Laeq - période nocturne (22h-7h)

Jour : 49,5 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

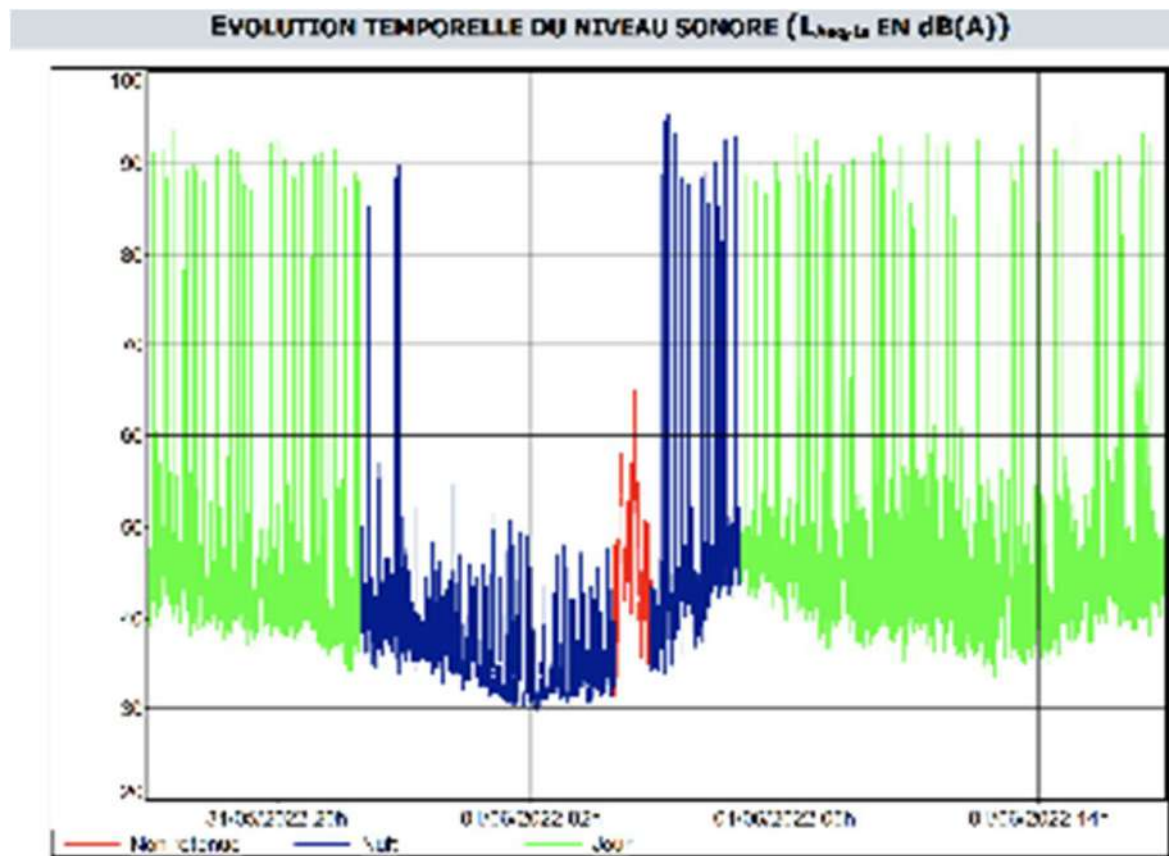
Point 4 - Bourg de Marcheprie, côté Testemaure



Jour : 48,5 dB(A)
Nuit : 45,5 dB(A)

Résultats des mesures acoustiques de l'état initial : habitation n°3

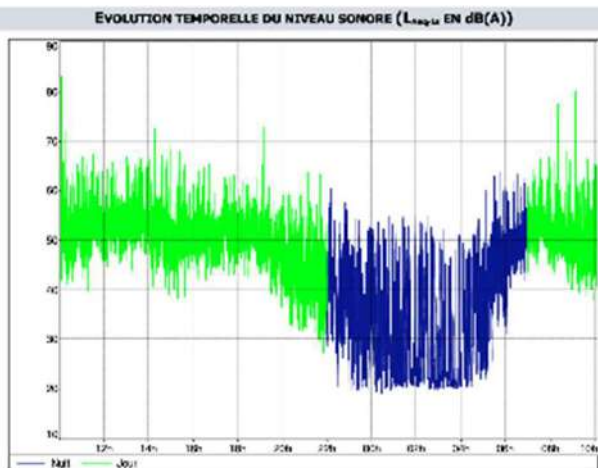
Point 3 - Habitant Croix-d'Hins à proximité de la voie ferrée



Jour : 70,0 dB(A)
Nuit : 68 dB(A)

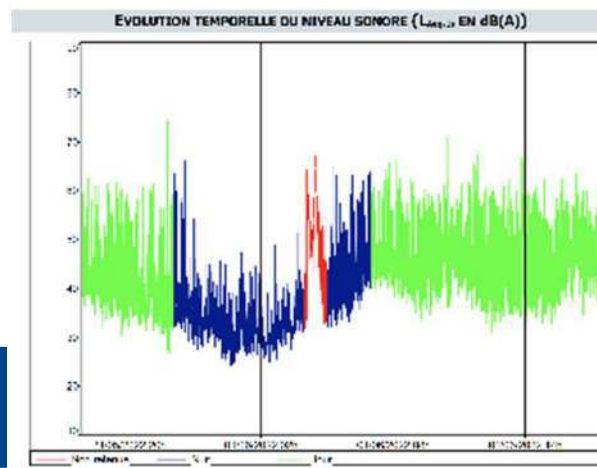
Résultats des mesures acoustiques de l'état actuel

Point 1 – Lot. Croix-d'Hins, côté rue de la Station



Jour : 53,0 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

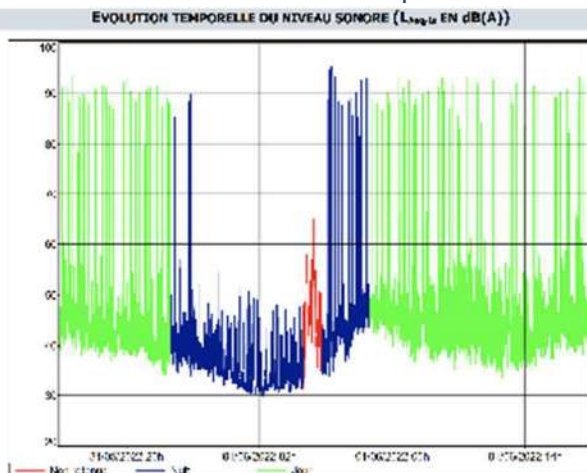
Point 2 - Rue de la Station, côté zone artisanale



Laeq - période diurne (7h-22h)
Laeq - période nocturne (22h-7h)

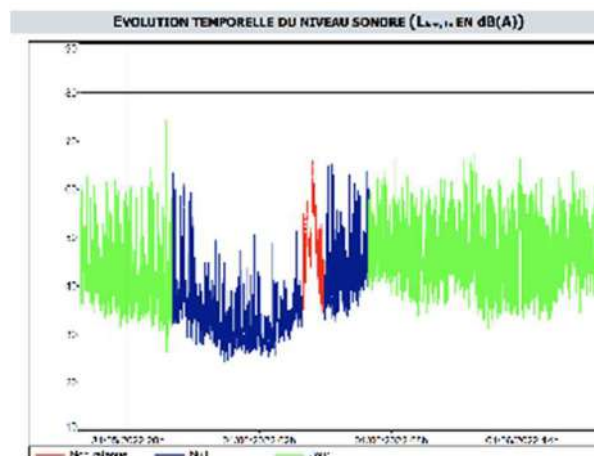
Jour : 49,5 dB(A)
Nuit : 45,0 dB(A)

Point 3 - Habitant Croix-d'Hins à proximité de la voie ferrée



Jour : 70,0 dB(A)
Nuit : 68 dB(A)

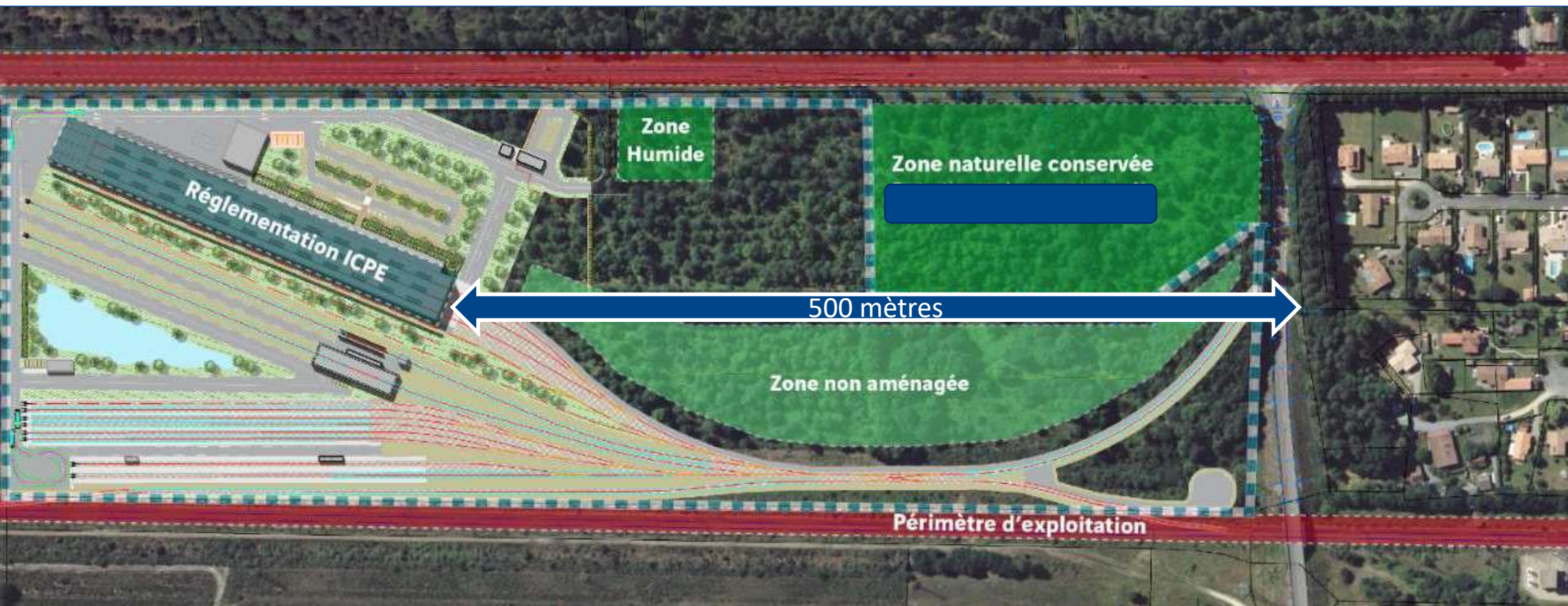
Point 4 - Bourg de Marchepime, côté Testemaure



Jour : 48,5 dB(A)
Nuit : 45,5 dB(A)

Une conception du projet qui prend en compte tous les impacts

1. L'organisation du site



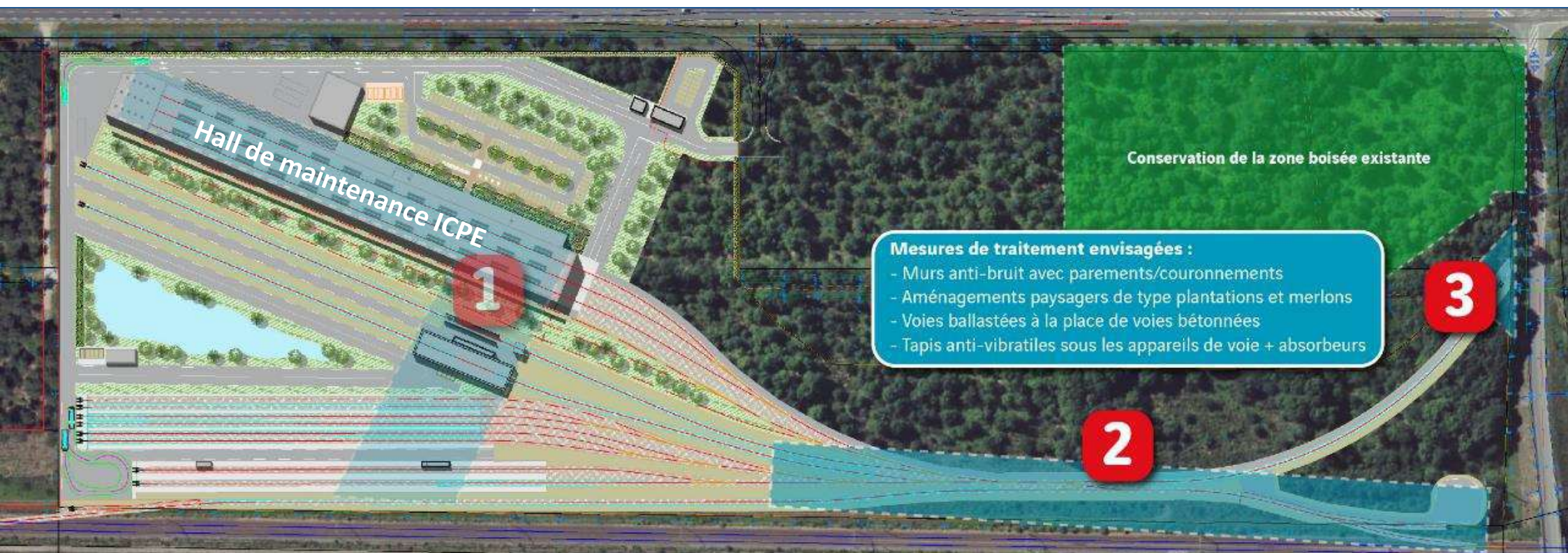
Une conception du projet qui prend en compte tous les impacts

2. Des solutions proposées



Une conception du projet qui prend en compte tous les impacts

2. Des solutions proposées



Une conception du projet qui prend en compte tous les impacts

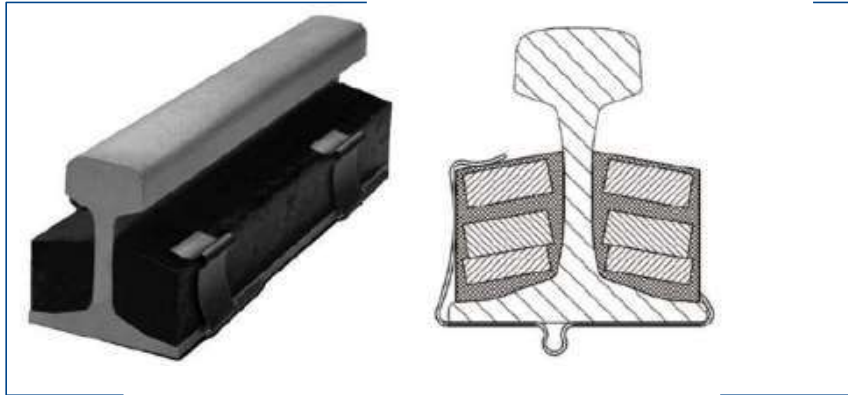
2. Des solutions proposées

Hall de maintenance et périmètre d'exploitation



Traitements à l'étude

Tapis anti-vibratiles & absorbeurs



Murs anti bruit



Portails étanches



Merlons

La phase chantier

- Anticiper
- Contrôler
- Informer



Une volonté de poursuivre la concertation

- Ecoute, proximité et dialogue avec les riverains, les associations, les élus
- Mise en place de
 - rendez-vous sur les enjeux de mobilité, enjeux environnementaux et acoustiques, l'intégration du bâtiment dans son environnement, la préservation de la qualité de vie ;
 - visites du site en amont du chantier, visites pendant les grandes phases chantiers, un médiateur dédié, visite à l'issue de la phase construction ;
 - un dispositif d'information, physique et numérique, tout au long du projet qui permet de prendre en compte vos remarques (Chat, numéro vert, site web interactif, ...)

Nos 10 engagements

1. Une conception qui minimise les impacts acoustiques ;
2. Des solutions éprouvées de traitement sur les points sensibles (murs anti-bruit, absorbeurs, tapis anti-vibratiles, merlons) ;
3. Un hall de maintenance insonorisé ;
4. Pas de mouvement d'entrée-sortie programmé la nuit (23h – 4h30) ;
5. Un trafic additionnel très limité sur la voie ferrée existante (8 trains par comparaison aux 120 actuels) ;
6. Un projet très encadré : étude d'impact, enquête publique, autorisations et mesures environnementales, permis de construire ;
7. Un dispositif de concertation pendant toute la durée du projet (avant, pendant, après la construction)
8. Une démarche HQE, BDNA et Biodiversity pour un projet exemplaire ;
9. Un projet qui permet de conserver un maximum d'espaces naturels entre le centre et Croix-d'Hins ;
10. Un projet qui bénéficiera aux Marcheprimais (emploi local, activité économique, insertion paysagère et aménagements)

Réunion d'échange thématique

Jeudi 21 septembre 2023

L'aménagement, l'insertion paysagère et le chantier du
Site de maintenance et de remisage de trains à
Marcheprime



Déroulé de la soirée

1. Introduction
2. Présentation du projet architectural par L'Heude & associés
3. Questions-réponses sur la présentation
4. Mise en place des ateliers de participation
5. Restitution des groupes par les animateurs
6. Synthèse générale
7. Prochaines échéances



Quelques mots d'introduction

- Philippe Jausserand_Directeur général
LISEA
- Xavier Pineau_Associé SEPPA



Présentation du projet architectural

- Céline Ngahane_Architecte
L'Heude & Associés
- Anaïs Talbot_
Maîtrise d'oeuvre Egis



Lieu-dit Croix-d'Hins à Marcheprime (33)



Réunion de présentation du projet architectural du 21 septembre 2023

SOMMAIRE

- LA PRÉSENTATION DES ACTEURS DU PROJET

- Organigramme de projet

- LE SITE DE PROJET

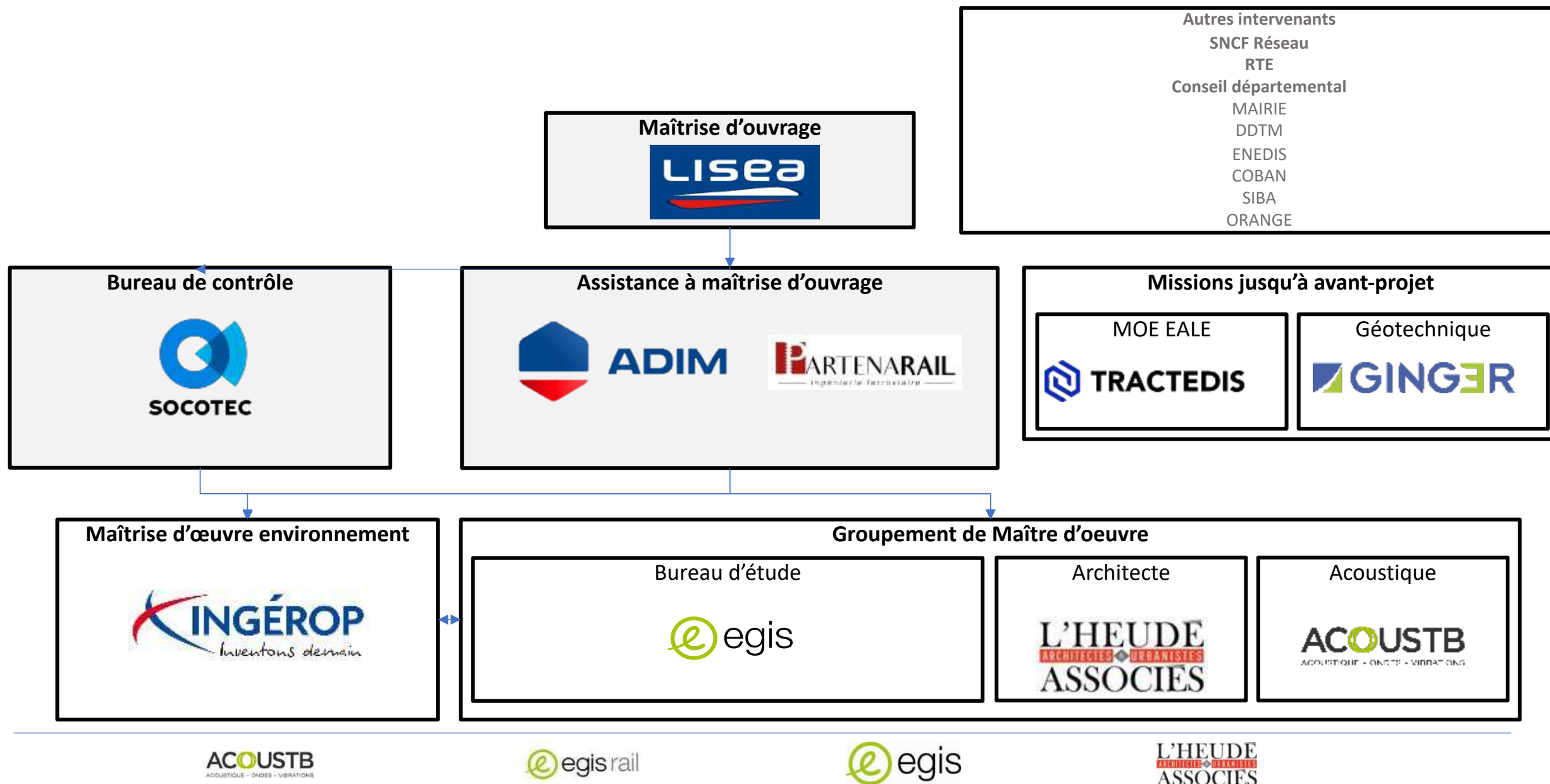
- Une situation stratégique
- Un secteur accueillant des activités industrielles

- LE PROJET DE SMR

- Un aménagement régi par les fonctionnalités ferroviaires
- Les composantes du projet
- Une insertion paysagère soignée
- L'écriture architecturale
- L'organisation fonctionnelle du bâtiment de maintenance
- Le traitement des limites
- La gestion des eaux pluviales
- Les étapes du chantier

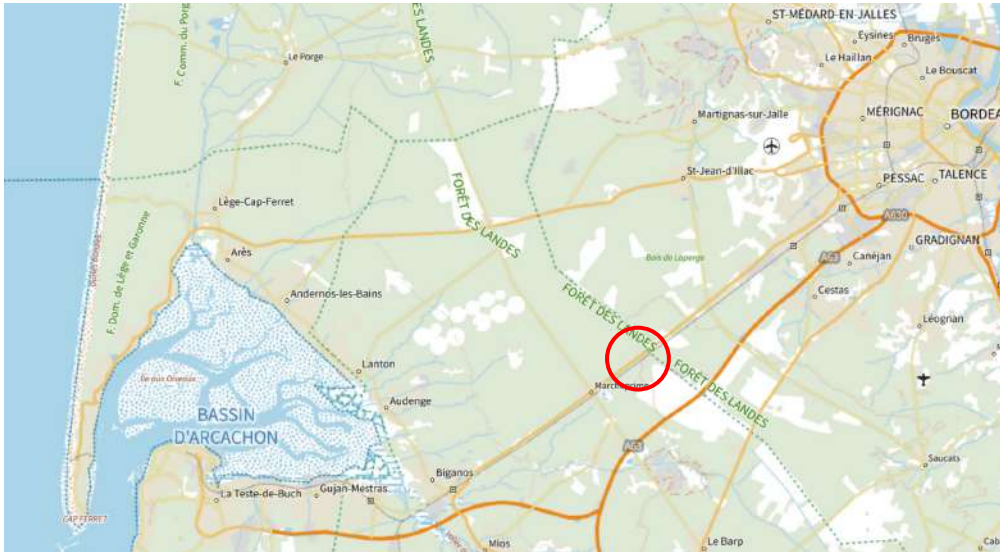
- LE PLANNING

ORGANIGRAMME DE PROJET

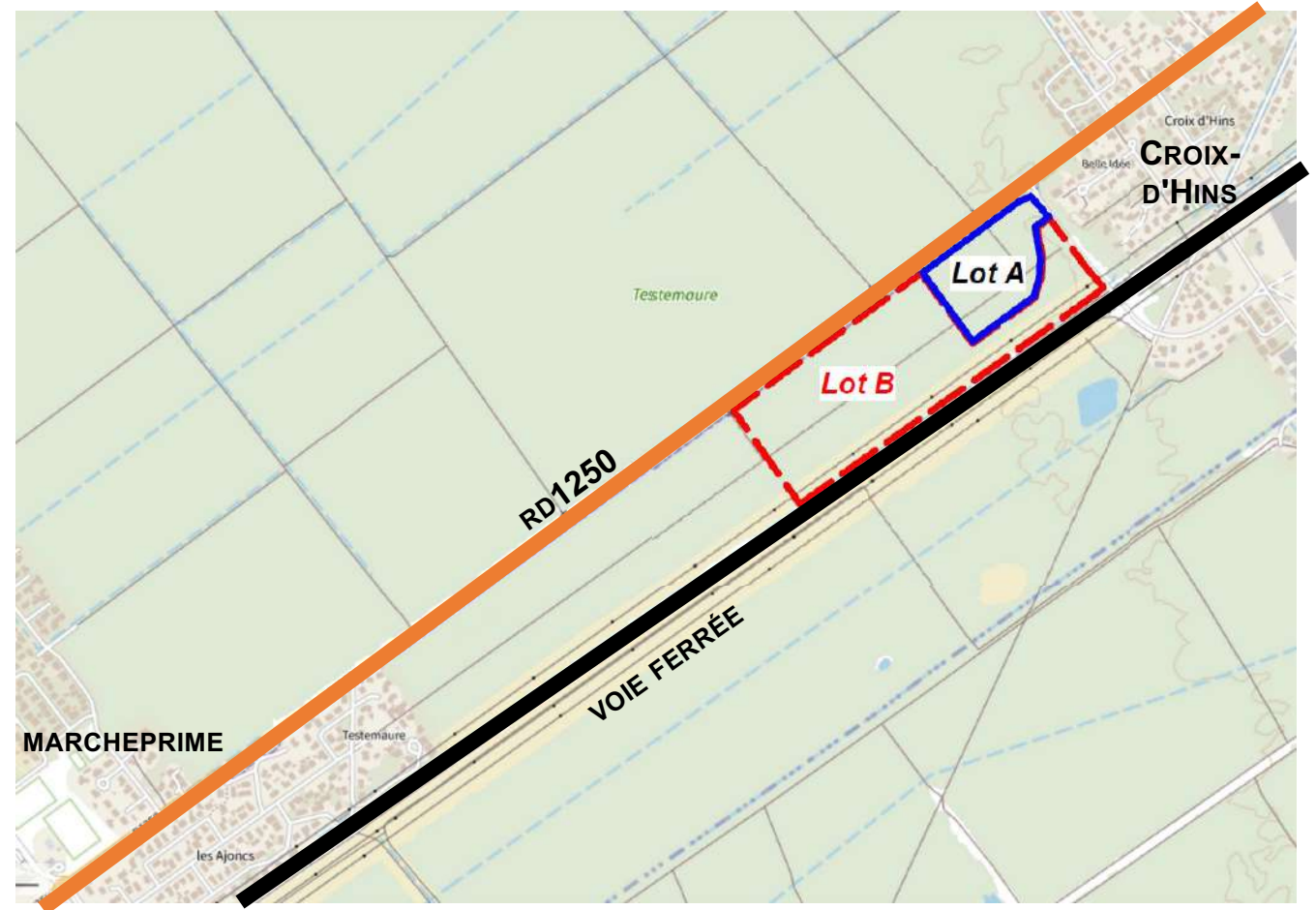


UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE

Une situation stratégique



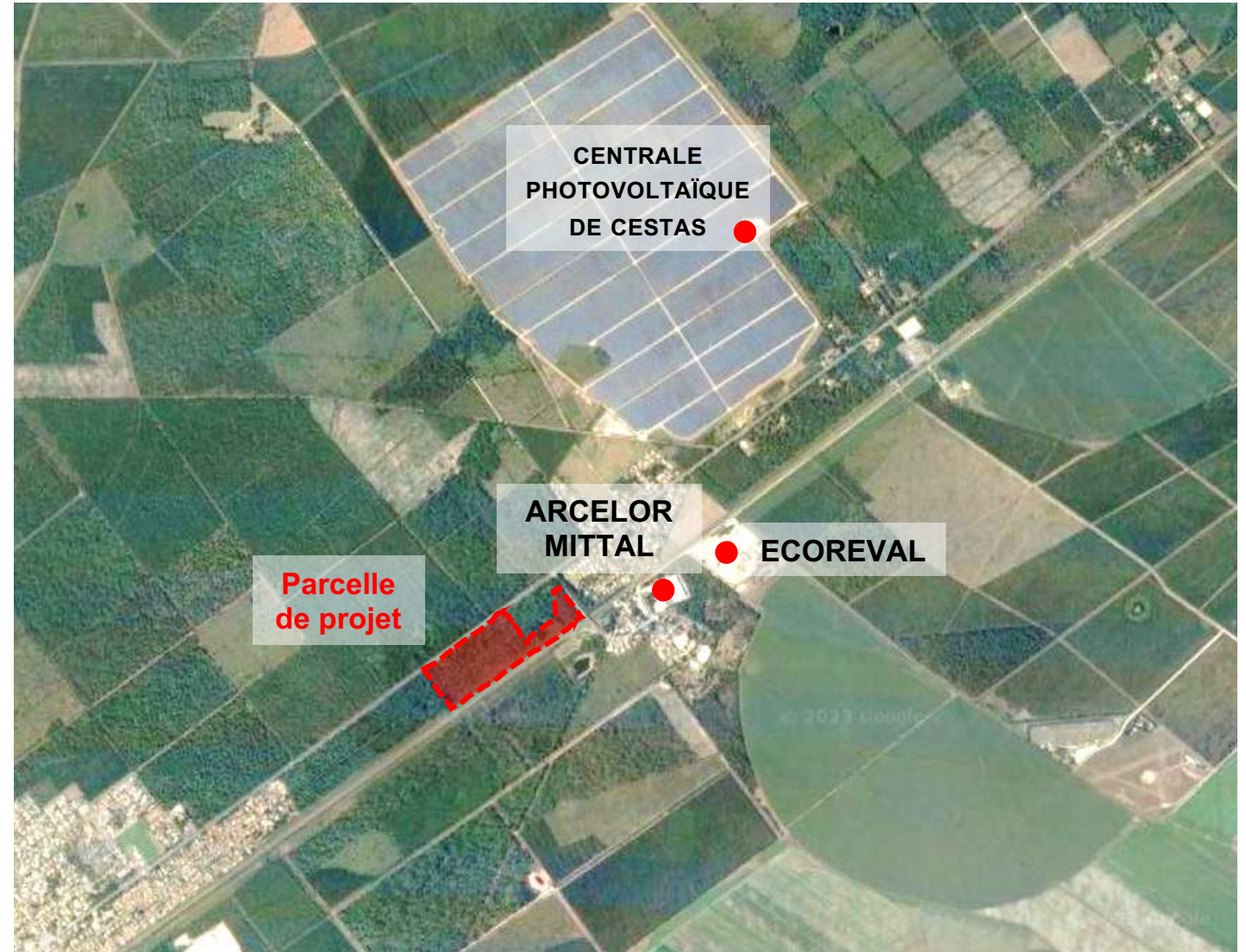
- Sur les axes de transports **entre Bordeaux et Arcachon**
- Sur la commune de **Marcheprime**
- Entre **route départementale et voie ferrée**
- Dans le **parc naturel régional** des Landes de Gascogne



LE SITE DE PROJET

Un secteur accueillant des activités industrielles

- Au lieu-dit **Croix-d'Hins**
- **En limite de zone urbanisée**
- Lieu mêlant **activités industrielles** et **habitations individuelles**



LE PROJET DE SMR

La valorisation respectueuse du potentiel du lieu



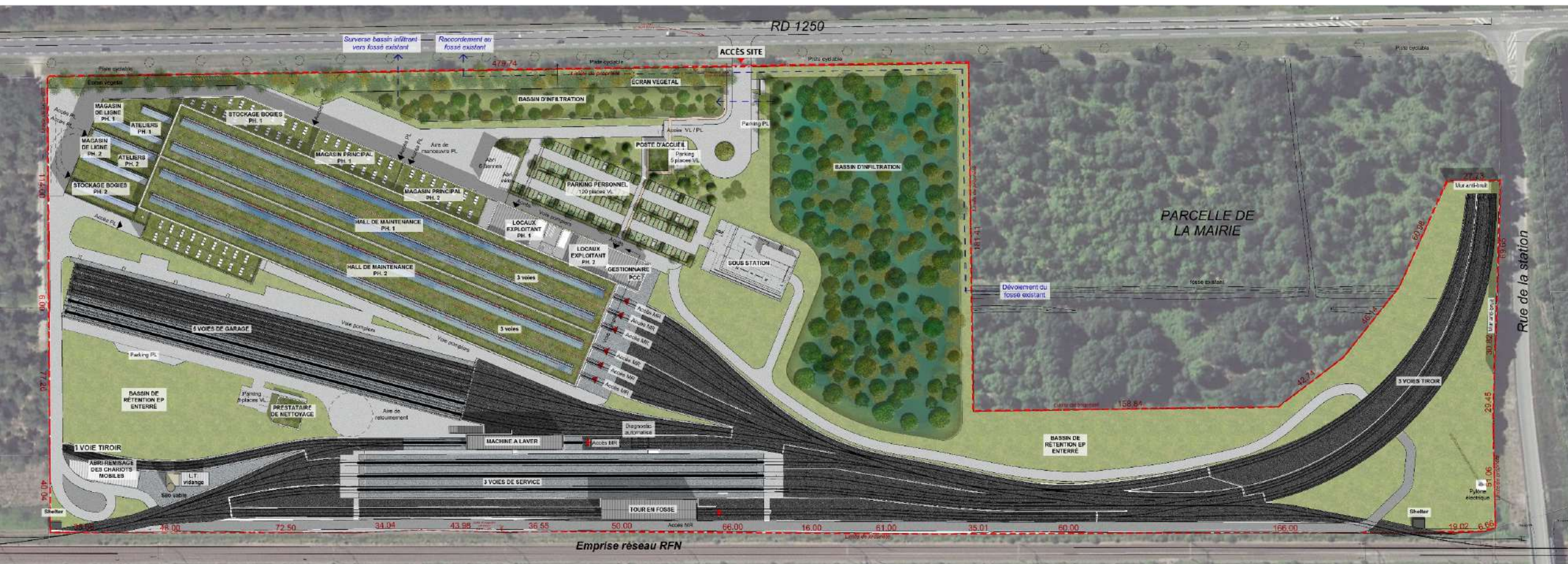
- État existant
- Plus de **14 ha boisés** (chênes rouges d'Amérique)
- Traversée **par un fossé et des réseaux** aériens et enterrés
- Présence **d'espèces végétales et animales protégées**



- État projeté
- **25 000 m²** d'équipement créés
- **200 emplois** créés à terme
- **Continuité des réseaux** et du fossé assurée
- **Préservation des espèces végétales et animales protégées**

LE PROJET DE SMR

Un aménagement régi par les fonctionnalités ferroviaires



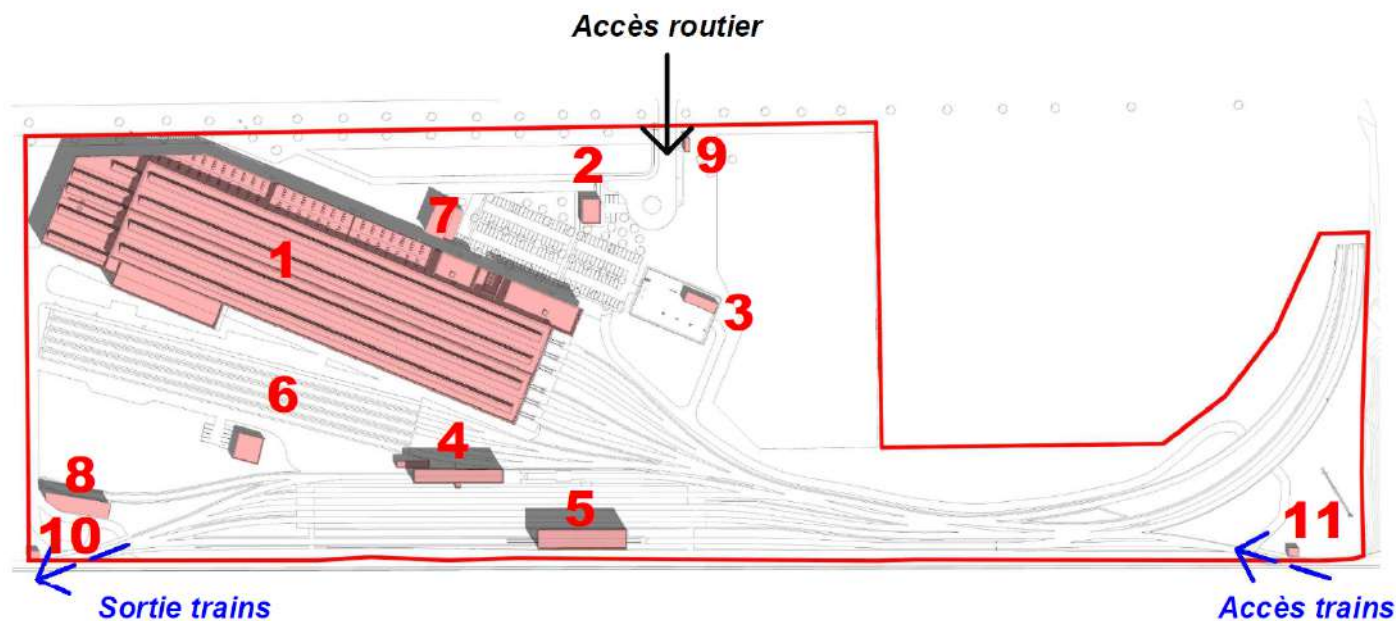
- **Fonctionnalités nécessaires:**
Hall de maintenance, voies de service, voies de garage, Tour-en-fosse, machine à laver...

- Longueur utile d'un train (US) : **205m**
- **Rayon de courbure** minimal

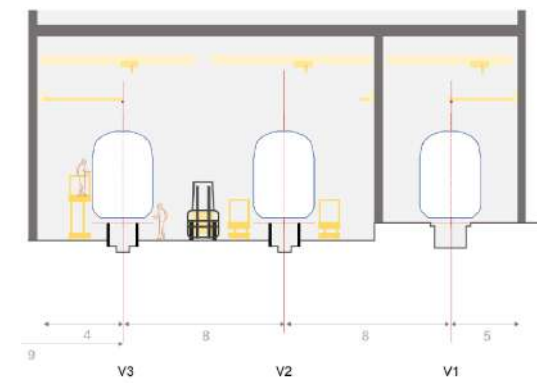
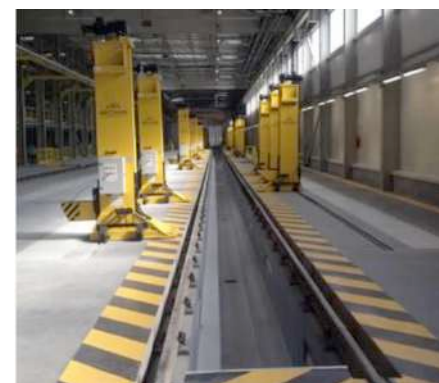
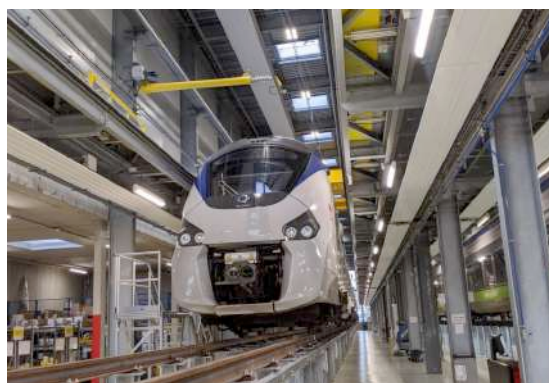
- Distances minimales **d'alignement droit**
(ex: T.E.F. 465m mini)

LE PROJET DE SMR

Les composantes du projet

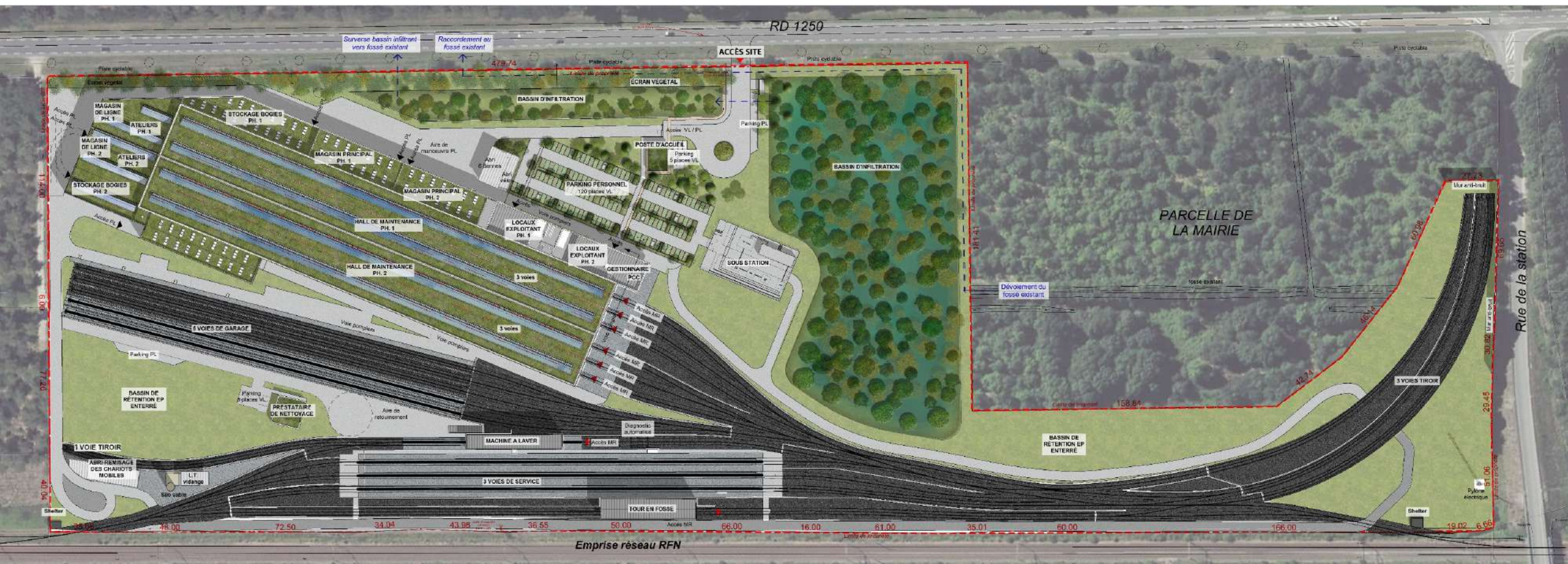


1. Bâtiment de maintenance des trains
2. Poste d'accueil
3. Sous-station électrique
4. Machine à laver
5. Tour-en-fosse
6. Bâtiment prestataire de nettoyage
7. Bâtiment abri bennes
8. Bâtiment abri engins et véhicules
9. Poste d'alimentation électrique
10. Abris SNCF « Shelter »
11. Abris SNCF « Shelter »



LE PROJET DE SMR

Un aménagement régi par les contraintes règlementaires



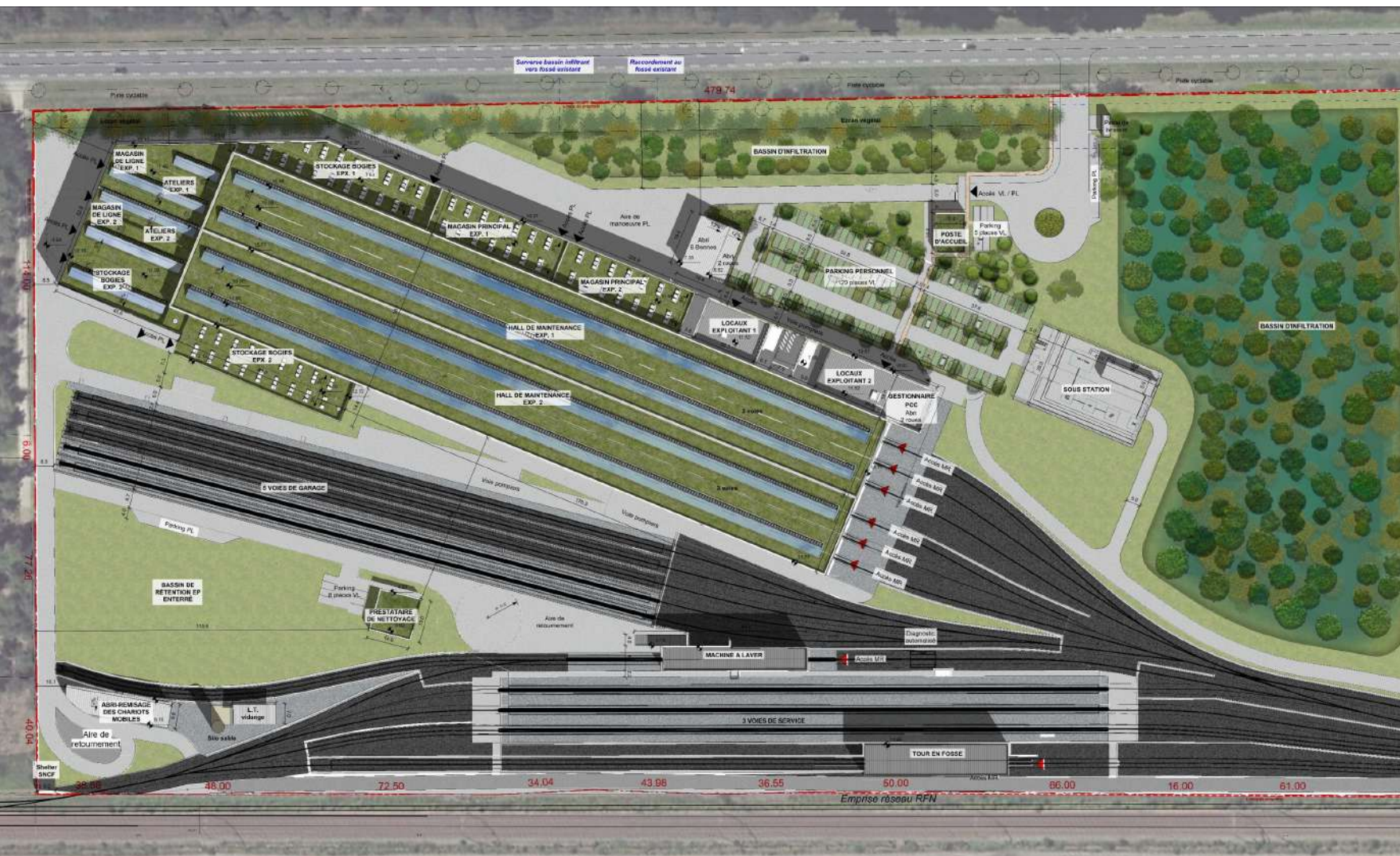
➤ **ICPE (2930) : locaux du hall de maintenance à plus de 15m des limites de propriété**

➤ **SDIS : Accès pompiers, voies $\geq 6m$, giration $\geq 11m$; défrichage à 30m, débroussaillage 50m**

➤ **Hydraulique: Obligations d'infiltrations des eaux pluviales > 2,5 ha de bassins + fossé**

LE PROJET DE SMR

Une insertion paysagère soignée



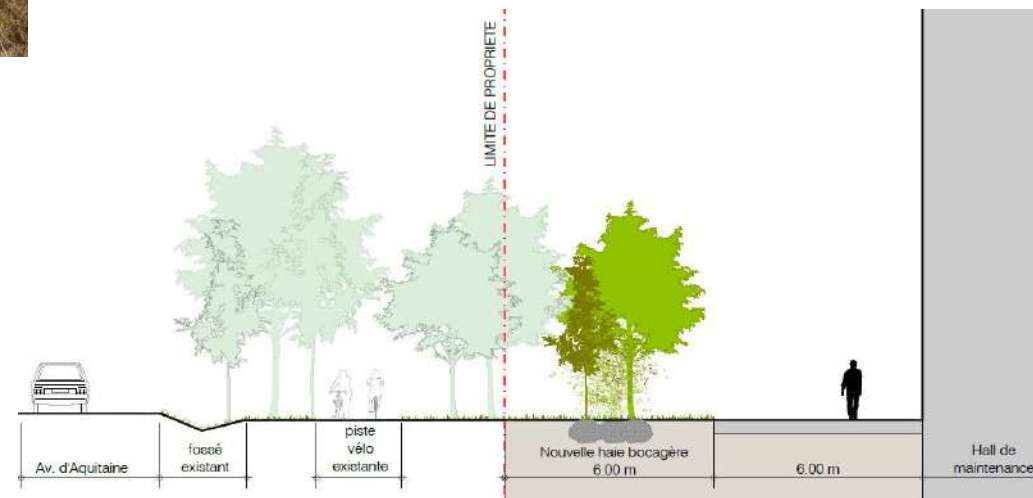
- Assurer une **continuité écologique**
- **Création d'une lisière** le long de RD 1250
- **2 bassins d'infiltration paysagés** et plantés

LE PROJET DE SMR

Une insertion paysagère soignée



- 5 ha de pleine terre végétalisée
- Ambiance de canopée
- 290 nouvelles plantations arborées
- Haie bocagère: 811 arbustes
- Plantations de provenance locale et d'intérêt écologique



LE PROJET DE SMR

Une insertion paysagère soignée



- **Parking 120 places paysagé**
- **76 nouvelles plantations**
- **Réduire l'impact visuel et l'imperméabilisation**
- **Lutter contre les îlots de chaleur**
- **50% de surface de parking ombragée**

LE PROJET DE SMR

Une insertion paysagère soignée



Etat actuel



Etat projeté



LE PROJET DE SMR

Une insertion paysagère soignée



LE PROJET DE SMR

Une insertion paysagère soignée



LE PROJET DE SMR

L'écriture architecturale



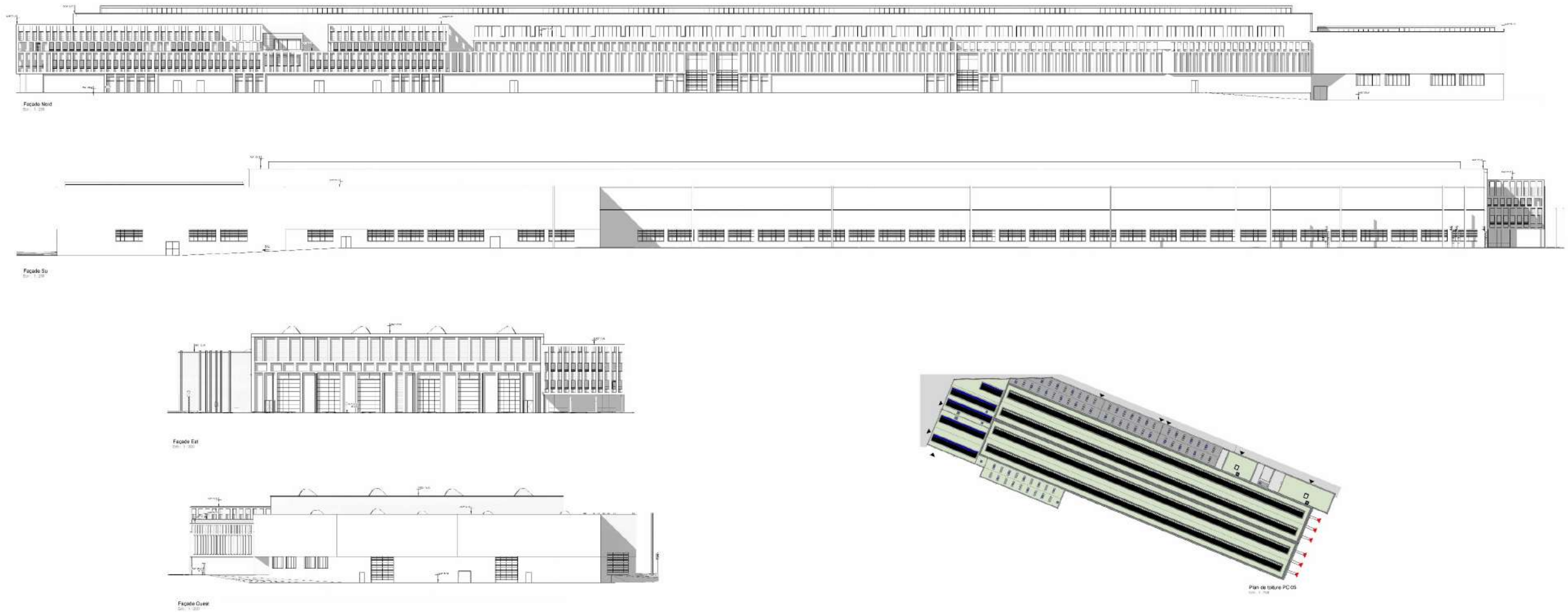
LE PROJET DE SMR

L'écriture architecturale



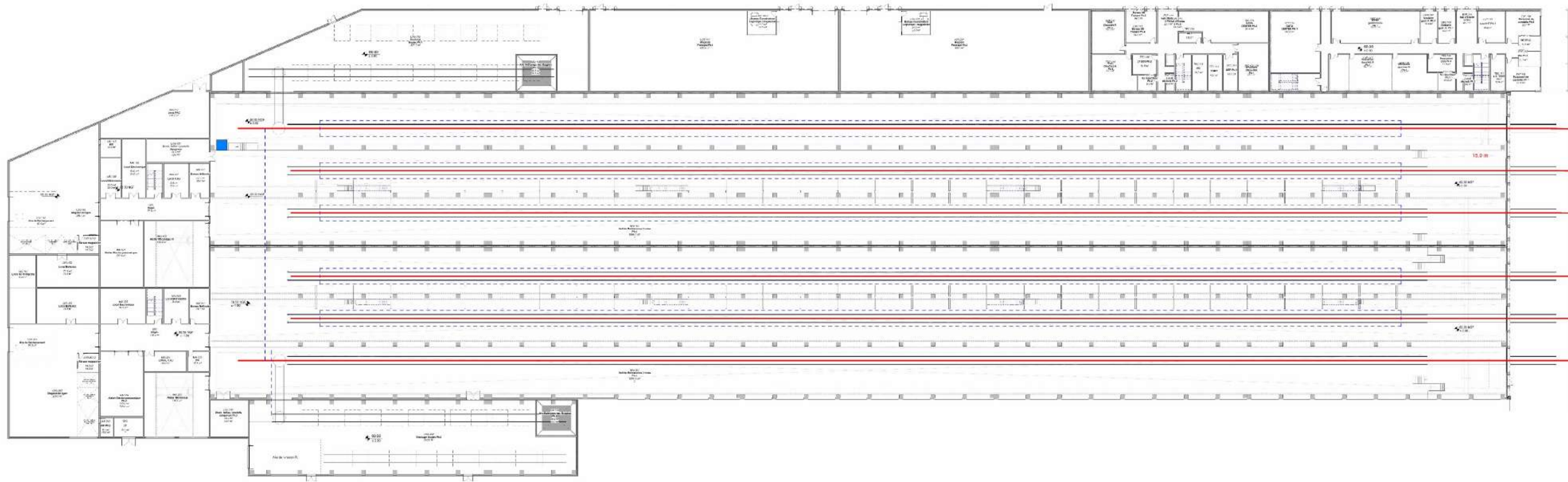
LE PROJET DE SMR

L'organisation fonctionnelle du bâtiment de maintenance



LE PROJET DE SMR

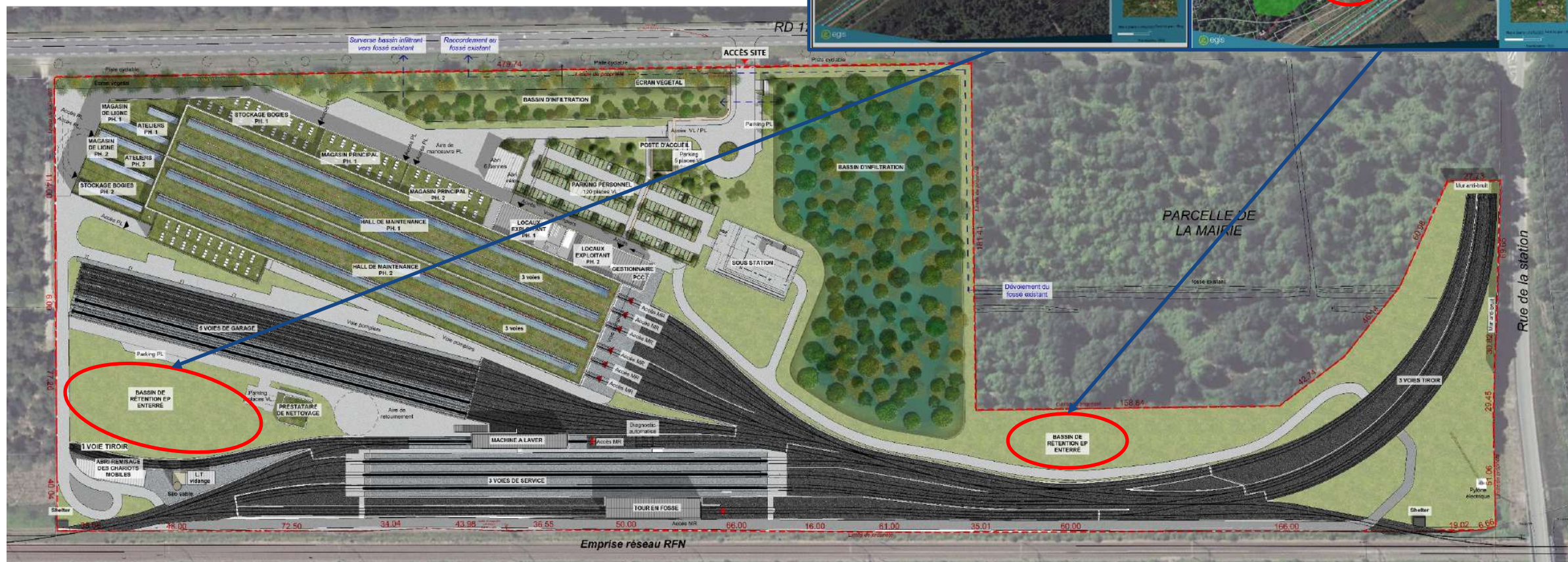
L'organisation fonctionnelle du bâtiment de maintenance



GESTION DES EAUX PLUVIALES

Bassins de rétention

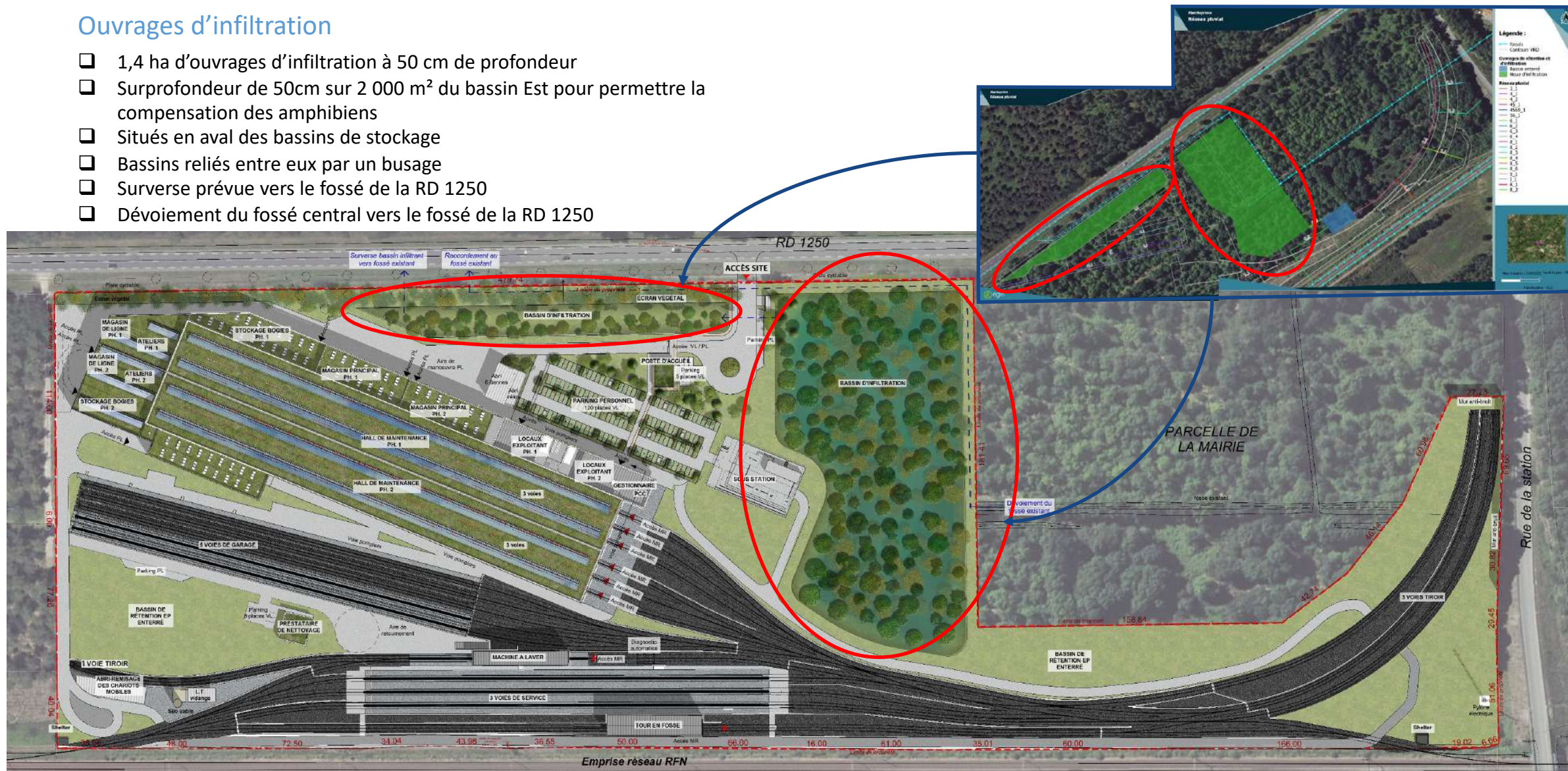
- ❑ Bassins de stockage des eaux pluviales étanches, permettant également le confinement des eaux d'extinction en cas d'incendie
- ❑ Rejet débit régulé à 3 L/s/ha jusqu'à pluie trentennale



GESTION DES EAUX PLUVIALES

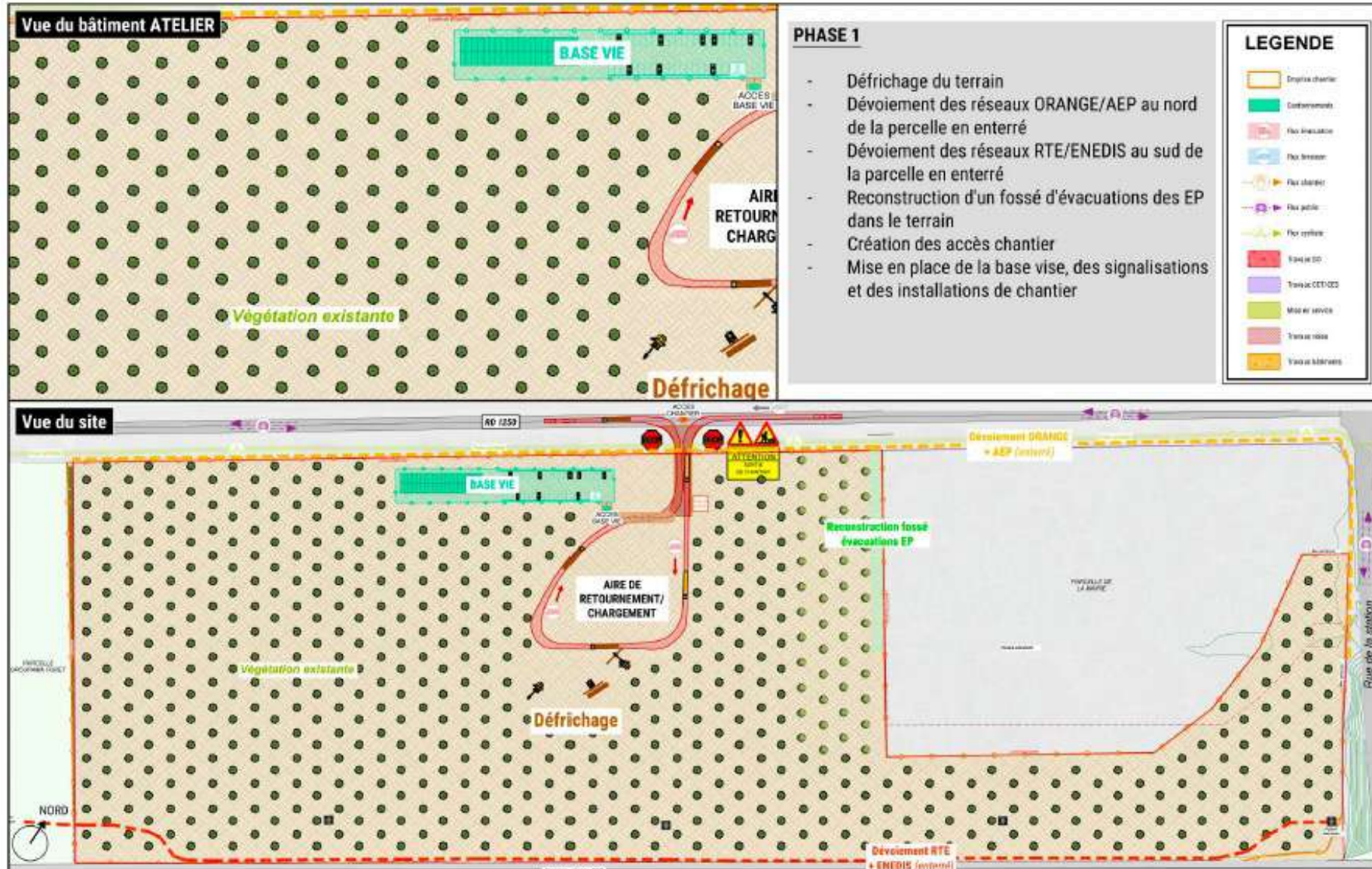
Ouvrages d'infiltration

- ❑ 1,4 ha d'ouvrages d'infiltration à 50 cm de profondeur
- ❑ Surprofondeur de 50cm sur 2 000 m² du bassin Est pour permettre la compensation des amphibiens
- ❑ Situés en aval des bassins de stockage
- ❑ Bassins reliés entre eux par un busage
- ❑ Surverse prévue vers le fossé de la RD 1250
- ❑ Dévoisement du fossé central vers le fossé de la RD 1250



LES ÉTAPES DU CHANTIER

Phase 1



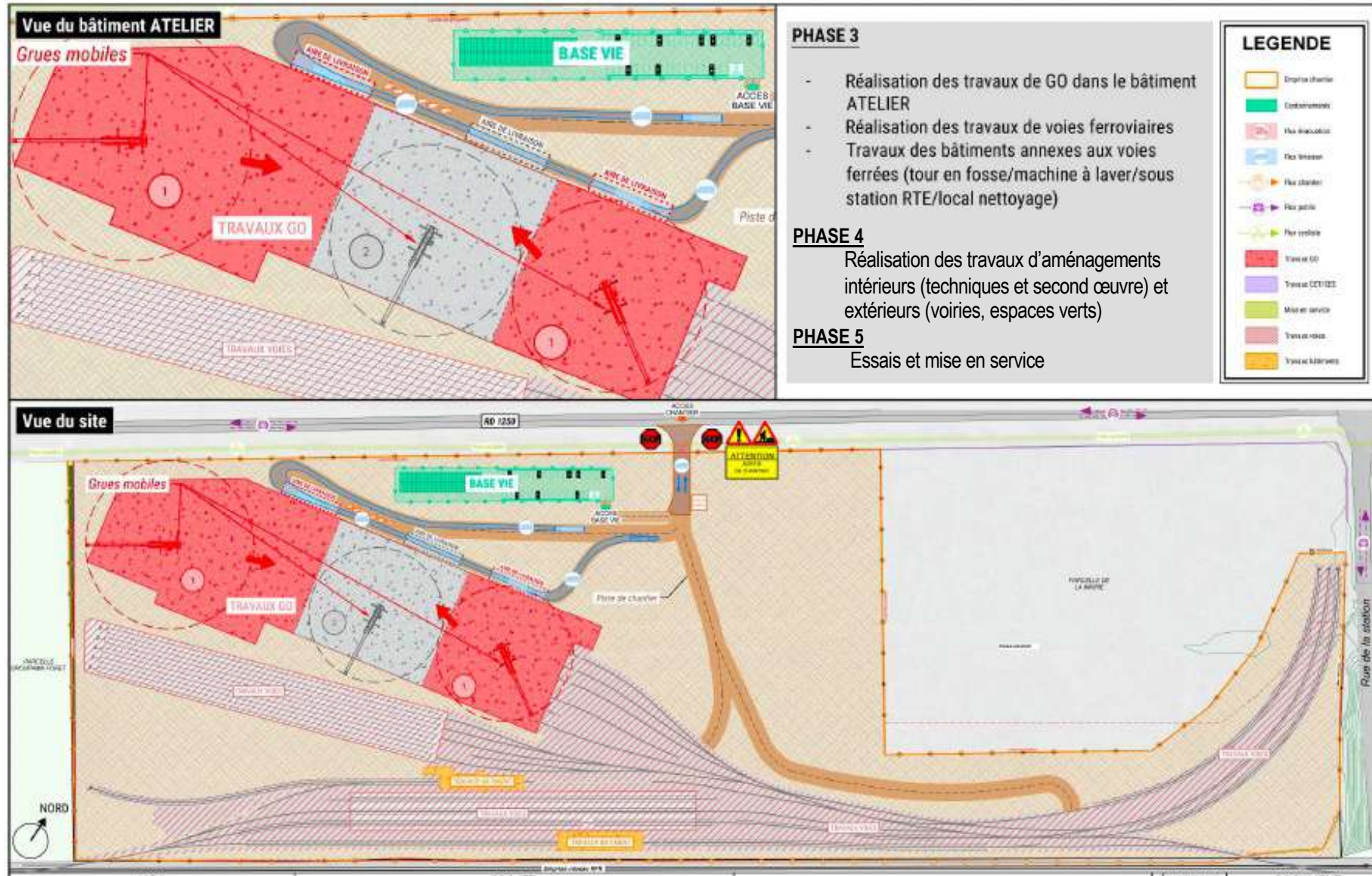
Phase 2



LES ÉTAPES DU CHANTIER

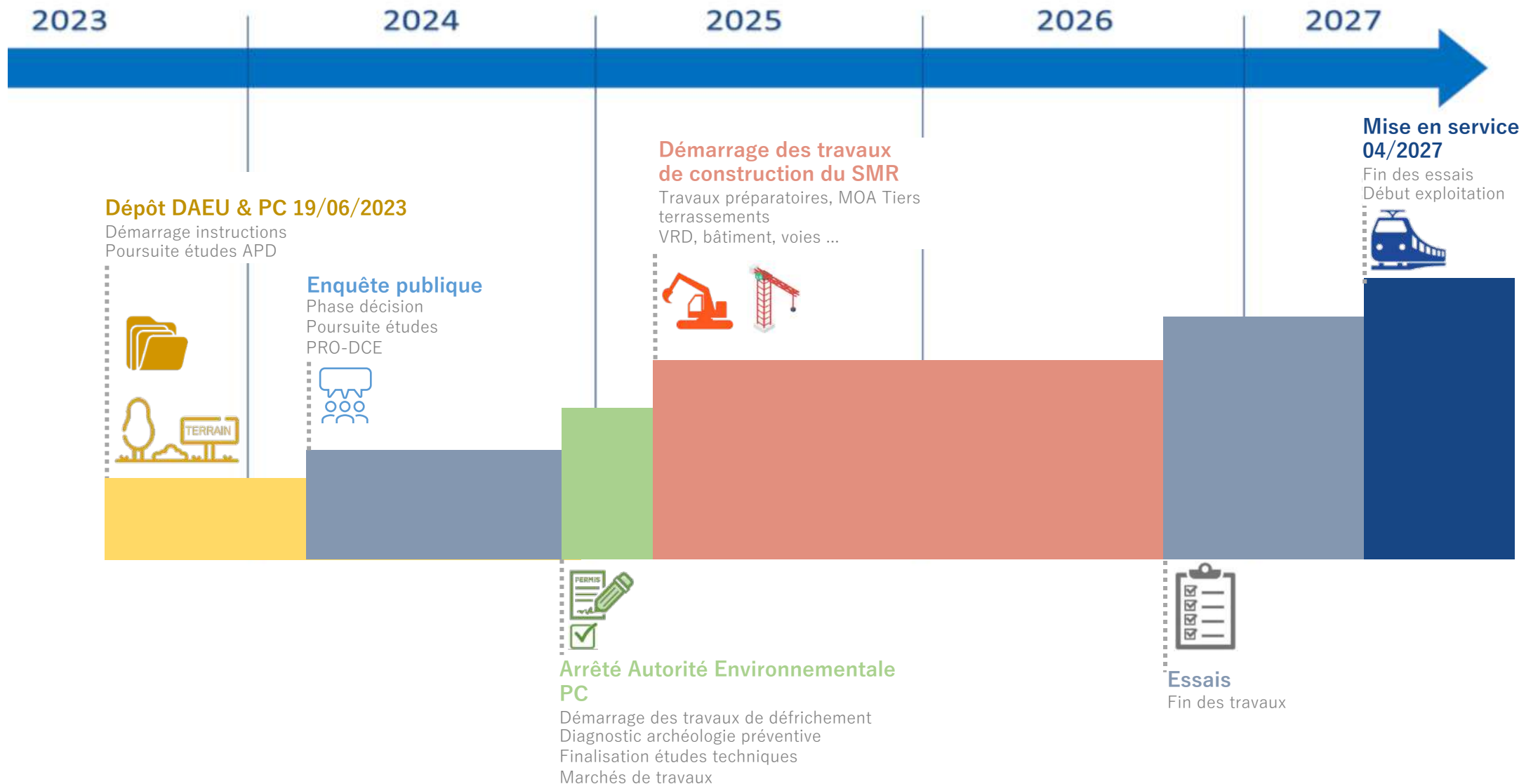
Phases

3 - 4 - 5



PLANNING

SITE DE MAINTENANCE
ET DE REMISAGE DE TRAINS





Merci de votre attention

Présentation des ateliers de participation

- Xavier Pineau_Agence SEPPA



La démarche de participation

1ère réunion d'information

07/12/2021

Suivi de 2 autres réunions publiques en juin et novembre 2022

Réunion de presse présentation démarche

14/06/2023

Mairie de Marcheprime, presse locale, LISEA, Comité citoyen avant dépôt du PC (19/06)

Groupes de travail riverains

Sept. à Nov. 2023

Réunion d'échanges thématiques sur les éléments spécifiques du projet du SMR

Communication en phase chantier

2025 à 2027

Accompagnement en termes de communication du chantier jusqu'à livraison

Premières informations

Phase préparatoire

Phase consultation

Phase accompagnement

Mise en place des supports d'information

été 2023

Préparation des outils de communication et de consultation du public, des ateliers et campagne d'information habitants

Restitution des groupes de travail riverains

Février 2024

Réunion de restitution du travail de contribution des riverains

Enquête Publique DAEU / PC

Fin 2023 / Début 2024

Accompagnement de l'enquête publique jusqu'à l'obtention des autorisations administratives

Le principe des ateliers

- **Délais** : 1 heure pour participer, échanger et contribuer.
- **Objectif** : vous donner l'occasion de vous exprimer sur la dimension architecturale du projet et 4 sous-thèmes définis :
 1. **Les principes architecturaux** : *les éléments présentés par l'architecte pilote du projet*
 2. **Les interfaces** : *les limites de propriété, les pistes cyclables, la gestion des fossés, les accès*
 3. **Les éléments paysagers** : *le bassin d'infiltration, les essences végétales, le mur anti-bruit et les hauteurs*
 4. **La vie du chantier** : *les étapes, le dévoiement de réseaux, les horaires, les emplacements de la base vie.*

Le principe des ateliers

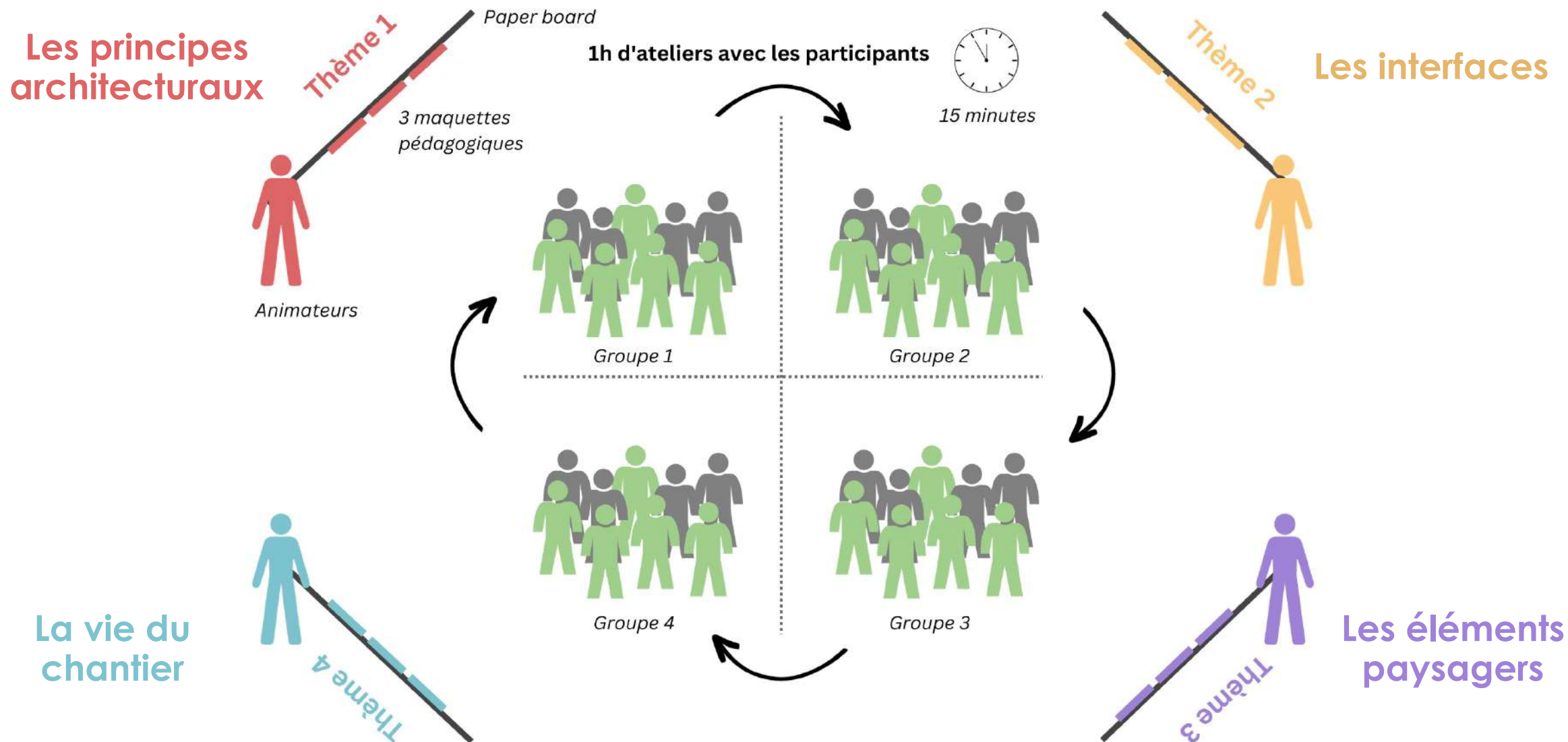
- **Résultats :**

1. Connaître vos questions et vos préoccupations.
2. Partager vos observations et suggestions.
3. Recueillir vos contributions.

- **Des règles du jeu à respecter :** une démarche de respect et de bienveillance

- Chacun doit pouvoir donner son point de vue.
- Être vigilant à ne pas couper la parole de son voisin.
- Conserver une approche constructive avec le groupe, l'animateur et l'expert.

L'organisation des ateliers : 4 ateliers de 15 minutes



Synthèse des ateliers de participation

Agence SEPPA



Conclusion

- Philippe Jausserand_LISEA



Prochaines échéances

➤ Jeudi 19 octobre 18h :

- Réunion d'échange thématique sur la démarche environnementale et acoustique

➤ Jeudi 16 novembre 18h :

- Réunion d'échange thématique sur les bénéfices pour Marcheprime et le territoire



Merci de votre participation !

Réunion d'échange thématique

Jeudi 19 octobre 2023

La démarche environnementale et acoustique



Déroulé de la soirée

1. Introduction
2. Présentation de la démarche par
 - a. La démarche acoustique par AcousTB
 - b. Les mesures compensatoires par LISEA
 - c. La considération de l'environnement au sein du projet par EGIS
3. Questions-réponses
4. Mise en place des ateliers de participation
5. Restitution des groupes par les animateurs
6. Synthèse générale
7. Prochaines échéances



Quelques mots d'introduction

- Philippe Jausserand
Directeur général LISEA
- Xavier Pineau
Associé SEPPA



A photograph of a road with a car and two people walking, overlaid with a semi-transparent white box containing text.

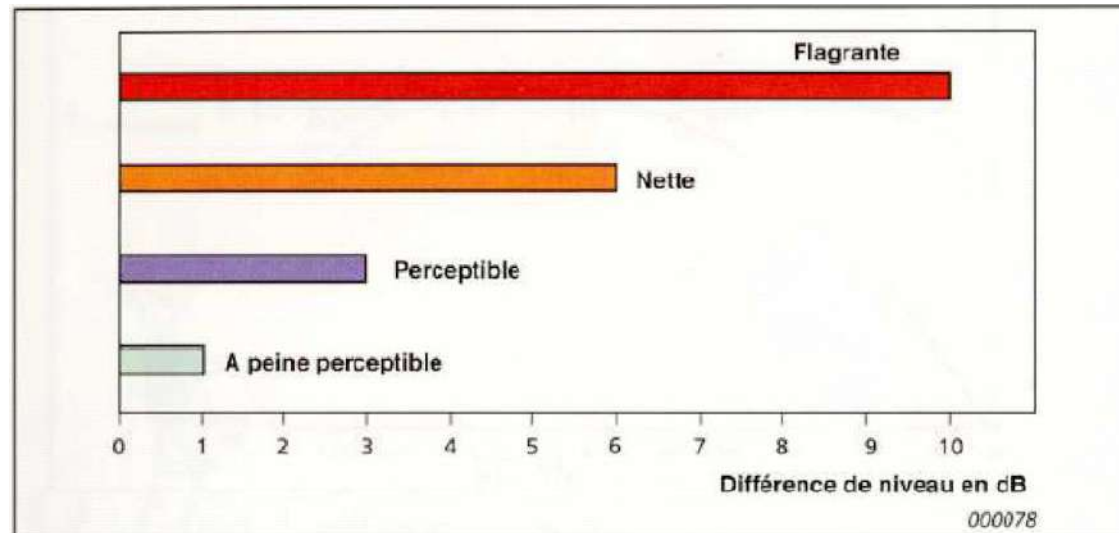
La démarche acoustique

- Maxime Jabbier_
Maîtrise d'oeuvre AcousTB

De quoi
parle-t-on ?

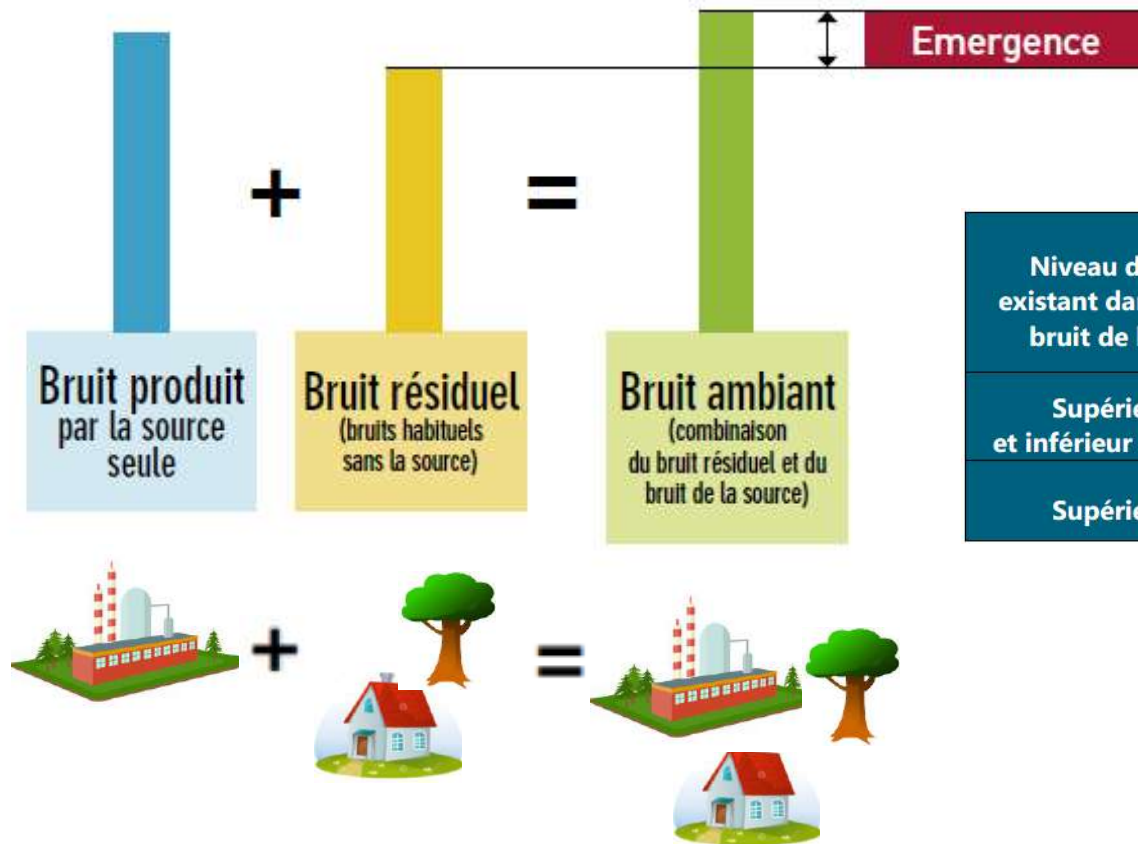
SENSATION MOYENNE	NIVEAU SONORE	TYPE D'AMBIANCE EXTERIEURE	CONVERSATION
Très bruyant	80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier,...	Difficile
Bruyant	70 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard,...	En parlant fort
Bruit urbain modéré	60 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution,...	
Relativement calme	50 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte,...	A voix normale
Bruit de fond calme	40 dB(A)	Intérieur cour, campagne	
Très calme	30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural	A voix basse
Silence	20 dB(A)	Désert	

De quoi
parle-t-on ?



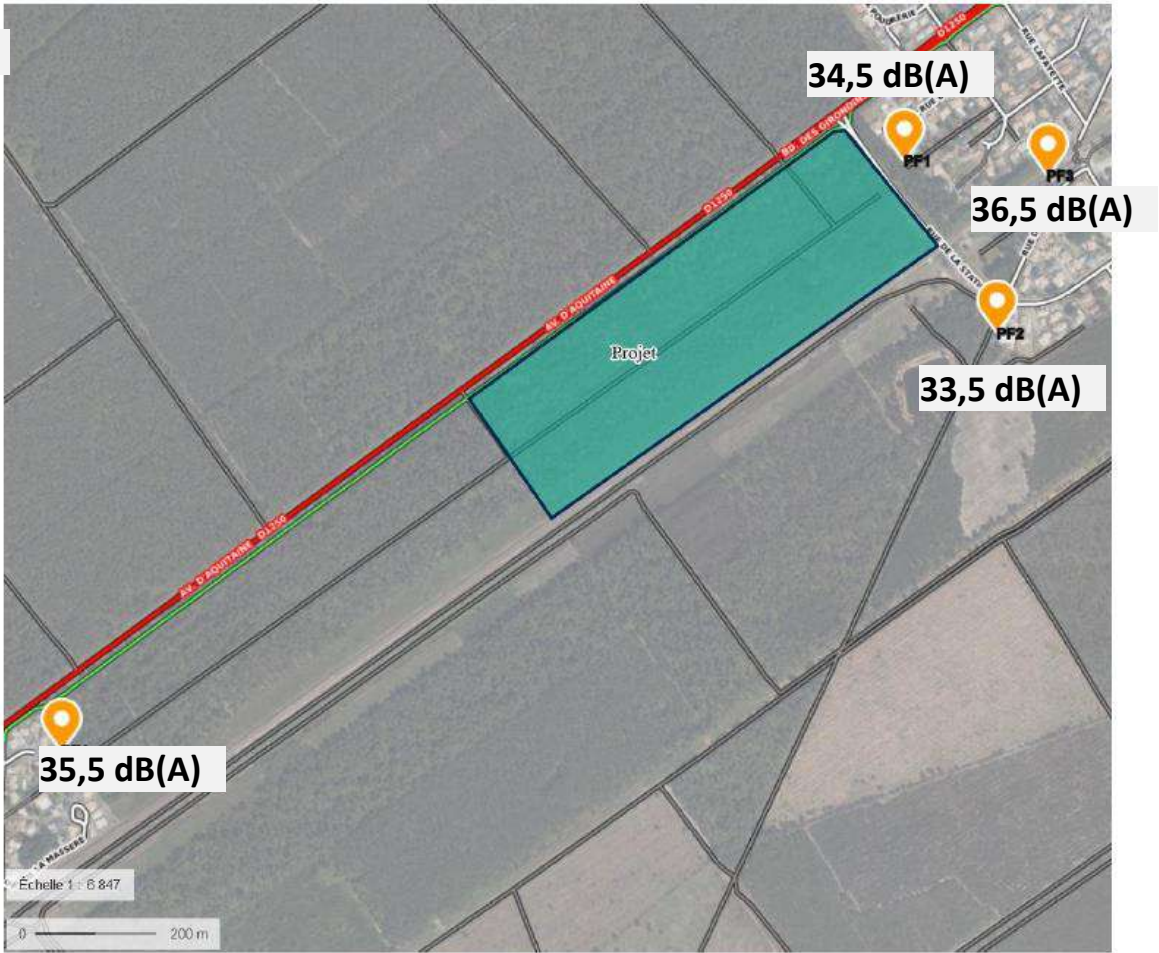
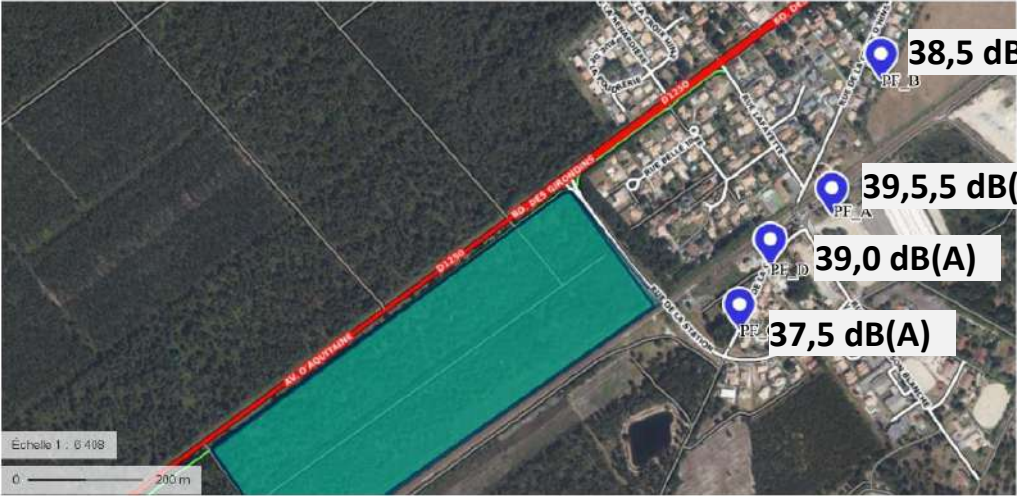
Que dit la loi ?

- **Arrêté du 23 janvier 1997** relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)



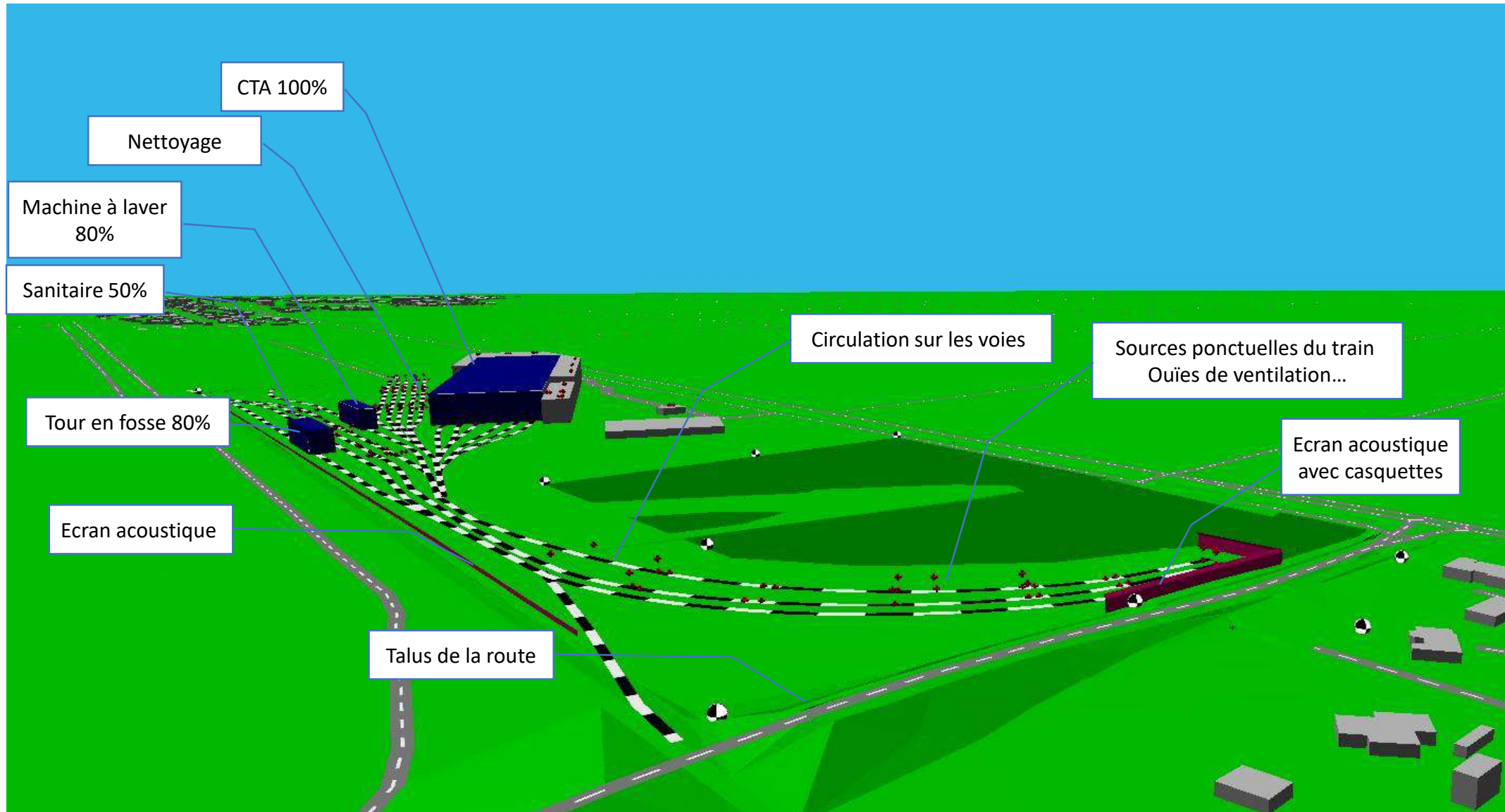
Niveau de bruit ambiant existant dans ZER (incluant le bruit de l'établissement)	Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 22 h sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 22 h à 7 h ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

L'état initial



Section 01.

Le site : modélisation



Le site : modélisation – respect des émergences

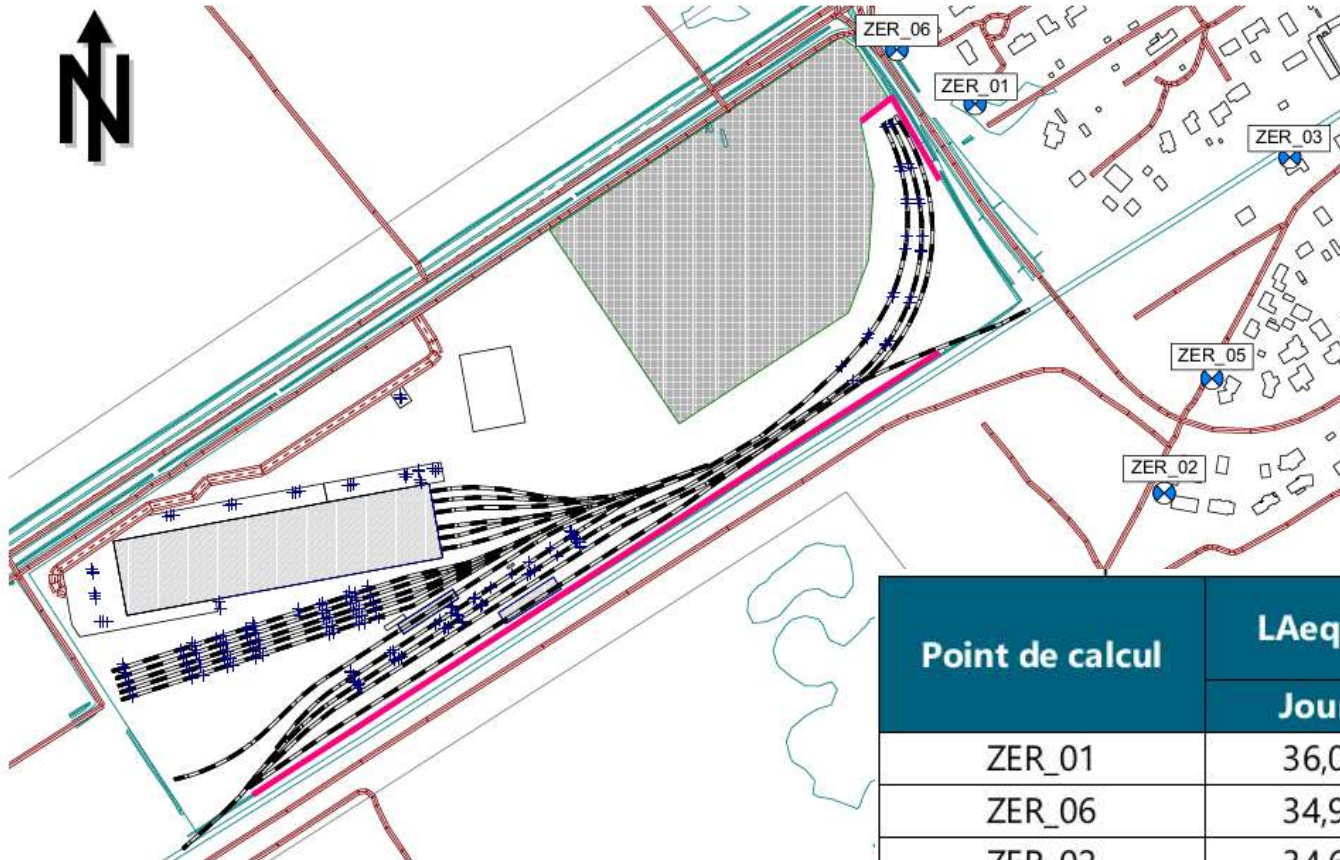
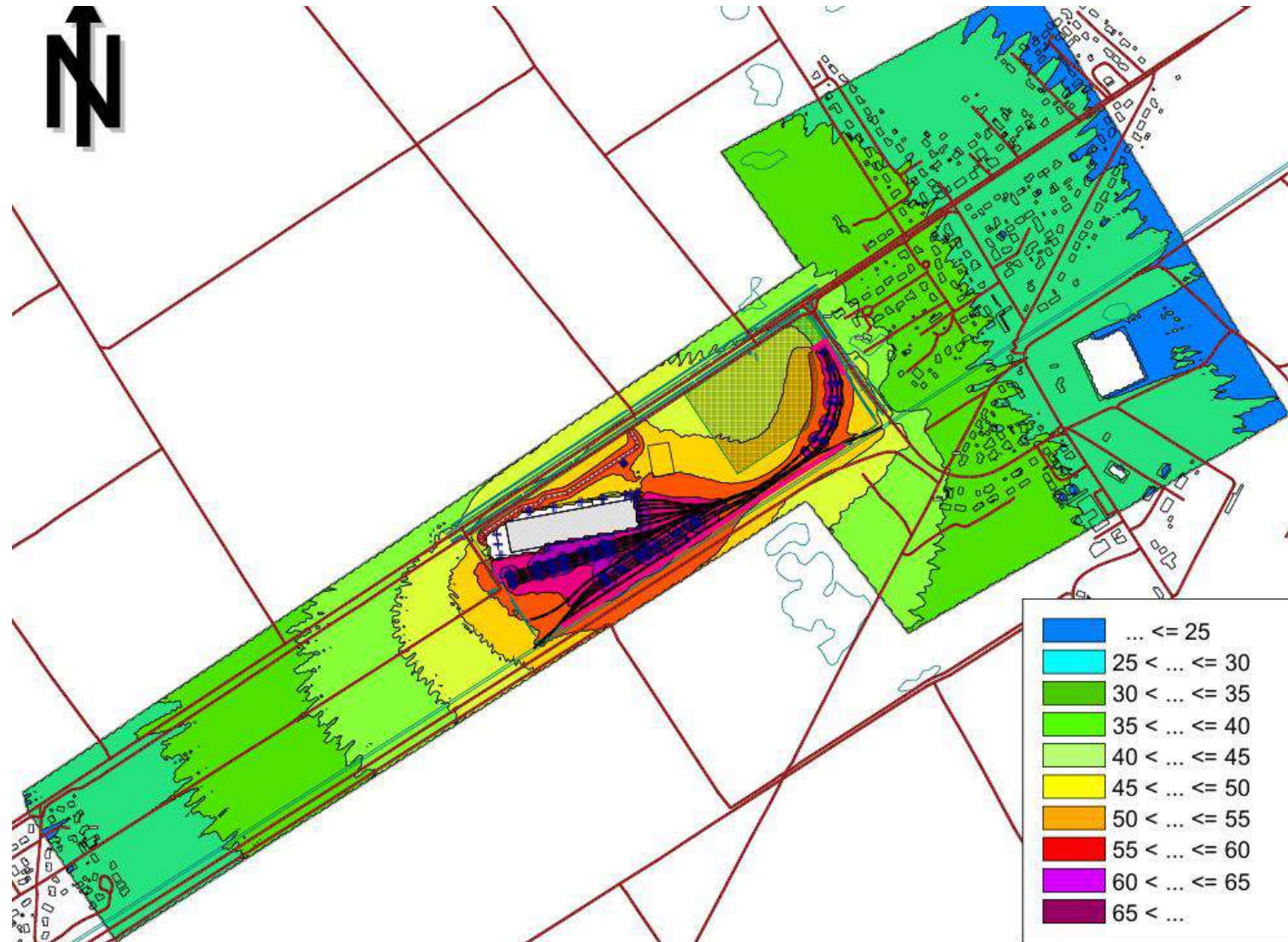


Figure 27: Emplacement des points de calcul

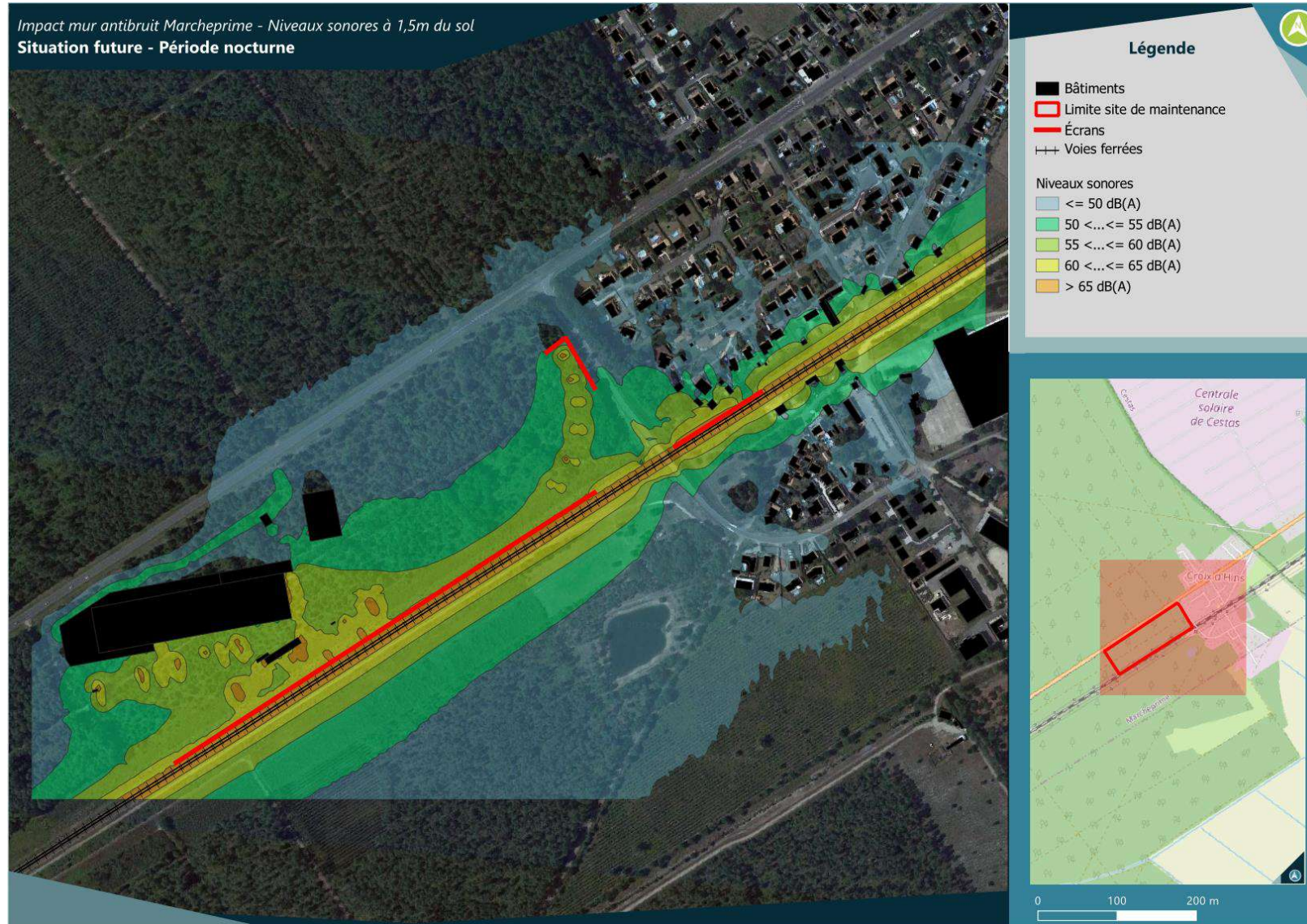
Point de calcul	LAeq calculé [dB(A)]		Bruit particulier maximum admissible [dB(A)]		Conformité
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	
ZER_01	36,0	36,0	52,8	36,3	oui
ZER_06	34,9	35,1	52,8	36,3	oui
ZER_02	34,6	35,3	45,3	35,3	oui
ZER_05	32,2	32,8	45,3	35,3	oui
ZER_03	28,7	29,8	44,8	38,3	oui
ZER_04	25,1	26,1	46,8	37,3	oui

Tableau 21: Niveaux de bruit particulier calculés en ZER

Le site : modélisation – respect des émergences



Le site : modélisation – avec voie classique





Les mesures compensatoires environnementales

- David Lenoir_
LISEA



1. Mise en œuvre de la *séquence* **ERC**

La séquence ERC (Éviter – Réduire – Compenser)

01

Éviter : C'est la première phase d'analyse du projet. Cette analyse est réalisée lors de l'étude du site potentiel et limiter les enjeux environnementaux majeurs.

02

Réduire : Une fois le site du projet choisi, le porteur de projet travaille à réduire son impact lors de la phase conception.

Les évolutions successives de plans fonctionnels du site ont permis de préserver 4 ha de milieux naturels.

03

Compenser : C'est la prise en compte de l'impact résiduel. L'objectif est de restaurer des milieux naturels afin de les rendre plus favorables à l'accueil des espèces à compenser.

Une démarche réglementaire globale mise en œuvre à la suite des lois Grenelle de l'environnement de 2009.



Diagnostic environnemental et inventaires naturalistes

Des inventaires réalisés depuis 2019

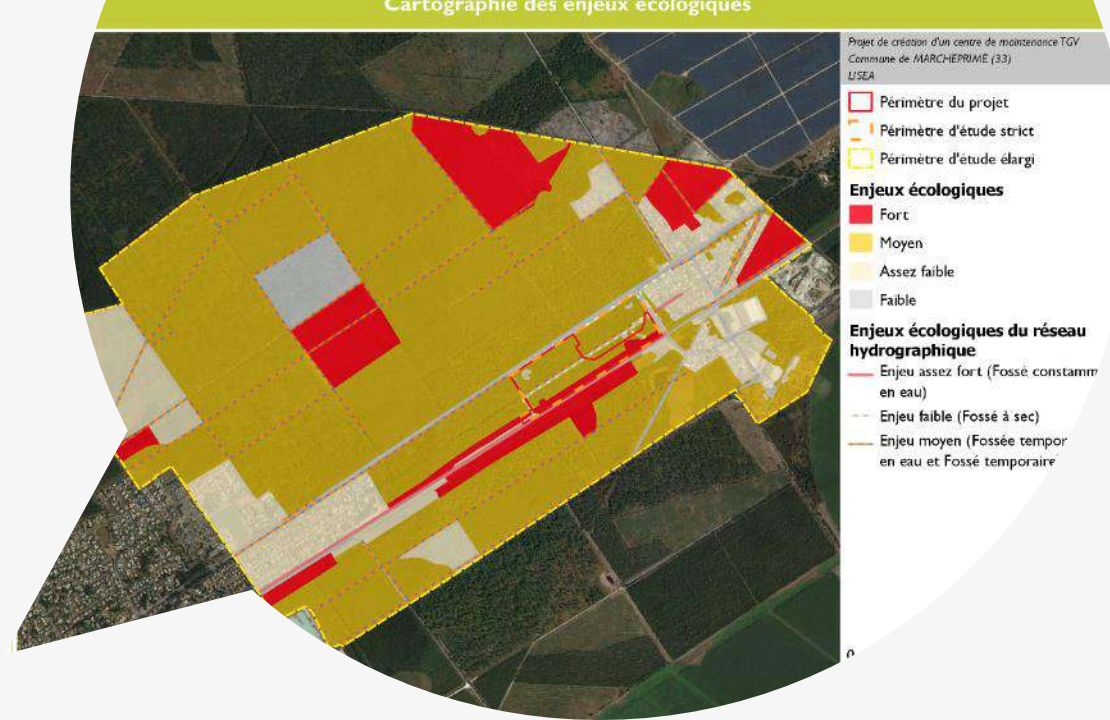
Cette mission a été confiée au bureau d'études environnementales ENVOLIS de Gujan-Mestras afin de bénéficier de sa bonne connaissance du territoire et de ses enjeux.



Définition des impacts du projet

Les différents impacts ont été identifiés, cartographiés et catégorisés d'enjeu faible à fort. C'est l'état initial qui permet de proposer aux Services de l'État un programme de Mesures Compensatoires Environnementales (MCE).

L'impact prend en compte les habitats impactés des espèces végétales et animales, mais aussi les fonctionnalités (déplacement, territoire de chasse et d'alimentation, gîte).

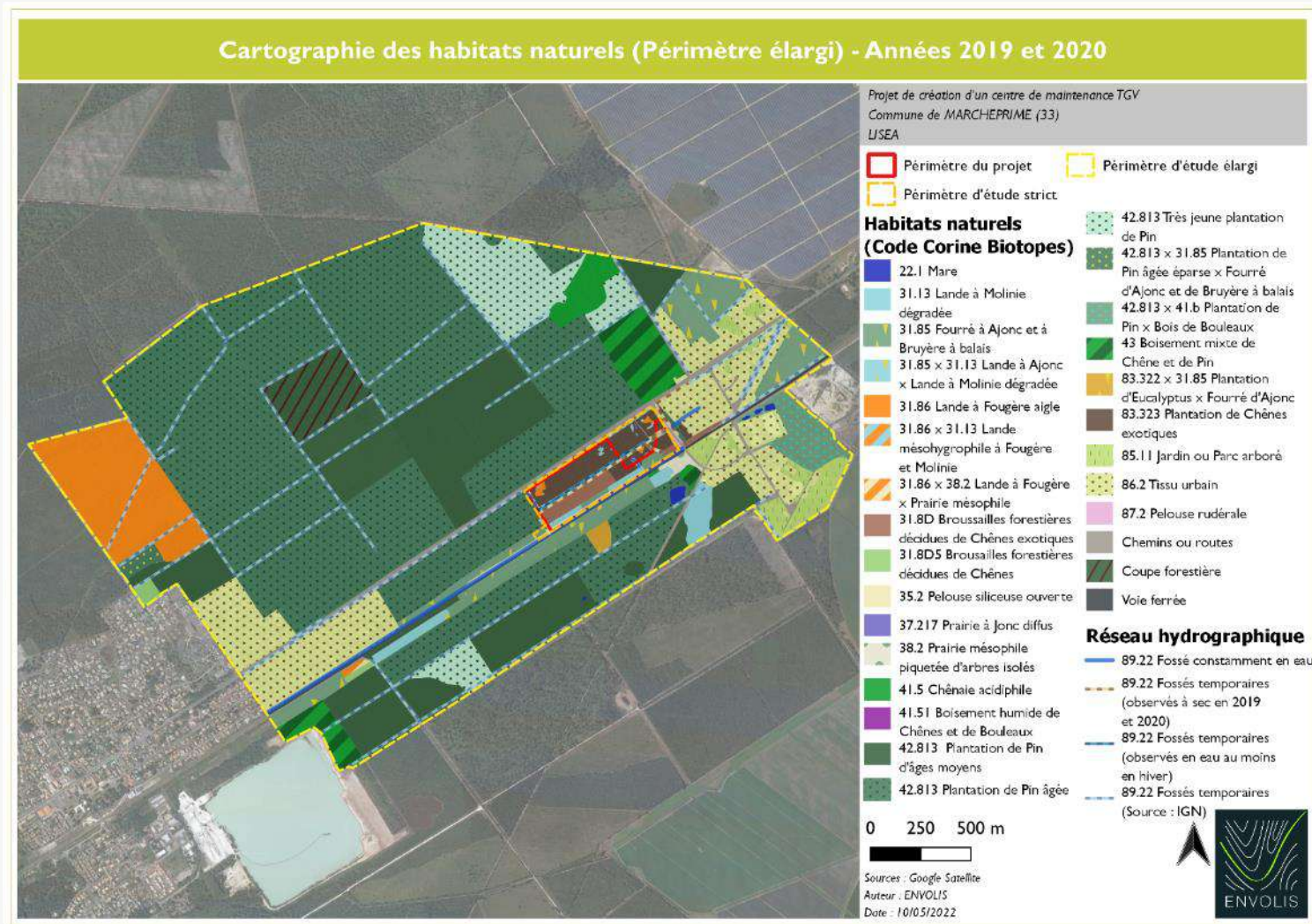




Diagnostic environnemental et inventaires naturalistes

Un diagnostic réalisé sur un
périmètre plus large que le projet

Ce travail est essentiel afin
d'identifier les interactions et ainsi
avoir une vision à l'échelle
paysagère et pas seulement à
l'échelle du projet.

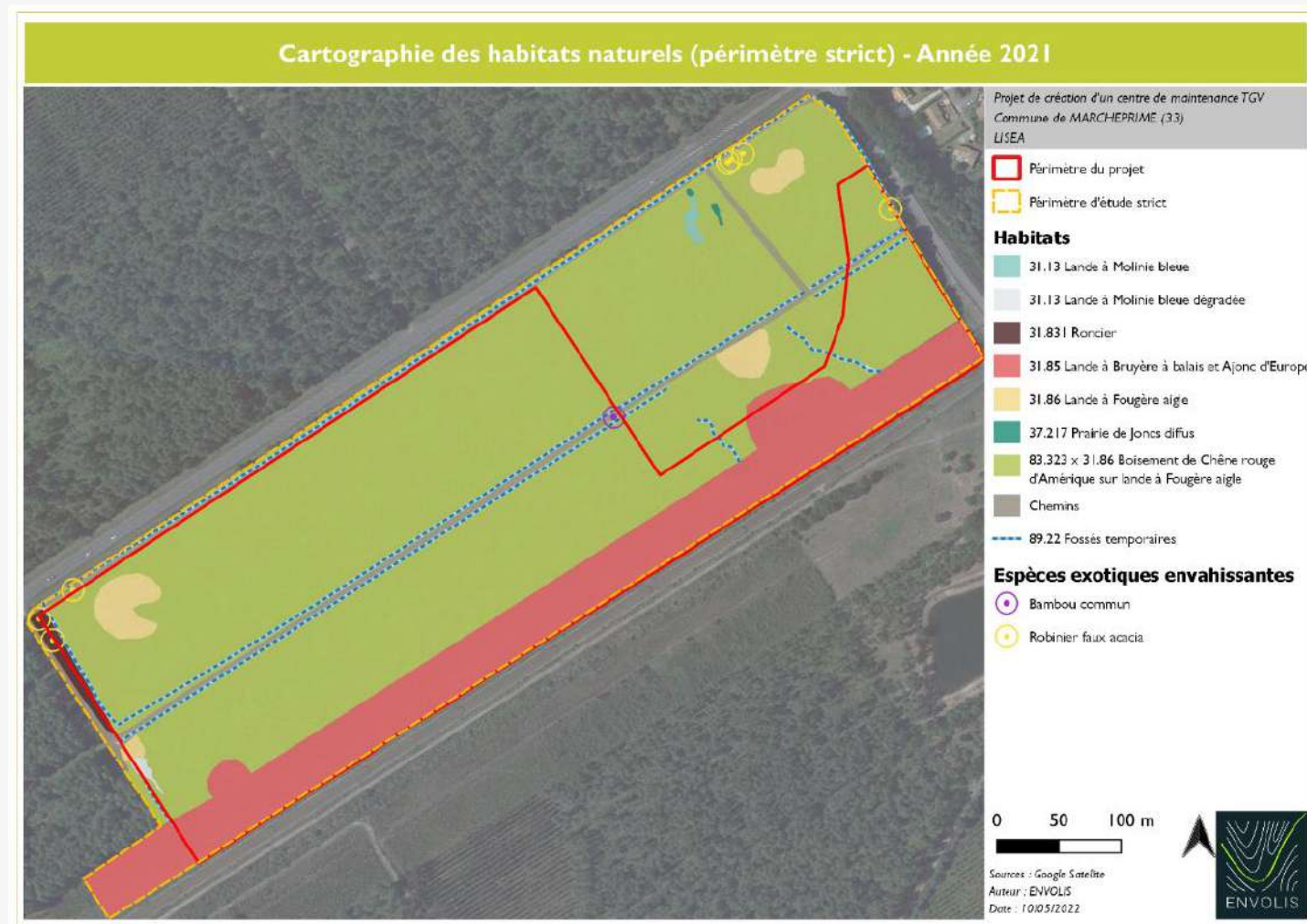




Diagnostic environnemental et inventaires naturalistes

Les milieux présents sur le site :

- Plantation de Chênes Rouge d'Amérique
- Lande à Ajonc et à Brande
- Lande à Molinie
- Lande à Fougère
- Fossés temporaires





2. *Le cadre réglementaire*

Trois réglementations

01

Code forestier : Le défrichement est l'action volontaire de changer la destination forestière d'une parcelle.

Pour le projet, LISEA s'acquittera d'une taxe au défrichement et réalisera 24,7 ha de boisement compensateur sur les communes d'Audenge, Sainte-Hélène, Carcans et Saint-Aubin de Médoc.

02

Loi sur l'eau : Restauration d'une lande à molinie fonctionnelle. 1,46 ha conventionné avec la Commune de Marcheprime (dette de 1 ha) pour 30 ans avec une gestion environnementale déléguée à LISEA.

03

Code de l'environnement (espèces protégées) : Restauration d'habitats favorables pour trois groupes d'espèces principaux :

- Les oiseaux landicoles,
- Les oiseaux et mammifères forestiers,
- Les Amphibiens.

Convention de 37,13 ha avec la Société Forestière GROUPAMA pour 30 ans avec une gestion environnementale déléguée à LISEA.

Une compensation réalisée au plus proche de l'impact

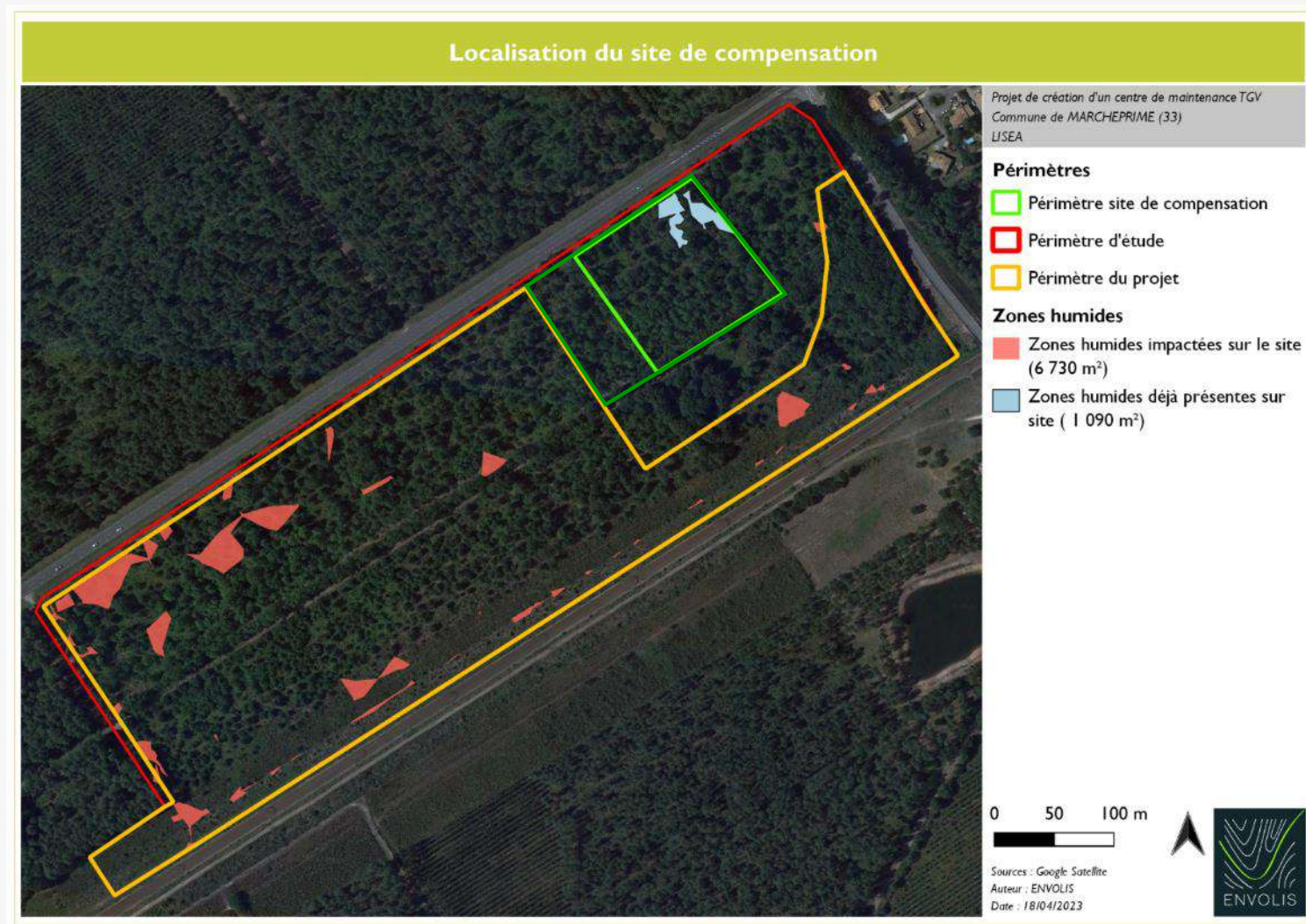
afin de permettre aux espèces de trouver des zones refuges à proximité.



Compensation Loi Sur L'eau

Restauration d'une lande humide à molinie :

Augmenter la surface de l'habitat
déjà présent sur la parcelle
communale.





Compensation Loi Sur L'eau



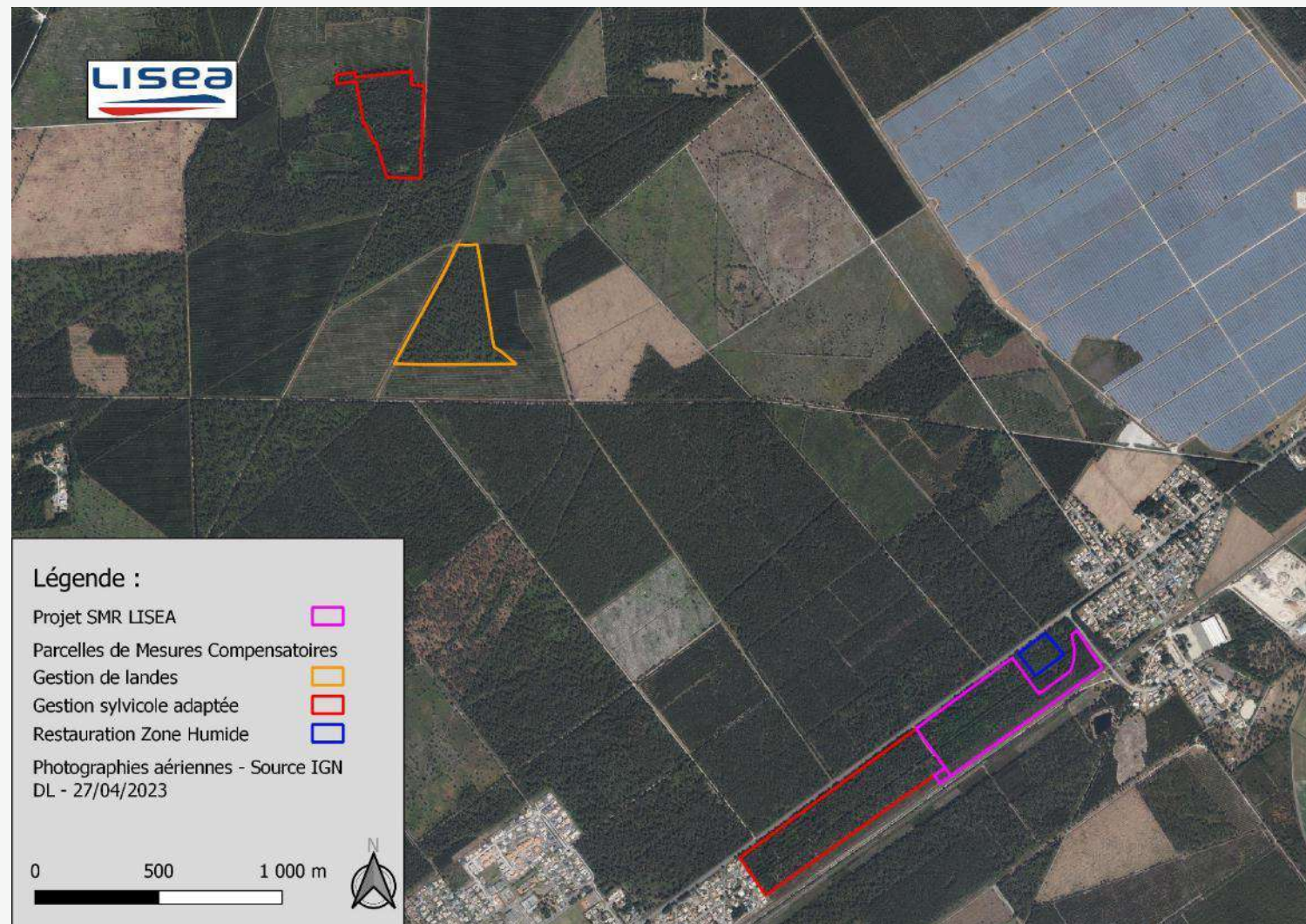


Sites de compensation espèces protégées

Une gestion forestière adaptée favorable aux espèces :

Mise en place d'une gestion forestière adaptée avec la création tous les 10 ans de trouées dans lesquelles seront plantés des feuillus.

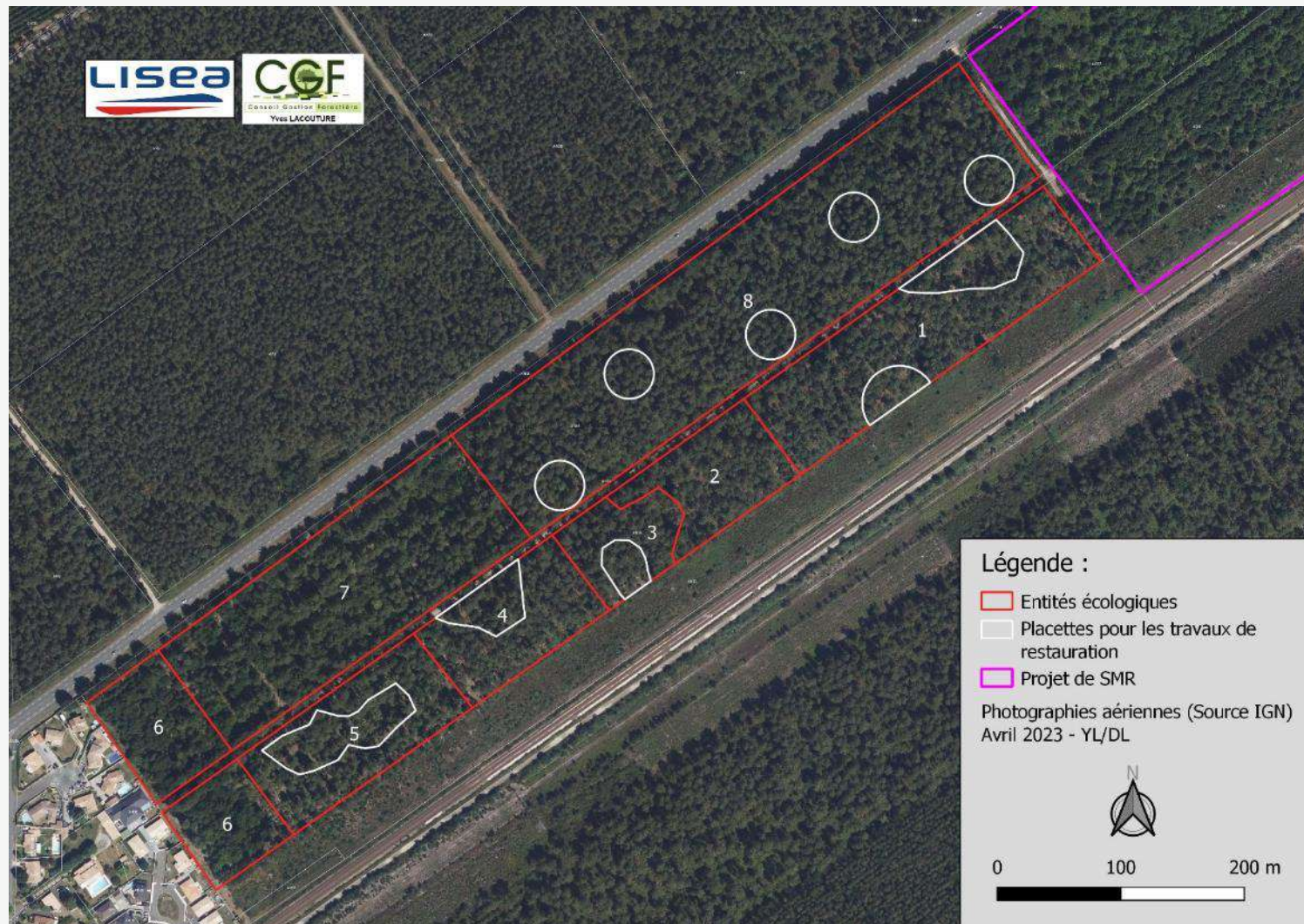
Ces espaces resteront ouverts, non-clôturés.





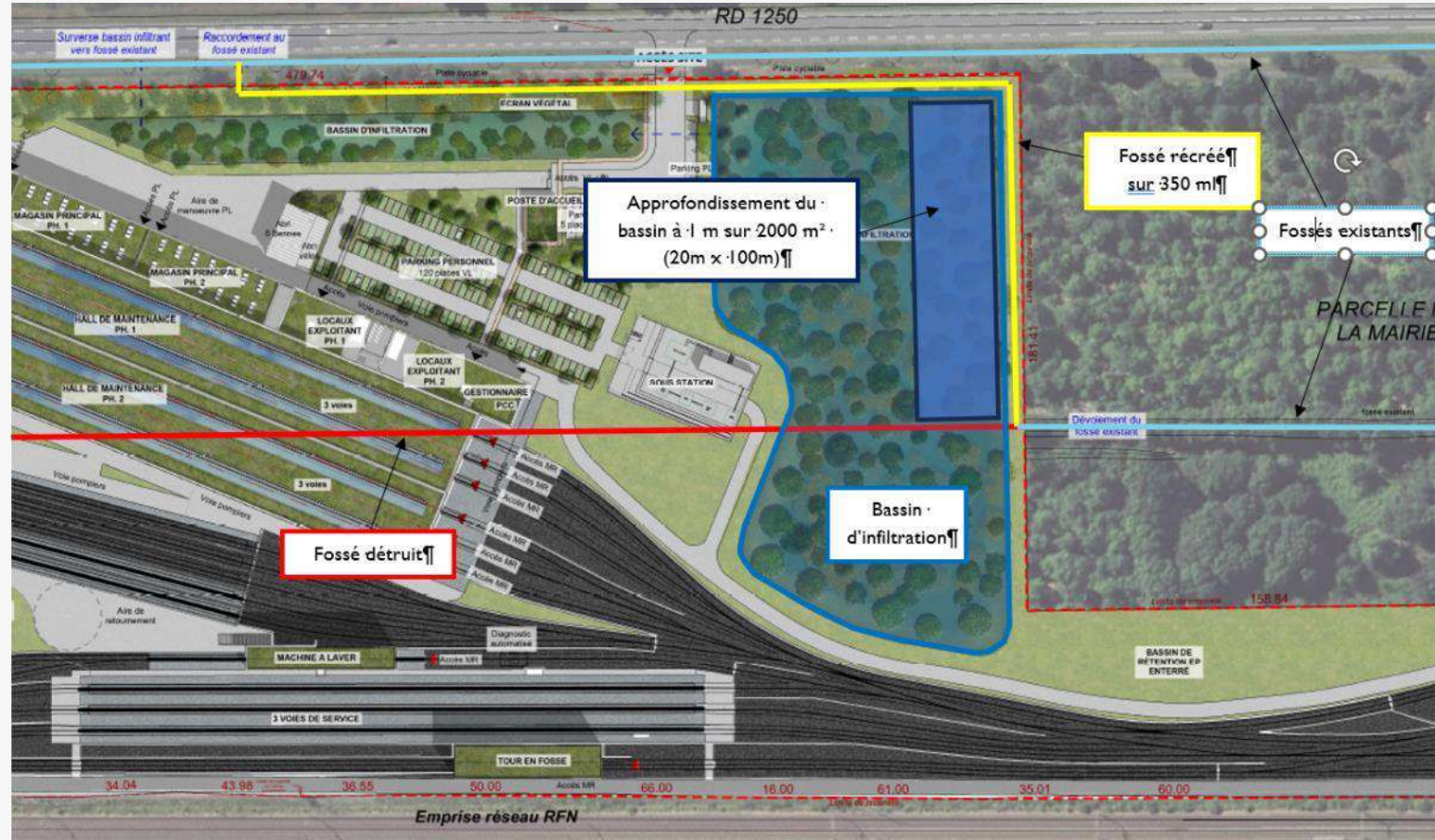
Sites de compensation espèces protégées

L'objectif des mesures compensatoires à atteindre est présent dans l'entité 7.





Création de nouveaux linéaires de fossés et aménagement du bassin d'infiltration afin que celui-ci soit favorable à l'accueil des amphibiens.





3. La mise en oeuvre et le suivi

Mise en œuvre des mesure compensatoires

2024

Début des travaux de restauration des sites de MCE

2028

Réception des boisements compensateurs après 3 saisons de végétation

2054

Gestion et suivi des MCE pendant 30 ans conformément au cahier des charges de gestion validés par les Services de l'État



Suivi des mesures compensatoires dans la durée

01

Suivi type
"Contrôle"

02

Évaluation de la
fonctionnalité
des habitats

03

Suivis
biologiques



La considération de l'environnement au sein du projet

- Anaïs TALBOT_
Maîtrise d'oeuvre EGIS





2 labels principaux
pris en compte dans la conception du projet



Géré par 
Cluster construction
et aménagement durables

Objectif : Niveau Argent



Géré par 
Conseil
International
Biodiversité
et Immobilier
le vivant et la ville

Objectif : Niveau base

La considération de l'environnement au sein du projet

Chaque label établit une grille de notation sur différents items ayant trait soit à l'environnement, soit à la biodiversité et en fonction du niveau visé, le projet doit atteindre le nombre de point requis.

		Note max
1 - Grille d'évaluation		85
GES	Gestion de projet	12,2
TER	Territoire et site	12,2
SOL	Solidaire - Social et économie	12,1
ENE	Energie	12,1
EAU	Eau	12,1
RES	Ressources & Matériaux	12,1
CONF	Confort & santé	12,2



Axe 1 – L'engagement, la connaissance

L'axe du Maître d'ouvrage : la connaissance, la volonté, et la démarche de projet sur ces questions



Axe 2 – Le projet, le « parti biodiversité » dans son contexte

L'axe de la Maîtrise d'œuvre : une architecture écologique qui valorise le site biologique et le vivant



Axe 3 – Le potentiel écologique de la parcelle

L'axe de l'écologue : évaluations du projet sur les facteurs scientifiques qui feront sa valeur écologique



Axe 4 – Les aménités et services rendus

L'axe des utilisateurs : les bénéfices tirés pour les usagers et riverains

Les critères de classement du label



- Stratégie Développement Durable
- Analyse de site
- Confort d'été
- Tri des déchets sur chantier
- Identification des usagers
- Protections solaires



- Chantier propre
- Coût global
- Etude paysagère
- Îlot de chaleur
- Usagers en phase programme
- Limitation l'imperméabilisation des sols
- Diagnostique PEMD
- Matériaux eco-performants (4 pts)
- Mesures des débits de ventilation



- Analyse de site complète
- Coût global avec variantes
- Biodiversité
- Usagers en phase conception
- Limitation des besoins de chauffage
- Matériaux eco-performants (6 pts)
- Confort d'été STD
- Matériaux A+



- Coût global complet
- Production nourricière
- Intégration des usagers tout au long de l'opération
- Performance énergétique
- Recours au réemploi
- Matériaux eco-performants (8 pts)
- Mesures QAI



L'application sur le projet

Utiliser des matériaux biosourcés ou géo-sourcés :

- ✓ Limitation de l'usage du béton
- ✓ Utilisation du bois en structure, en façade, pour les menuiseries intérieures
- ✓ Utilisation d'isolant biosourcés (laine de bois par exemple)
- ✓ Utilisation de peintures écolabellisées
- ✓ Utilisation des granulats provenant de sources situées à moins de 100 km

Prévoir une enveloppe thermique performante

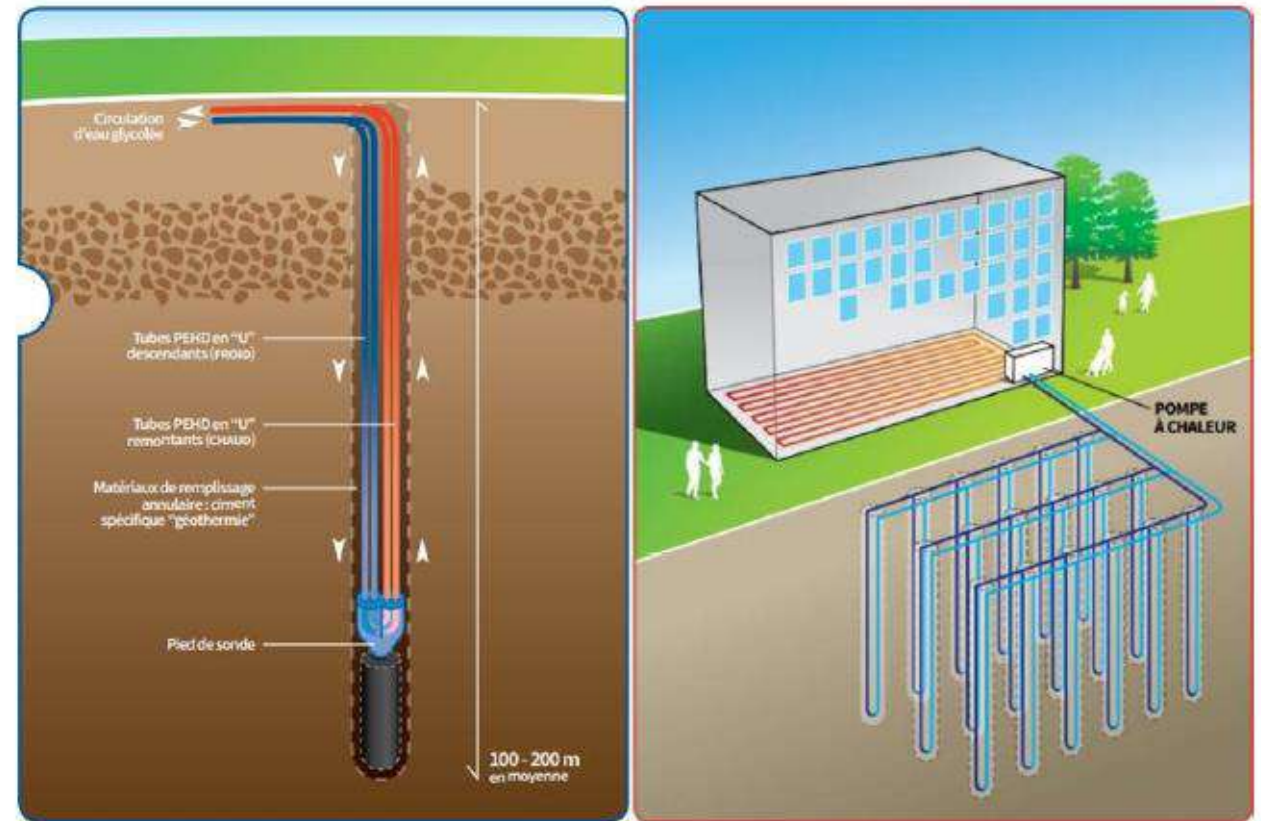
L'application sur le projet

Réduire les consommations générales : D'eau :

- ✓ Réutilisation des eaux pluviales pour utilisation dans les sanitaires et dans la machine à laver
- ✓ Recyclage et réutilisation des eaux de la machine à laver
- ✓ Mise en place d'appareils sanitaires performants

D'électricité :

- ✓ Mise en place de géothermie
- ✓ Retrait d'eau chaude pour les lave-mains
- ✓ Éclairage LED
- ✓ Gestion des éclairages





L'application sur le projet

Réduire l'impact du chantier : application d'une charte chantier vert

Elaborer les espaces paysagers du projet avec des écologues :

- ✓ Réduire l'imperméabilisation de la parcelle :
 - ✓ Toitures végétalisées
 - ✓ Parking végétalisé
- ✓ Ne pas mettre en place d'espèces nuisibles
- ✓ Favoriser la biodiversité dans les espaces paysagers,
- ✓ Prévoir des systèmes sur le bâti en faveur des animaux
- ✓ Limiter les pollutions lumineuses

Conclusion

- Philippe Jausserand_LISEA



Prochaines échéances

➤ Jeudi 16 novembre 18h :

- Réunion d'échange thématique sur les bénéfices pour Marcheprime et le territoire



Merci de votre participation !

Réunion d'échange thématique

Jeudi 16 novembre 2023

Les bénéfices du projet pour Marcheprime et le territoire



Déroulé de la soirée

1. Introduction
2. Contexte du projet & effets sur la mobilité
3. Typologie de métiers dans un SMR ferroviaire
4. Les effets du projet sur l'emploi
5. Un projet en faveur de l'insertion professionnelle
6. Les bénéfices directs du projet pour le quartier de Croix-d'Hins
7. Synthèse des échéances
8. Conclusion
9. Prochaines échéances



Quelques mots d'introduction

- Philippe Jausserand
Directeur général LISEA
- Xavier Pineau
Associé SEPPA



A photograph of a busy train station platform. Two sleek, white high-speed trains with red and black accents are stopped at the platform. A large crowd of people is gathered on the platform, some waiting and others walking. The scene is captured from a slightly elevated angle, showing the tracks and the platform's edge. The right side of the image is faded into a white background where the title and author information are located.

Le contexte et les effets sur la mobilité

- Maxime Lafage (LISEA)

Renforcer l'offre de transport passe par une nécessaire mise à niveau des outils industriels (matériel et centres de maintenance)

Train	Autocar longue distance	Voiture électrique	Voiture thermique	Avion
★★★★★ Excellent	★★★★★ Bon	★★★★★ Moyen	★★★★★ Correct	★★★★★ Bad
Quantité de CO2e émise ⁽¹⁾ 1,9Kg co2e ce qui équivaut à environ 1 mois d'utilisation habituelle moyenne d'un four électrique par un foyer français	Quantité de CO2e émise ⁽¹⁾ 17,6Kg co2e 9 fois plus que le train, ce qui équivaut à environ 12 mois d'utilisation habituelle moyenne d'un four électrique par un foyer français	Quantité de CO2e émise ⁽¹⁾ 27,6Kg co2e 15 fois plus que le train, ce qui équivaut à environ 2 ans d'utilisation habituelle moyenne d'un four électrique par un foyer français	Quantité de CO2e émise ⁽¹⁾ 63,4Kg co2e 34 fois plus que le train, ce qui équivaut à environ 4 ans d'utilisation habituelle moyenne d'un four électrique par un foyer français	Quantité de CO2e émise ⁽¹⁾ 129,7Kg co2e 69 fois plus que le train, ce qui équivaut à environ 8 ans d'utilisation habituelle moyenne d'un four électrique par un foyer français
Temps de trajet ⁽²⁾ 2h08	Temps de trajet ⁽²⁾ 7h00	Temps de trajet ⁽²⁾ 5h50	Temps de trajet ⁽²⁾ 5h50	Temps de trajet ⁽²⁾ 1h15
Temps utile ⁽³⁾ 80%	Temps utile ⁽³⁾ 60%	Temps utile ⁽³⁾ 10%	Temps utile ⁽³⁾ 10%	Temps utile ⁽³⁾ 50%

Accompagner le développement du trafic ferroviaire et accentuer le report modal vers le train

Une hausse de la demande importante pour les prochaines années dans le Sud-Ouest

40 millions de voyageurs sur l'axe Atlantique

90% de taux d'occupation et plus de 20% de la demande non servie en 2023

Les perspectives liées aux LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (GPSO)

Le renforcement des services régionaux (TER), interrégionaux (Transversale Sud Intercités) et le projet de Service Express métropolitain (RER)

Un déséquilibre géographique
des sites de maintenance
malgré des perspectives fortes
d'accroissement du trafic
ferroviaire



Typologie de métiers dans un SMR ferroviaire

- Maxime Lafage (LISEA)



1 référence de SMR similaire : Nola en Italie

- Mise en service en **2011**
- **14 ha** dont 37 000 m² de bâtiments
- **25 rames** de Trains aptes à la grande vitesse + 19 rames supplémentaires après extension en 2019
- **371 employés** (organisation en 3 x 8) dont 147 salariés et 224 employés sous-traitants
- **16 000 pièces** et 2 livraisons par jour



1 référence de SMR similaire : Tanger au Maroc

- Mise en service en **2018**
- **14 ha** dont 20 000 m² de bâtiments
- **12 rames** de Trains aptes à la grande Vitesse (capacité pour 30 rames)
- **144 salariés** (organisation en 3 x 8)
- **7 100 pièces** et 3 livraisons par semaine



Les missions de maintenance dans un SMR



Réparations mécaniques et électroniques



Maintenance preventive et corrective



Usinage des roues



Gestion des circulations



Logistique et gestion de pièces



Nettoyage et vidange



Inspections et tests



Démontage et remontage de pièces

Les différents métiers d'un SMR

8 à 12 employés par rame (x 10 à 15) : selon les choix de l'opérateur, 100% salariés par le mainteneur ou sous-traités

Soit 80 à 140 salariés dès la mise en service, dont environ :

- 40% de techniciens et ouvriers
- 20% de techniciens spécialisés et experts
- 20% de cadres / ingénieurs et fonctions support
- 20% d'agents d'entretien

Une centaine de sous-traitants

- Prestations de carrosserie, réparation de pièces, fourniture de pièces
- Prestations de nettoyage, de logistique, traitement des déchets, etc.
- Prestations de gardiennage, entretien des bâtiments et espaces

Gardiennage

- Agents de sécurité
- Agents de sécurité incendie (SSIAP)

Gestionnaire

- Agent PCC (poste de commande)
- Techniciens énergie/signalisation

Maintenance

- Ingénieurs et ouvriers qualifiés
- Electriciens
- Mécaniciens
- Microtechniciens
- Soudeurs
- Carrossiers
- Techniciens bâtiment

Nettoyage/entretien

- Agents d'entretien
- Opérateurs machine à laver
- Jardiniers/agents divers

Opérateur

- Ingénieurs maintenance
- Fonctions support

A close-up, low-angle shot of the front of a high-speed train, likely an Alstom TGV. The train is dark-colored, possibly black or dark grey. The windshield is large and curved, reflecting the surrounding environment. A driver wearing a blue uniform and a cap is visible through the windshield. Below the windshield, there is a large, rectangular grille with many small holes. Below the grille, the Alstom logo is visible, consisting of a stylized 'A' and the word 'ALSTOM'. In the bottom left corner, there is a red circular light with a yellow center. The background is slightly blurred, showing some lights and structures, suggesting the train is in a station or near a platform.

Les effets du projet sur l'emploi

- Maxime Lafage (LISEA)
- Adrien Solano (ADIM)

L'emploi à Marcheprime

- **2 534 actifs sur 5 123 habitants** dont :
 - 455 ouvriers
 - 705 employés
 - 825 professions intermédiaires
 - 375 cadres
 - 110 artisans, commerçants ou chefs d'entreprise
 - 5 agriculteurs exploitants
- **322 salariés domiciliés à Marcheprime**
- **378 unités employeuses** dont :
 - 26% de commerces, restaurants et sociétés de transport
 - 15% d'activités spécialisées, scientifiques, techniques et fonctions support

**SMR : potentiellement +60% d'emplois
domiciliés à Marcheprime**

	2009	2014	2020
Nombre d'emplois dans la zone	772	869	907
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	2 001	2 180	2 534
Indicateur de concentration d'emploi	38,6	39,9	35,8
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	70,1	67,1	67,0

	Nombre	%
Ensemble	378	100,0
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	25	6,6
Construction	71	18,8
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	97	25,7
Information et communication	12	3,2
Activités financières et d'assurance	16	4,2
Activités immobilières	15	4,0
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	57	15,1
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	48	12,7
Autres activités de services	37	9,8

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	2 001	100	2 180	100	2 533	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	324	16,2	365	16,7	322	12,7
dans une commune autre que la commune de résidence	1 677	83,8	1 815	83,3	2 211	87,3

Comment le projet de SMR peut-il bénéficier à l'emploi local ?

Pendant le chantier

- Engagement BDNA (matériaux et ressources locales)
- Filière bois
- Support : restauration, commerces, location de matériel, etc.



Pendant l'exploitation

- Un recrutement local à compétence égale sera demandé aux opérateurs/mainteneurs
- Actions de formation (via Ferrocampus, partenariats avec les établissements scolaires, Pôle Emploi...)
- De nouveaux résidents à proximité du site, avec leur famille (écoles, commerces...) et les effets sur les services publics et privés
- Sous-traitants locaux
- Emplois indirects (fonctions support, commerces, restauration, etc.)



Un projet en faveur de l'insertion professionnelle

- Adrien SOLANO (ADIM)



A qui s'adresse-t-on ?

L'insertion concerne :

- Les **personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles** particulières pour accéder à l'emploi (article L.5212-13 du code du travail) ;
- Les **demandeurs d'emploi**
 - o de **plus de 50 ans** ;
 - o de **plus de 12 mois d'inscription à Pôle Emploi** ;
 - o de **moins de 26 ans**, diplômés ou non, sortis du système scolaire depuis au moins 6 mois et s'engageant dans une démarche d'insertion et de recherche d'emploi ;
- **Allocataires du RSA et d'allocations spécifiques** (de solidarité, d'insertion, d'adulte handicapé, d'invalidité) ;
- **Personnes en parcours d'insertion** au sein d'une structure d'insertion par l'activité économique (SIAE) ;
- **Bénéficiaires des PLIE** (plans locaux pour l'insertion et l'emploi).

L'objectif de taux d'insertion fixé à 10% des heures travaillées par la Maîtrise d'Ouvrage sur le chantier

- Engagement BDNA également porté dans la Charte chantier faibles nuisances du SMR
- Exigence qui sera intégrée dans le DCE et dans les marchés de travaux



10 %
des heures
travaillées
seront en
insertions

Les métiers possibles en termes d'insertion

Les domaines de métiers possibles

Des domaines spécialisés

Selon la technicité et le savoir-faire nécessaire, des heures d'insertion sont privilégiées seulement sur certains lots et certaines prestations.

Ces métiers sont communiqués à la maison de l'emploi ou organisme équivalent, composé d'un détail des besoins avec le degré de technicité : courant, élevé, très élevé.

Des domaines évités

En raison des niveaux de complexité de certaines familles de métiers mécanisés, les heures d'insertion ne sont pas employées dans les domaines suivants: fondations et terrassements, étanchéité, désenfumage, ascenseurs et élévateurs / machinerie, système de sécurité et protection incendie.

**Gros-oeuvre /
maçonnerie**

CVC
(Chauffage / Ventilation / Climatisation)

Electricité
(Hors Système de Sécurité Incendie)

Corps d'état architecturaux
(Cloisons, doublages, faux-plafonds,
peintures, sols souples et durs)

Menuiseries
(intérieures & extérieures)

Aménagements
extérieurs

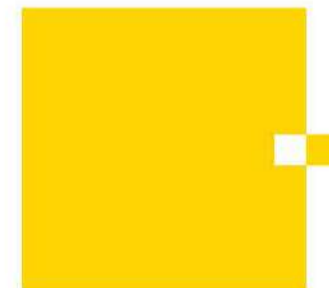
Une organisation dédiée en faveur de l'insertion pour le SMR

Son objectif ?

Encourager les initiatives au plus près des territoires d'intervention des entreprises comme LISEA, avec 3 axes d'intervention :

- De l'orientation à l'emploi
- La mobilité solidaire
- Insertion par le logement

**FONDATION
D'ENTREPRISE
VINCI
POUR LA CITÉ**



Un double soutien aux associations locales :

- Une aide financière
- Un engagement concret des salariés avec un système de parrainage

En 2022, en Nouvelle-Aquitaine

- La Fondation a soutenu 35 associations
- Près de 90 collaborateurs se sont engagés dans une action solidaire (toutes formes d'engagements confondus : parrainage, mentorat, maraudes...)



Les bénéfices directs pour le quartier de Croix-d'Hins

- Maxime Lafage (LISEA)

Les bénéfices directs du projet à l'échelle locale

Réseaux

- Enfouissement et dévoiement :
 - **ligne RTE 63 kV**
 - **ligne 10 kV SNCF Réseau**
 - **ligne 20 kV Enedis**
- Enfouissement de la nouvelle liaison Croix-d'Hins – Cestas Verdery et modernisation/enfouissement du **réseau électrique** (co-financé Enedis)
- **Nouveau transformateur** à Cestas Verdery (co-financé avec Enedis)
- **Modernisation du réseau des eaux usées** et construction d'une **centrale de traitement H2S et pompe de relevage** avec raccordement Croix-d'Hins – Bourg (rétrocédé à la mise en service au SIBA)
- **Modernisation du réseau d'eau potable** : dévoiement et remplacement de l'ancienne conduite en fibrociment entre Marcheprime et le Bourg (co-financé COBAN)
- **Modernisation du réseau d'eaux pluviales** sur la parcelle et recreation d'un fossé plus capacitaire



Financement par LISEA à hauteur de 6 M€ HT

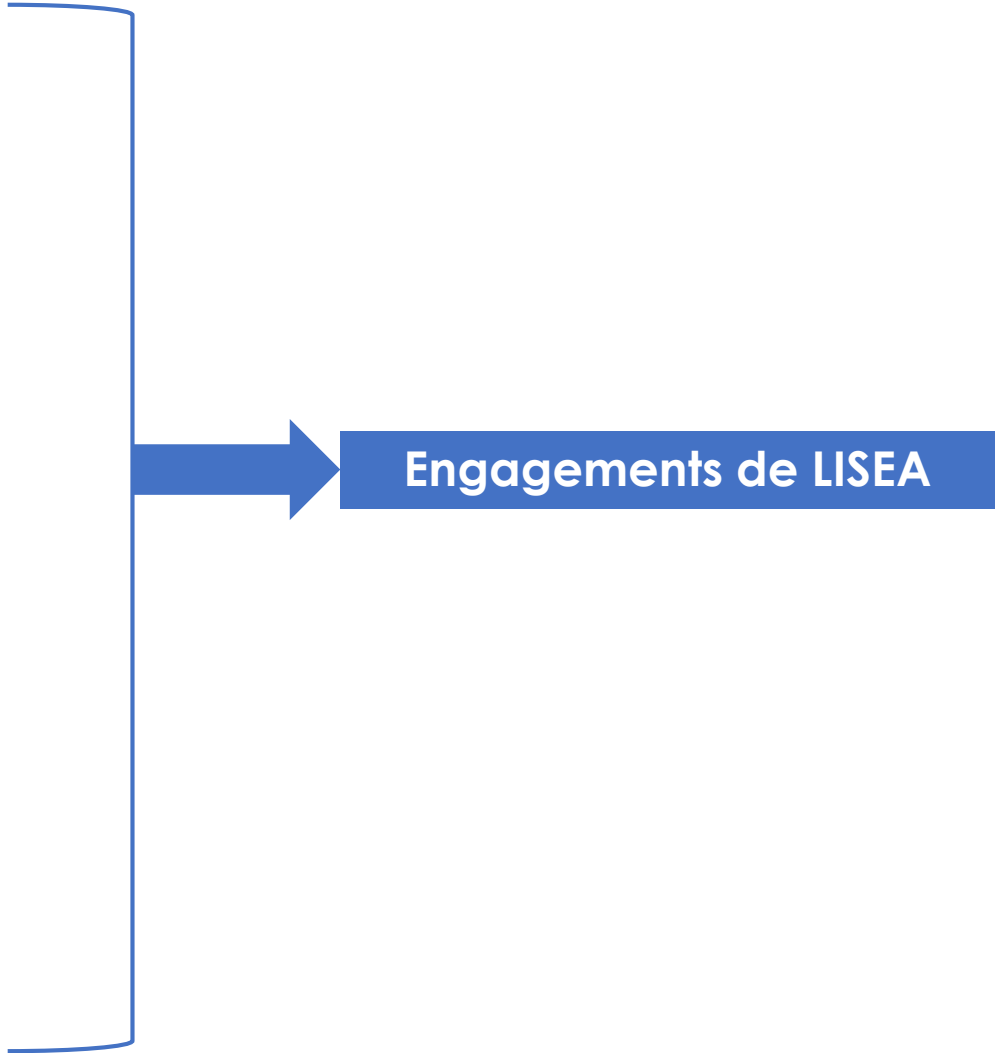
Les bénéfices directs du projet à l'échelle locale

Réduction acoustique

- Création d'un mur anti-bruit le long du Réseau Ferré National (côté ancienne Halte de Croix-d'Hins) sur une centaine de mètres

Environnement & paysage

- Sanctuarisation de 4,5 ha à l'angle avec la rue de la Station avec reconstitution de zone humide
- Mesures compensatoires sur parcelles Groupama à proximité (entre le projet et le Bourg) : forêt préservée et intérêt écologique renforcé (conventionnement 30 à 40 ans)
- Végétalisation des abords et de l'intérieur du SMR (toitures, parkings végétalisés, 2 ha de bassins végétalisés, 5 ha plantés en pleine terre, haies paysagées le long de la RD1250)
- Utilisation massive du bois en façade et en charpente



The diagram features a large blue bracket on the left side, grouping the 'Réduction acoustique' and 'Environnement & paysage' sections. A thick blue arrow points from the center of this bracket to a blue rectangular box on the right containing the text 'Engagements de LISEA'.

Engagements de LISEA

La fiscalité locale

Acquisition du terrain par LISEA en 2023 (3,5 M€ HT)

- Comparatif : 771 k€ d'investissements en 2022 à Marcheprime

Lors du chantier

- Taxe d'aménagement (5% commune et 1,3% département)
- Taxe d'archéologie préventive

Des retombées récurrentes

- Taxe foncière (50,66% commune et 3,47% COBAN)
- Cotisation Foncière des Entreprises (32,91% COBAN)
- Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) : 53% commune et 47% département
- Taxes et contributions diverses (déchets, eaux usées, etc.)



Synthèse des échanges

Agence SEPPA



Conclusion

- Philippe Jausserand LISEA



Prochaines échéances

➤ **Restitution en Janvier 2024**

- Date en cours de calage

➤ **Enquête publique au 1er semestre 2024**

- Dates et modalités en cours de confirmation avec les services de l'État



Merci de votre participation !

Réunion publique de restitution

Mercredi 10 janvier 2024

Réunion de synthèse du cycle d'échanges pour le projet de Site de
maintenance et de remisage de trains à grande vitesse à Marcheprime



Déroulé de la soirée

1. INTRODUCTIONS

- Manuel Martinez, Maire de Marcheprime
- Cédric Pain, Vice-Président COBAN,
Maire de Mios, Conseiller départemental
- Philippe Jausserand, Directeur général de LISEA

2. PRÉSENTATION DE LA SOIRÉE ET DE LA DÉMARCHE DE RESTITUTION

3. INTERVENTION DU GARANT DE LA DÉMARCHE D'ÉCHANGES

4. PRÉSENTATION DES CONTRIBUTIONS ET RÉPONSES APPORTÉES PAR LES ÉQUIPES DE LISEA

5. CONCLUSION DE LA SOIRÉE



Introduction

- Manuel Martinez,
Maire de Marcheprime



Introduction

- Cédric Pain,
Maire de Mios
Vice-Président de la COBAN
Conseiller départemental



Introduction

- Philippe Jausserand,
Directeur general de LISEA



Programme de la soirée

- Louis Costenoble,
Agence SEPPA
- Damien Larrieu-Manan,
Agence SEPPA

8h d'échanges



50 contributions



80 participants



Intervention

- Jean-Yves Gazard-Maurel,
Garant de la démarche
d'information, Conseil de
Développement du Pays de
BARVAL



50 contributions au sein de 7 thématiques

1. L'insertion paysagère
2. Les équipements anti-bruit
3. Les sujets hydrauliques
4. Les interfaces et la vie du chantier
5. L'exploitation du site
6. Les mesures environnementales
7. L'emploi et le développement économique



1. L'insertion paysagère

- David Lenoir, LISEA



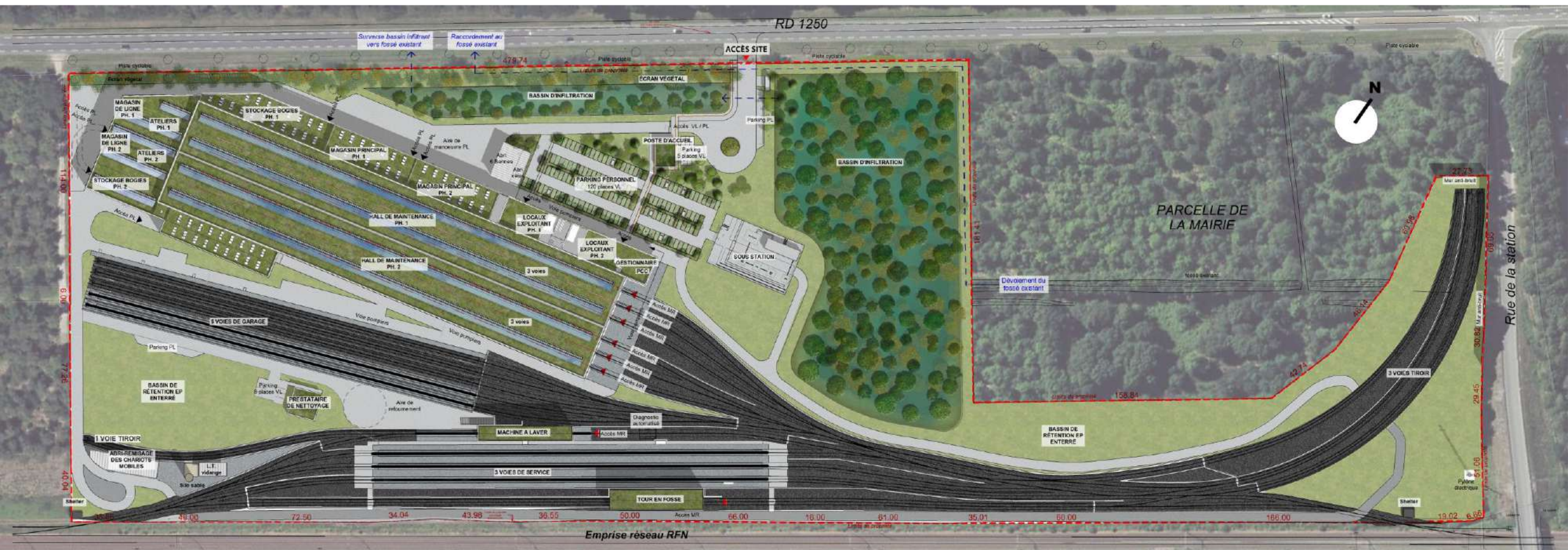
1. a. Les espaces verts

1. Dans quelle mesure peut-on maximiser les espaces végétalisés ?



1. a. Les espaces verts

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



1. b. L'aspect visuel des bâtiments

3. *Les bâtiments seront-ils visibles depuis la RD1250 ?*



1. b. L'aspect visuel des bâtiments

4. *Les façades des équipements du site peuvent-elles être conçues et construites en bois ?*



1. c. La démarche environnementale

5. *Est-il possible d'étudier l'installation de panneaux photovoltaïques, en toiture, sur les abords ou au-dessus les voies par exemple ?*
6. *Pour quelles raisons ne pas viser le niveau Or du label BDNA (Bâtiment durable de Nouvelle-Aquitaine) ?*
7. *Pourquoi ne pas chercher à viser un niveau plus élevé du label Biodiversity ?*

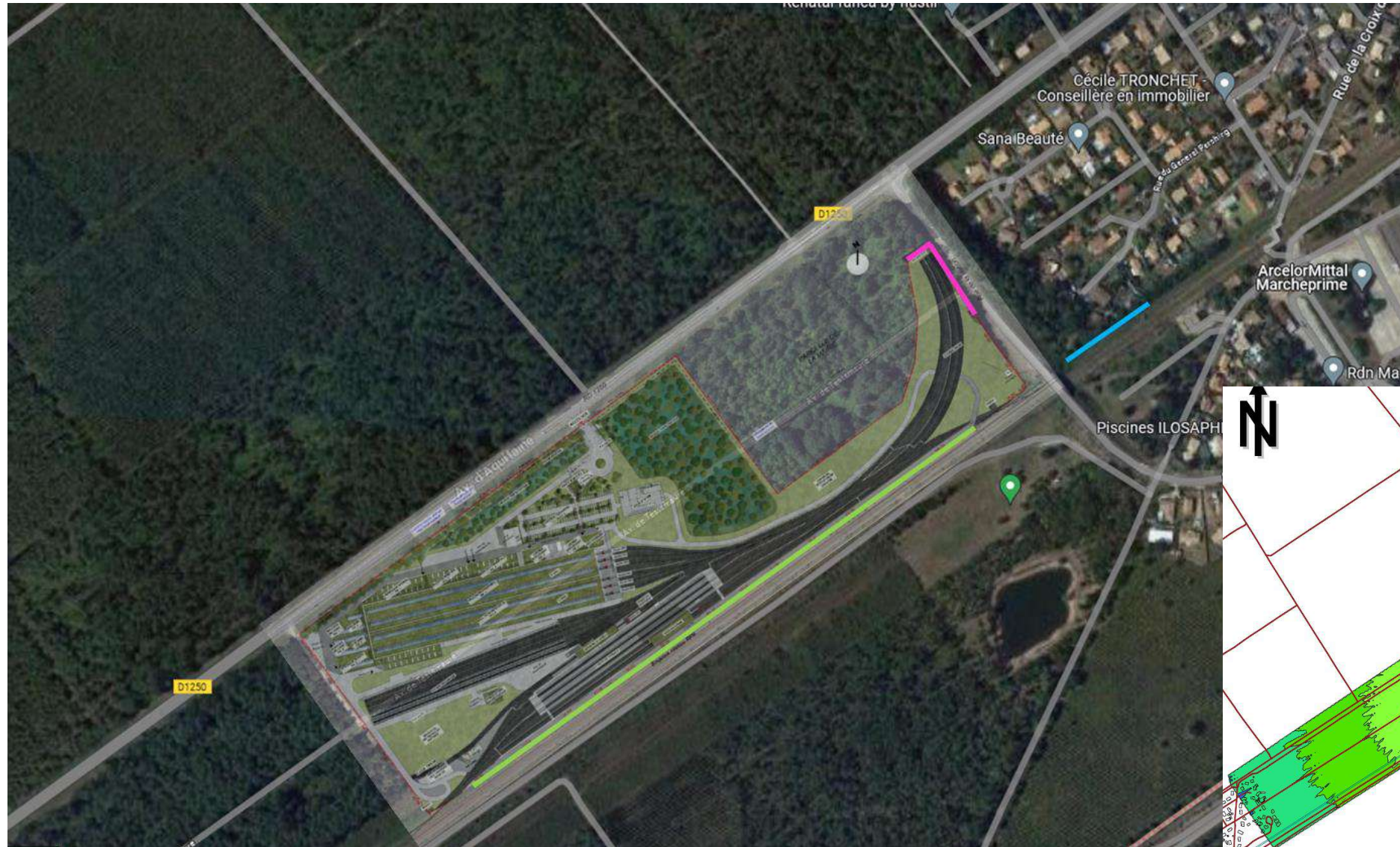
2. Les équipements anti-bruit

- Anaïs Talbot, EGIS
- David Lenoir, LISEA



2. a. Les études acoustiques

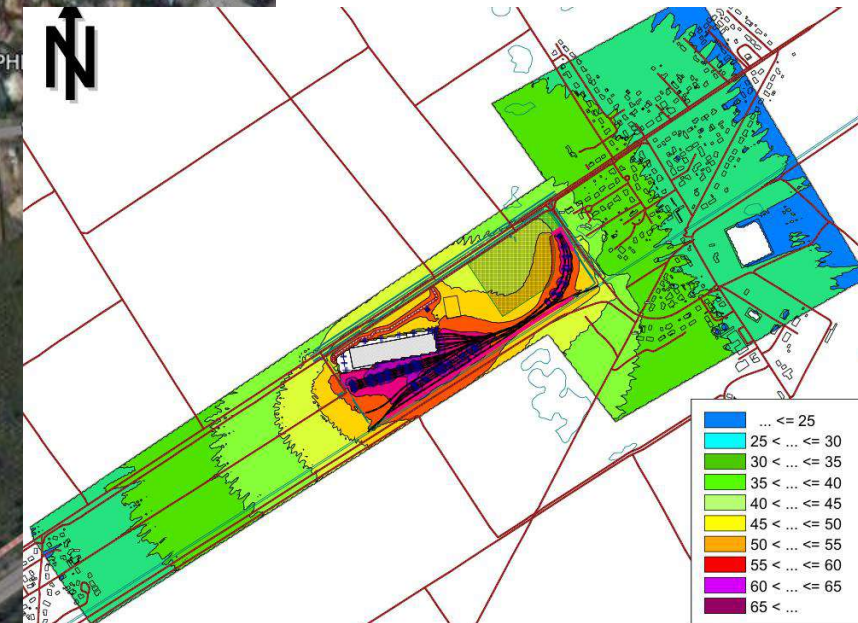
Projet initial



MUR 1 – mur principal

MUR 2 – mur le long du RFN

MUR 4 – mur ancienne
halte de Croix d'Hins



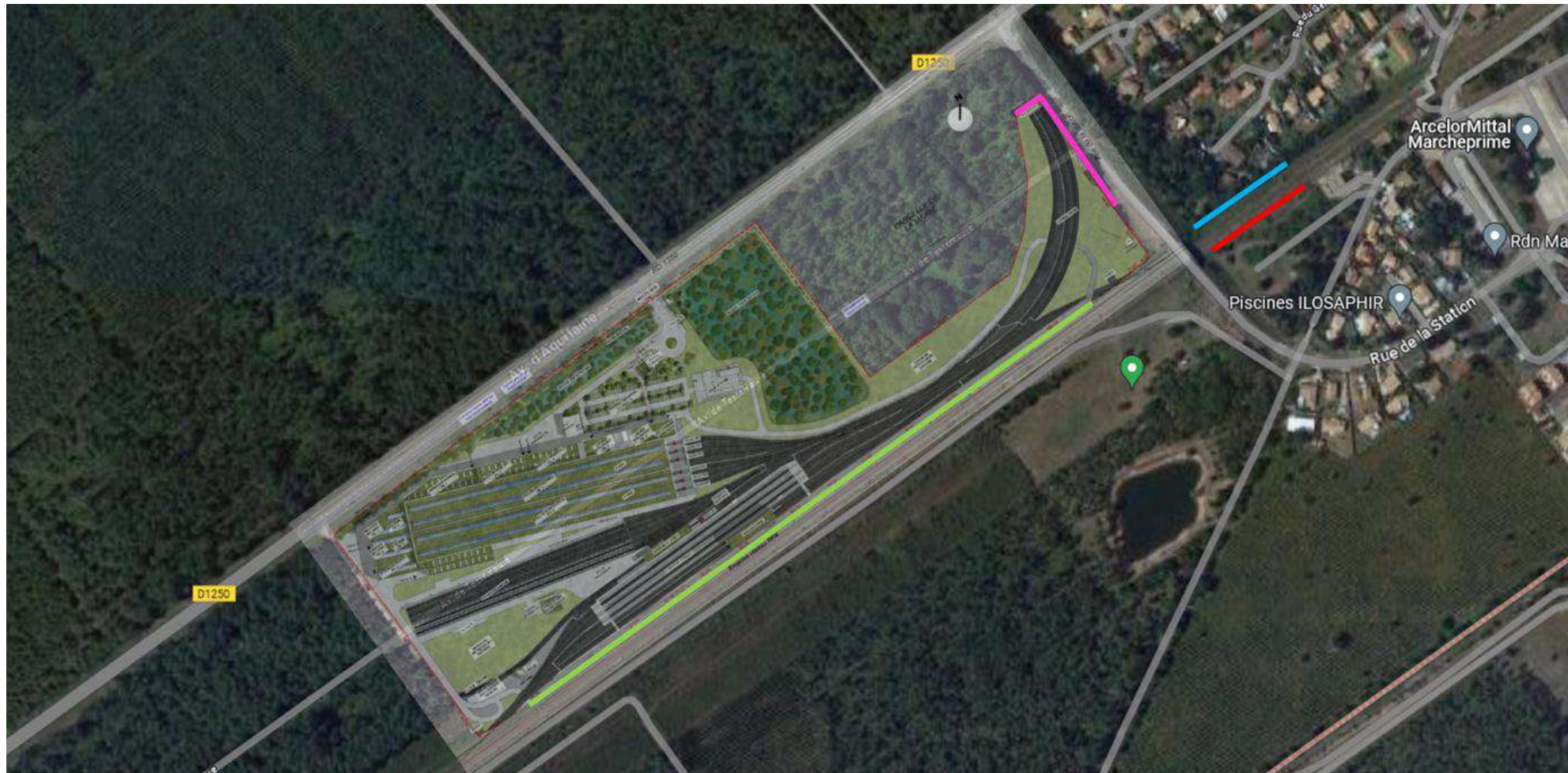
2. a. Les études acoustiques

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 ?*
9. *Comment éviter la réverbération acoustique du mur et la récurrence du bruit ?*
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 ?*

2. a. Les études acoustiques

- 11. De quelle manière et comment peut-on réhausser les murs ?*
- 12. La position des murs anti-bruit peut-elle être améliorée pour qu'ils soient encore plus efficaces ?*
- 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° ?*
- 14. Peut-on créer un autre mur anti-bruit de l'autre côté de la voie ferrée, côté rue de la Cité ?*

2. a. Les études acoustiques



MUR 1 –
**PROLONGÉ DE 20 M
VERS LE PONT ROUTE**

MUR 2
3M DE HAUTEUR

MUR 3 **AJOUTÉ
2M DE HAUTEUR**

MUR 4 –
(NON MODIFIE)

2. a. Les études acoustiques



Modélisation initiale - MUR 1

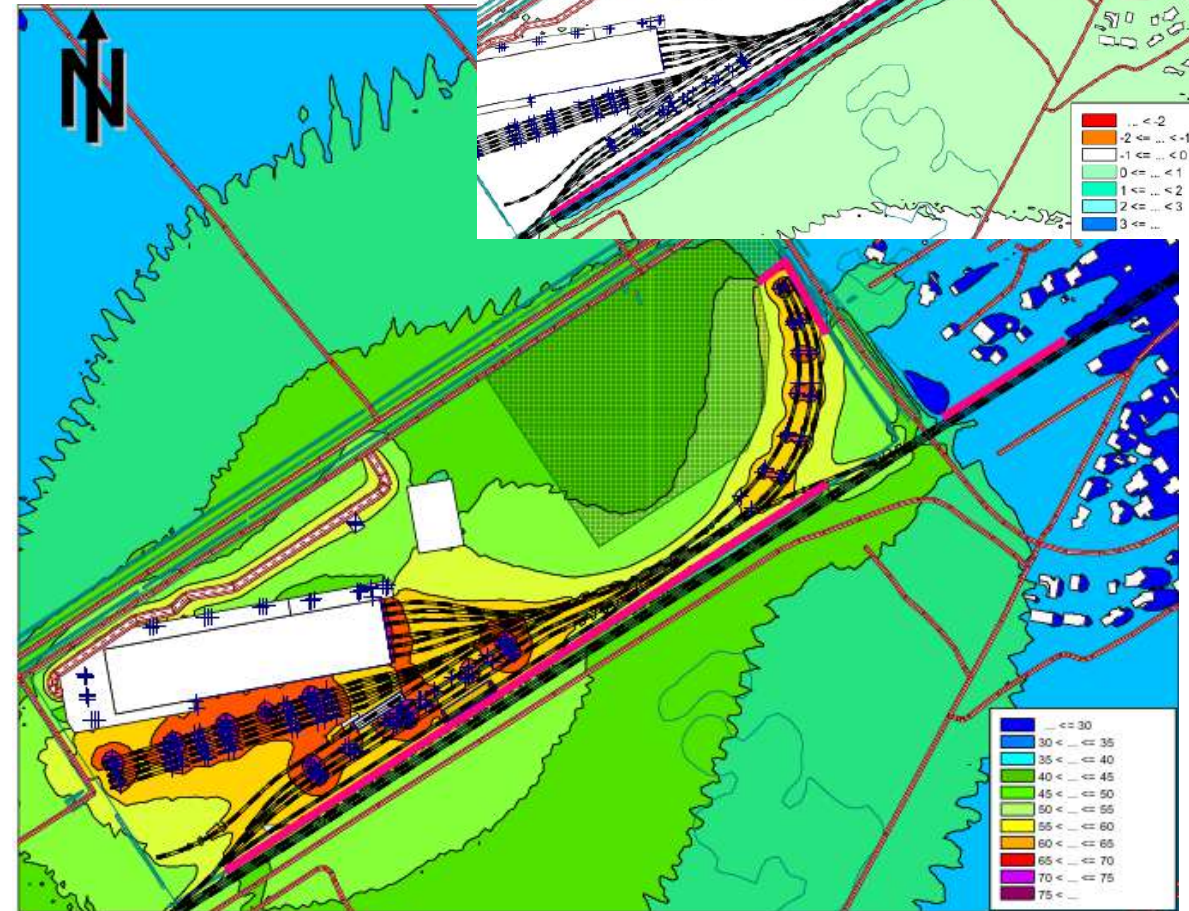


Modélisation mise à jour - MUR 1 – **PROLONGÉ DE 20 M VERS LE PONT ROUTE**

2. a. Les études acoustiques



Modélisation initiale - MUR 2

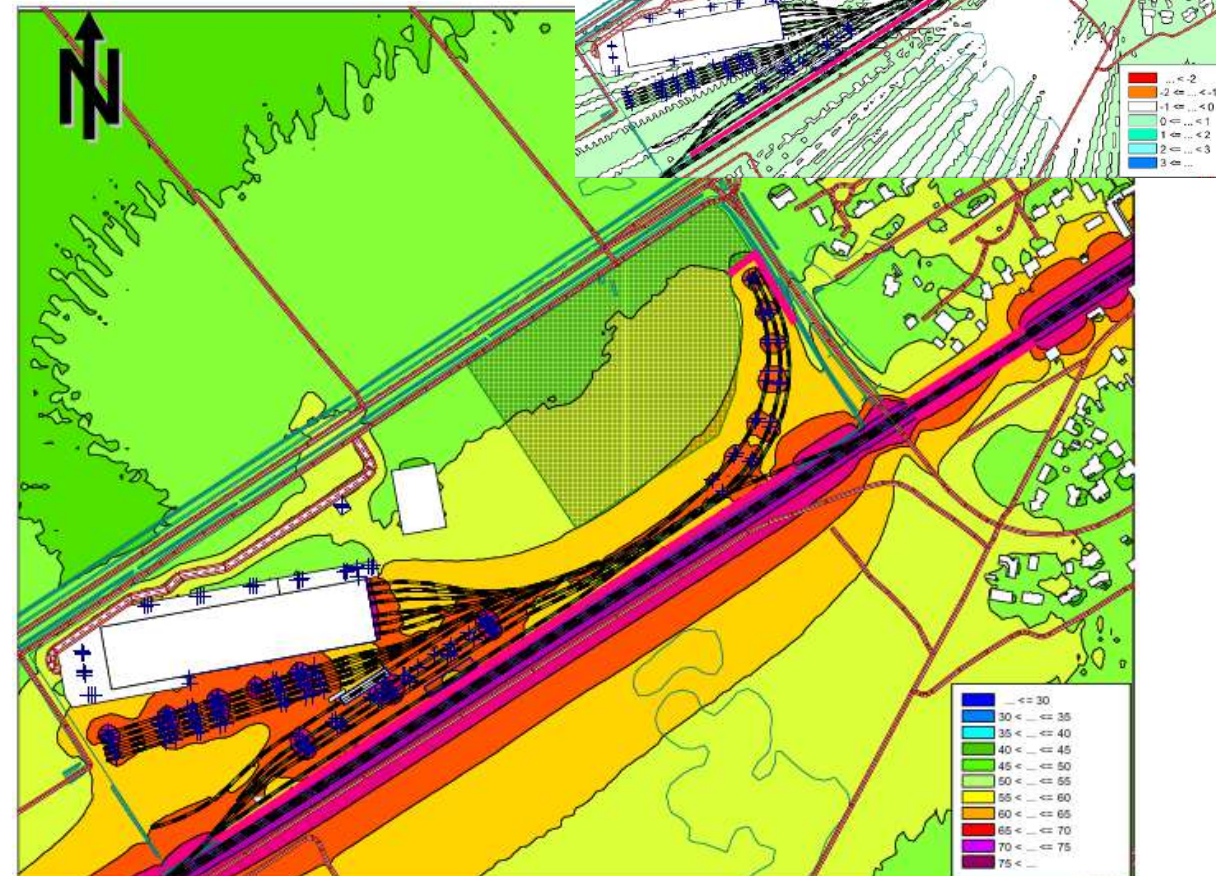


Modélisation mise à jour - MUR 2 – 3M DE HAUTEUR

2. a. Les études acoustiques



Modélisation initiale - MUR 4



Modélisation mise à jour - **MUR 3 AJOUTÉ - 2M DE HAUTEUR**, MUR 2 inchangé

2. b. Le mur acoustique

15. Comment optimiser l'aspect visuel et paysagé du principal mur anti-bruit?



2. b. Le mur acoustique

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



2. b. 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 ?*
18. *Peut-on disposer de plus de perspectives et de plans de la représentation du futur projet de SMR ?*

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

19. *Pourquoi ne pas construire les murs anti-bruits avant le démarrage du chantier ?*
20. *Dans l'hypothèse où les limites des émergences de bruits n'étaient pas respectées par les utilisateurs du site, quelles sont les mesures de corrections en place ?*

3. Les sujets hydrauliques

- Andiïs Talbot, EGIS



3. Les sujets hydrauliques

21. *Qu'en est-il de la gestion des eaux pluviales sur site ?*
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 ?*
23. *Avez-vous pris en compte la problématique des larves de moustiques dans le cadre de la réalisation des futurs bassins d'infiltration ?*

3. Les sujets hydrauliques

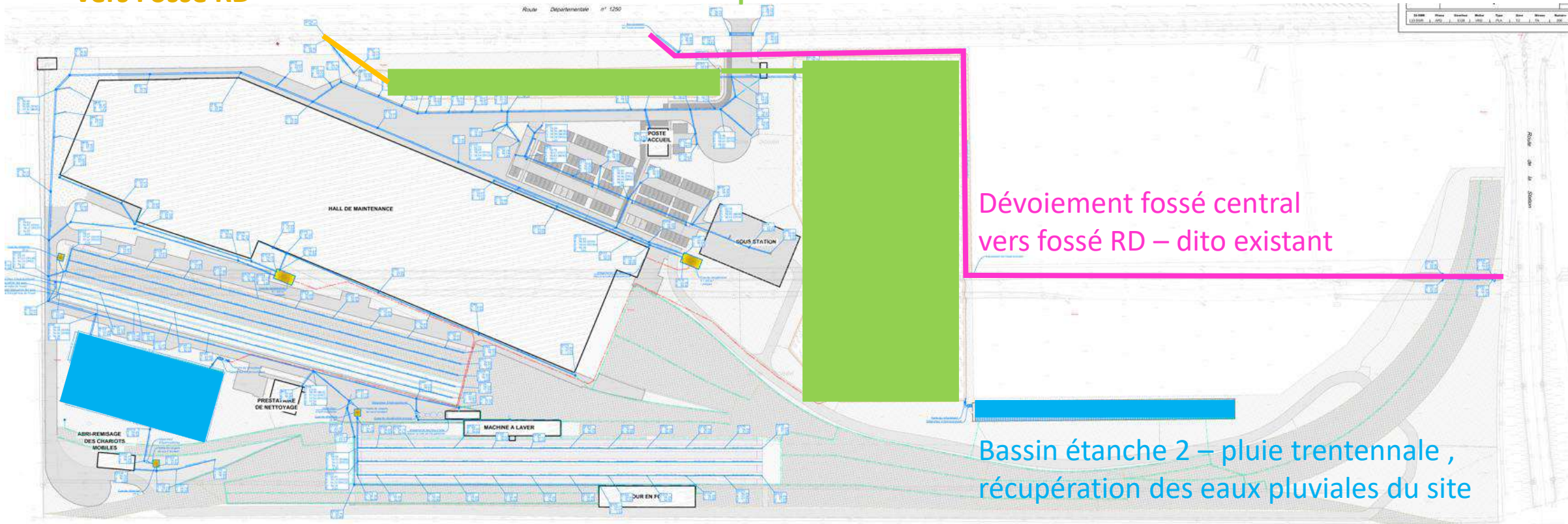
Trop plein du bassin
vers Fossé RD

Bassins perméables – récupération des eaux des bassins étanches
avec un débit limité permettant de favoriser l'infiltration

Dévoisement fossé central
vers fossé RD – dito existant

Bassin étanche 2 – pluie trentennale ,
récupération des eaux pluviales du site

Bassin étanche 1 – pluie
trentennale, récupération
des eaux pluviales du site





4. Les interfaces et la vie du chantier

- David Lenoir, LISEA
- Anaïs Talbot, EGIS

4. a. La sécurité

24. *Pour sécuriser nos habitants, la création d'un tunnel ou d'une passerelle/pont permettant aux habitants de traverser l'entrée du site au niveau du tourne à gauche est-elle envisageable ?*
25. *Quelles sont les modalités pour assurer le plus de sécurité à la piste cyclable ?*
26. *Est-il possible de construire un rond-point d'accès au chantier avec des feux provisoires ?*

4. a. La sécurité

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 du site ?*
28. *Comment allez-vous garantir la solidité du pont rue de la station ?*

4. b. La vie du chantier

29. Quelles seront les amplitudes horaires du chantier ?

30. Est-il possible d'acheminer les matériaux de construction en train, plutôt qu'en camion, pendant la phase chantier ?

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

4. b. La vie du chantier

32. *Les lignes hautes tensions seront-elles enfouies avant la construction du SMR ?*

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

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

5. L'exploitation du site

- Minghui Chen, LISEA



5. a. 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 ?

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

37. Allez-vous utiliser des eaux recyclées pour le lavage des trains ?

38. Qui assurera la gestion et la maintenance des aménagements paysagers et plantations diverses du site ?

5. a. La gestion des circulations

39. Comment fonctionnera la gestion des entrées et sorties des trains ?

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 ?

41. Quels seront les impacts du futur SMR pour le trafic TER et le déplacement de ces personnes ?



6. Les mesures environnementales

- David Lenoir, LISEA

6. 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 ?

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

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

6. Les mesures environnementales

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

46. Comment peut-on privilégier des parcelles de Marcheprime dans le cadre des mesures compensatoires ?

7. L'emploi et le développement économique

- Minghui Chen, LISEA



7. 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 créés sur site ?

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

7. 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 ?

50. Envisagez-vous des solutions d'insertion professionnelles pour nos habitants et nos jeunes éloignés de l'emploi ?

Conclusion

- Philippe Jausserand, LISEA



Merci de votre participation !

ANNEXE 2: Comptes rendus des réunions d'échanges thématiques

**Compte-rendu
de la 1^{ère} réunion d'échanges thématique
du 21 septembre 2023
"Architecture, insertion paysagère et chantier"**

Jeudi 21 septembre 2023, 38 habitants de Marcheprime se sont rendus, à l'invitation des équipes de LISEA, à une rencontre d'échanges thématique en salle des fêtes de la ville pour évoquer le projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR), dont la mise en service est prévue en 2027.

1^{ère} d'un cycle de 3 réunions d'échanges de proximité, cette soirée avait pour objectif de présenter et d'échanger autour de trois thèmes identifiés lors des premières réunions publiques comme importants pour les riverains : l'architecture, l'insertion paysagère et le traitement des limites, ainsi que l'organisation du futur chantier.

À cette occasion, tous les Marcheprimais ont reçu l'invitation via la lettre d'information du projet n°1, distribuée dans leur boîte aux lettres début septembre. La presse était par ailleurs présente lors de cette soirée pour relayer ces conclusions.

En permettant au plus grand nombre de s'exprimer sur ces thématiques, en confrontant les points de vue et en laissant le temps à chacun de partager ses observations, ses questions ou ses suggestions, la réunion s'est déroulée dans un climat calme et constructif.

Le garant de cette démarche d'information était présent et a pu prendre note des interrogations des habitants, des réponses qui ont pu être apportées et de toutes les contributions des différents participants.



[Retour sur cette soirée d'échanges](#)

[Une présentation globale du cadre architectural du futur SMR](#)

À la suite d'une présentation du projet avec un focus sur les thématiques du jour, conduite par les représentants de LISEA et de son groupement de maîtrise d'œuvre (Egis Bâtiments Sud, Egis Rail, L'Heudé & Associés et Acoustb), plusieurs questions et remarques ont été posées par le public sur des sujets plus généraux, en préalable des groupes de travail thématiques prévus en seconde partie de soirée :

- Qu'advient-il de l'eau utilisée pour le lavage des trains et comment est-elle traitée ?

- Au moins 80 % de cette eau sera réutilisée voire davantage, tandis que le reste est évacué pour être traité dans le réseau d'eaux usées.
- Interrogation sur la position et l'efficacité du mur anti-bruit
 - Plusieurs protections acoustiques sont prévues, dont un mur anti-bruit d'une centaine de mètres de longueur côté rue de la Station, dimensionné selon les simulations réalisées par l'acousticien (ACOUSTB). Ce dispositif est complété par un 2^{ème} mur anti-bruit le long de la voie ferrée existante, de plusieurs centaines de mètres environ (et de 2 m de hauteur), ainsi qu'un 3^{ème} positionné par SNCF Réseau à la demande de LISEA et de la commune sur du foncier SNCF Réseau en direction des 3 premiers riverains jusqu'à l'ancienne halte de Croix-d'Hins. Ces dispositifs sont dimensionnés selon les résultats du modèle acoustique. Ils pourront faire l'objet d'un traitement architectural et paysager, comme de la végétalisation, un sujet qui pourra être traité lors de la deuxième réunion thématique du 19 octobre prochain.
- Comment sont gérées les eaux pluviales sur ce site sensible, notamment en cas de fortes pluies, et qu'en est-il du fossé central ?
 - Le projet respectera les conditions d'assainissement et de drainage des eaux de pluie imposées par le Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon. Des études hydrogéologiques et hydrauliques ont été menées et se poursuivent, dont l'objectif est de recréer, voire améliorer la situation existante, et infiltrer les eaux liées au projet du fait de l'artificialisation des sols. Pour ce faire, toute une série de bassins de rétention et de bassins d'infiltration va être mis en œuvre, dont les grands principes sont présentés en séance.
- Les moustiques représentent un problème envahissant. Quelles mesures seront prises ?
 - La problématique des gîtes larvaires de moustiques a bien été identifiée par LISEA, qui a notamment échangé à ce sujet avec l'Agence Régionale de Santé. Les bassins de rétention seront enterrés et n'auront aucun impact sur le développement de moustiques. Les bassins d'infiltration et les noues seront aménagés de sorte 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. L'objectif est donc de ne pas dégrader la situation existante en la matière, sur un terrain où de l'eau stagnante est régulièrement constatée.
- Certains participants souhaitent savoir si la présentation projetée est dans sa version définitive ?
 - Le projet n'est pas figé bien que le dépôt du Permis de Construire (PC) et du Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE), intervenu en juin 2023, marque un jalon important sanctuarisant un certain nombre de paramètres. C'est la vie normale d'un projet que d'évoluer à la marge en fonction des demandes de compléments des services instructeurs, des optimisations qui émergent au fil des études ou encore selon les propositions remontant du processus de rencontres d'échanges thématiques avec les habitants. Les réunions menées en cette fin d'année 2023 sont là pour y contribuer.



- Comment est prévu l'approvisionnement en eau potable et l'évacuation des eaux usées ?
 - 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. Pour être complet sur les réseaux, les réseaux télécom seront déviés et revus sans impact pour les riverains, l'approvisionnement électrique sera fourni par Enedis qui rénovera l'ensemble du réseau de Croix-d'Hins en enfouissant les lignes aériennes, tandis que la ligne RTE haute tension 63 kV présente sur le site sera elle aussi enfouie.

Une fois ces échanges préliminaires terminés, l'assemblée a été invitée à se répartir équitablement en 4 groupes couvrant 4 thèmes de réflexion. Toutes les quinze minutes, les groupes étaient invités à changer d'atelier afin que chacun puisse aborder et se sensibiliser à tous les sujets sur une heure (un représentant du maître d'ouvrage et/ou du maître d'œuvre était présent dans chaque atelier) :

1. *Les principes architecturaux*
2. *Les éléments paysagers*
3. *Les interfaces et les limites du projet*
4. *La Vie du Chantier*

Focus sur les ateliers contributifs

Pour chaque atelier, un animateur avait pour objectif de rappeler les règles du jeu et inviter les participants à réfléchir au thème en question à l'aide de supports extraits du Permis de Construire déposé en juin 2023 : plans (plan de masse, plans paysagers, etc.), coupes (façades, etc.) et perspectives du site (images de synthèse). Si la discussion s'échappait du thème, l'animateur recentrait le débat sur le thème concerné.

Par groupe de 7 à 8 personnes, les participants ont été conviés à se réunir autour de l'animateur et en présence d'un expert si des questions techniques étaient posées.

Retour complet sur l'essentiel de ce qui a été dit, suggéré et répondu au cours de la séance.



Concernant les principes architecturaux :

Observations :

- 2 points sont revenus fréquemment :
 - L'importance de prévoir des plantations devant les mur anti-bruit pour une meilleure insertion, avec du feuillage persistant si possible, pour qu'ils soient cachés tout au long de l'année.
 - La préoccupation de diminuer la vue du bâtiment depuis l'extérieur, notamment depuis la RD1250 (remarque du groupe 1 distincte des 3 autres groupes ayant apprécié le style architectural) ;

Questions :

- La toiture sera-t-elle végétalisée ?
 - Il est effectivement prévu de végétaliser les toitures des différents bâtiments, ce qui a pour effet de ralentir le ruissellement des eaux de pluie, d'améliorer l'insertion paysagère, d'être favorable à la biodiversité et de limiter les îlots de chaleur. De même, les parkings seront végétalisés sur plus de 50 % de leur surface.
- Existe-t-il une perspective du mur depuis le lac de Croix-d'Hins et quelle sera l'insertion du mur anti-bruit de 2 m de hauteur de long de la voie ferrée existante ?
 - Pas de perspective disponible depuis le lac de Croix-d'Hins. Concernant ce mur anti-bruit, il est aujourd'hui prévu en béton simple mais le végétaliser pourrait être pertinent et sera donc étudié.
- Les 2 lignes électriques haute tension du site seront-elles enterrées ?
 - Oui, le réseau Enedis 20 kV sera enfoui sur l'emprise du site, ainsi que le réseau haute tension RTE 63 kV. De même, le renforcement du réseau électrique alimentant le site

depuis la sous-station de Cestas Verdery, qui bénéficiera au quartier, sera mené par Enedis à 100 % en souterrain avec enfouissement des lignes.

- Quelle sera la hauteur maximum des bâtiments sur le site ?
 - Le point culminant arrive à ce jour à 16 m de hauteur au niveau des sheds, qui sont les points d'entrée de lumière en haut des halls de maintenance.
- Est-ce que le bâtiment principal sera construit en bois ?
 - Non, pour des raisons de sécurité en cas d'incendie, un mélange de matériaux a été retenu pour pouvoir « contenir » au maximum tout feu : la structure sera en béton avec un bardage en bois, tandis que les poutres seront dans la mesure du possible en bois lamellé collé et non en acier. L'utilisation massive du bois est l'une des innovations importantes de ce projet industriel, où l'usage habituel est de privilégier exclusivement l'acier, la tôle et le béton.
- Quelle sera la hauteur des arbres plantés ?
 - Des arbustes de tailles variées et des spécimens de haute tige sont prévus dans le cadre de l'aménagement paysager. La hauteur des arbres reste à définir mais l'objectif est de créer de l'ombre et limiter le phénomène d'îlot de chaleur au plus tôt après la mise en service, sans attendre plusieurs décennies.
- Quelle est la société d'écologues sollicitée ?
 - L'écologue retenu par LISEA est Envolis, situé à La Teste. Le bureau d'études Environnement est quant à lui Ingérop, basé à Mérignac. EGIS intervient aussi en tant qu'écologue sur les sujets de biodiversité sur la parcelle dans le cadre de la conception du projet.
- Quelle est la surface couverte par les bâtiments ?
 - Environ 25 000 mètres carrés (28 000 mètres carrés avec les installations techniques). Les espaces végétalisés en pleine terre sont eux de l'ordre de 50 000 mètres carrés, sur les 140 000 mètres carré du site.
- Y aura-t-il un réemploi de la terre du chantier pour végétaliser la haie bocagère ou les autres ouvrages paysagers ?
 - Cela doit faire l'objet d'études qui n'ont pas encore été engagées. Nous prenons note de la question.

Suggestions :

- Pour plus d'harmonie, faire descendre progressivement le mur anti-bruit plutôt qu'une arrête « nette » avec un angle à 90°.
- Végétaliser le mur situé le long de la voie ferrée existante pour optimiser son insertion paysagère depuis le lac de Croix-d'Hins.

- Ajouter des plantations en lisière du site, devant les clôtures et les différents murs anti-bruit.

Concernant les éléments paysagers :

Observations :

- La régénération naturelle du site serait peut-être plus bénéfique que la replantation.
 - Le site va être largement terrassé et décaissé, il est nécessaire de re-végétaliser et réaménager au plan paysager après le chantier (création de noues pour drainer les eaux pluviales, etc.).

Questions :

- Pourquoi replanter des chênes rouges alors qu'il s'agit d'une espèce dont il faut limiter la prolifération ?
 - Aucun chêne rouge ne sera replanté sur le site en lui-même, car c'est une espèce allochtone. En revanche, la réglementation impose de replanter ailleurs en boisement compensateur une espèce identique. Mais cela ne sera pas mené sur le site en tant que tel.
- La végétation du mur anti-bruit sera-t-elle naturelle ? Et sera-t-elle entretenue ?
 - Les engagements pris par LISEA en matière d'environnement ne permettent pas d'envisager une solution de végétalisation artificielle. Toute plantation sera donc naturelle, éventuellement arrosée les premières années pour faciliter sa pousse, puis entretenue sur le long-terme.
- Quid de la gestion des moustiques sur le bassin d'infiltration ?
 - La problématique des gîtes larvaires de moustiques a bien été identifiée par LISEA, qui a notamment échangé à ce sujet avec l'Agence Régionale de Santé. Les bassins de rétention seront enterrés et n'auront aucun impact sur le développement des moustiques. Les bassins de rétention et les noues seront aménagés de sorte à ne pas favoriser la stagnation des eaux (pentes adaptées), 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. L'objectif est donc de ne pas dégrader la situation existante en la matière, sur un terrain où de l'eau stagnante est régulièrement constatée dès aujourd'hui.
- Sur quelle période s'étendra la végétalisation ?
 - En fin de chantier, selon un calendrier à définir finement. En tout état de cause, les plantations et aménagements paysagers seront livrés au plus tard avant la mise en service globale du site.
- Quelles seront les obligations de l'exploitant sur le maintien des éléments paysagers en place ?

- LISEA restera le gestionnaire de site et entretiendra les aménagements paysagers, ça ne sera pas l'exploitant ferroviaire. LISEA s'est engagé à réaliser ces aménagements dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale et ces plantations et aménagements ont été pris en compte dans le calcul des ratios de compensation. Ils sont donc à respecter strictement et feront l'objet de contrôles de la part des services de l'Etat.
- Pourquoi ne pas avoir installé des panneaux solaires afin d'obtenir une alimentation électrique autonome ? Pourquoi ne pas en installer au-dessus des voies de garage des trains en extérieur, sous la forme d'ombrières ?
 - LISEA avait envisagé cette option dans un premier temps, en toiture des halls de maintenance et par le biais d'ombrières photovoltaïques sur les parkings. Les échanges menés avec les pompiers (SDIS 33) ont conclu que ce n'était pas compatible avec les exigences de sécurité incendie des halls classés ICPE. Pour autant, LISEA approfondit les études à ce sujet. S'il s'avère qu'il est possible d'aménager une surface d'un seul tenant pour des panneaux photovoltaïques, elle l'étudiera et pourra le mettre en œuvre sous réserve de respecter ces engagements en matière d'insertion paysagère et d'environnement.

L'insertion de panneaux photovoltaïques au-dessus des voies ferrées, même de garage, pose des problèmes techniques de compatibilité avec la caténaire, mais aussi d'insertion paysagère avec la multiplication de poteaux. D'autres pistes sont à privilégier pour ne pas dégrader l'ambition architecturale et paysagère du projet.

Suggestions :

- Consulter le Parc National Régional des Landes de Gascogne sur le choix des essences à replanter.
- Etudier l'installation de panneaux photovoltaïques, que ce soit sur les abords ou sur les voies de remisage de trains.
- Approfondir la question de la végétalisation des lisières (clôtures, murs anti-bruit, accès, etc.).

Questions :

- Quelle sera la taille du mur anti-bruit ?
 - Le mur principal côté rue de la Station a été dimensionné selon les modélisations acoustiques. Il doit atteindre 6,5 m et doit être surmonté d'une casquette côté SMR. Un second mur de protection d'une centaine de mètres sera créé sur le long de la voie ferrée SNCF Réseau en direction de l'ancienne halte de Croix-d'Hins. Même s'il n'est pas réglementairement nécessaire, il a été demandé par la Mairie et sera bâti par SNCF Réseau dans le cadre des travaux de raccordement au site. Ce point sera abordé lors de la réunion du 19 octobre 2023.
- Pourquoi avoir prévu une simple clôture en limite du terrain côté Marcheprime ?
 - Il n'est ni souhaitable (corridors écologiques, transparence pour la faune, insertion paysagère) ni utile de construire un mur à cet endroit, puisque toutes les simulations acoustiques démontrent qu'il n'y a aucun impact à 850 m de Marcheprime. Par ailleurs, ce n'est pas permis par le PLU et il aurait fallu demander une dérogation.
- Quid des accès et sorties de trains ? Pourront-ils entrer et sortir des 2 côtés ?
 - Oui, le site s'appuie sur 2 raccordements au Réseau Ferré National (RFN) côté Bordeaux et Arcachon, où pour les deux les entrées et sorties sont indistinctement possibles. Pour autant, l'essentiel des entrées/sorties s'effectueront côté Bordeaux.
- Quelle sera la distance de ralentissement avant l'accès des trains au site de maintenance ?
 - La distance de freinage est basée sur la distance entre les cantons de signalisation, qui ne seront pas modifiés. Cette distance est donc connue et a déjà été présentée en réunion publique : 2,5 km en amont. Côté Bordeaux, cela implique un freinage des trains bien en amont, sur la commune de Cestas dans une zone très peu habitée. Ce point pourra être développé le 19 octobre lors de la 2ème réunion d'échanges.
- Comment fonctionnera l'accès au site pour les poids lourds ?
 - 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/sortie et éviter tout impact sur le trafic de la RD1250 ou tout stationnement sauvage. C'était l'une des préoccupations qui avait été abordée en réunion publique dès 2021 et par la Mairie, et qui a été intégrée très en amont au projet.
- Combien de poids lourds passeront sur site par jour ?



- En semaine, de l'ordre d'une dizaine de semi-remorques par jour au maximum emprunteront l'accès principal au site. Un tel site de maintenance n'a rien à voir avec un entrepôt logistique en matière de flux de camions.
- Comment sera géré la continuité de la piste cyclable ?
 - Il s'agit d'espaces publics et cela dépendra des pouvoirs publics, du département et de la commune. Mais la piste cyclable ne sera pas impactée. Toute suggestion pour l'aménagement du tourne-à-gauche pourra être recueillie et transmise à la commune.
- Il y aura-t-il un impact sur le trafic des TER ?
 - Aujourd'hui, 120 trains passent par jour (dont environ 90 TER, 15 trains de fret et 15 TGV) entre 4h30 et 23h30. Le trafic TGV basculera sur la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax dès 2033-2036. Le projet doit générer environ une dizaine de mouvements quotidiens à la mise en service, soit moins de 8 % de trafic supplémentaire. Il n'y aura pas d'impact sur le plan de transport TER puisque les sillons techniques s'inscriront autant que possible dans les creux de disponibilité de l'infrastructure.
- Quelles seront les horaires d'ouverture-fermeture ?
 - Aujourd'hui, la ligne gérée par SNCF Réseau est ouverte aux circulations commerciales (fret, TER, TGV) entre 04h30 et 23h30. Seules les circulations de trains de travaux ou de maintenance s'effectuent de nuit. Cela ne changera pas avec la mise en service du SMR, les entrées et sorties du site s'effectueront dans la plage existante hors situation exceptionnelle.

Concernant le thème de la Vie du Chantier :

Observations :

- Attention aux problèmes de circulation sur la RD1250 et au besoin de régulation du trafic en particulier pour plus de sécurité au niveau de la piste cyclable.
- Attention au passage des animaux sauvages dans la zone et en particulier des sangliers qui peuvent détruire certaines clôtures.

Questions :

- Quelles sont les amplitudes horaires du chantier ?
 - L'amplitude horaire habituelle d'un chantier est de 7h à 19h du lundi au vendredi, exceptionnellement le samedi si du retard a été pris. Les travaux de raccordement ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'effectueront sur des weekends d'interruption des circulations mais seront très ponctuels.
- Question sur la sécurité routière de la voie départementale
 - Un tourne-à-gauche sécurisé doit être aménagé dès fin 2024, (indépendamment du projet) doublé d'un panneau d'agglomération au droit du site pour limiter la vitesse maximale de 80 à 50 km/h. Ce point est du ressort de la collectivité.



- Quid de la gestion de la piste cyclable pendant le temps de chantier et de coupure ?
 - La piste cyclable ne sera pas interrompue et des mesures seront prises pour sécuriser l'accès au chantier. Ce point est noté et fera l'objet d'études d'ici le lancement du chantier.
- Comment peut-on prévenir les risques d'accident pour les déplacements des habitants pendant le temps du chantier ?
 - Il n'y aura pas d'impact pour les riverains puisqu'un tourne-à-gauche sera réalisé sur la RD1250 et qu'il s'agira du seul et unique point d'accès au chantier. Cela permettra de sécuriser le croisement avec la piste cyclable.
- Quid de l'assise et de la solidité du pont rue de la Station ?
 - Le pont route de la rue de la Station est récent (fin des années 1990). Il est propriété de la commune de Marchepierre qui l'entretient avec SNCF Réseau. L'ouvrage ne sera pas impacté par le projet.
- Le train pourrait-il être employé pour aménager et acheminer les matériaux pour le chantier ?
 - Cette question a été posée à SNCF Réseau, LISEA aurait en effet voulu bénéficier des raccordements au Réseau Ferré National pour approvisionner le chantier depuis le rail et limiter l'impact carbone des travaux. Malheureusement, SNCF Réseau n'est pas en mesure de réaliser les travaux avant 2026 pour une livraison en 2027, concomitante avec l'ouverture du site. LISEA pourra être amenée à réétudier cet aspect si SNCF Réseau est en mesure d'accélérer son planning de réalisation, ce qui reste peu probable à ce stade.
- Quel sera le volume du terrassement ? Et du nombre de containers ?
 - Des études sont en cours pour caractériser le volume de terres à excaver et évacuer. Ce point pourra être partagé ultérieurement au cours de l'année 2024.
- Quid du traitement du remblai ?
 - Le remblai de la rue de la Station ne sera pas impacté par le projet, mais tout aménagement paysager pourra être étudié à l'issue de ces groupes de travail en lien avec la commune (plantations, etc.).
- Serait-il possible d'avoir un interlocuteur chantier pour les riverains ?
 - Une charte de chantier sera établie et un référent sera disponible pour répondre aux demandes des riverains et assurer le suivi auprès des entreprises de travaux.

Suggestions :

- Proposition d'aménagement d'un tunnel ou d'une passerelle/pont pour les habitants.
- Envisager un dévoiement pour la piste cyclable.
 - La piste cyclable ne sera pas impactée, l'entrée du site consiste en un simple croisement, facile à sécuriser. Ce n'est pas un sujet de préoccupation mais LISEA pourra remonter toute suggestion à la collectivité.

- Faire un rond-point d'accès au chantier avec feux provisoires.
 - C'est à la collectivité (Département de la Gironde et Mairie) de prévoir les aménagements nécessaires ; ce qui a fait l'objet de discussions dès 2021. Le principe d'un tourne-à-gauche sécurisé sur la RD1250 a été retenu. Aucun giratoire ne sera réalisé dans le cadre du projet car le trafic du projet de SMR ne le justifie pas selon le Conseil Départemental (entretenir un giratoire coûte cher pour un gain nul en termes de sécurité/gestion des flux).
- Mettre en place 1 homme /femme trafic pour la gestion des poids lourds afin de gérer les camions en attente.
 - Cela pourra être étudié dans le cadre de la charte de chantier.

Une conclusion constructive et de prochaines échéances

Une fois les quatre sessions terminées, chaque animateur a présenté devant l'assemblée la synthèse des remarques, questions et des propositions recensées lors des 4 groupes dans son espace. Ces informations étaient annotées sur des tableaux, lisibles et accessibles à tous les participants qui les ont photographiés.

À la suite de cette synthèse, les organisateurs ont réitéré l'objectif de cette démarche, à savoir répondre aux demandes des participants en prenant en compte au mieux leurs souhaits et en intégrant, dans la mesure du possible, leurs propositions.



En fin de soirée, certains participants se sont interrogés sur les motifs ayant conduit à retenir les thématiques proposées pour ce cycle de réunions. Le directeur général adjoint de LISEA, présent sur place, a expliqué que les sujets et les enjeux soulevés par les habitants lors des premières réunions publiques avaient été sélectionnés et étaient justement positionnés pour veiller à améliorer le projet avec eux dans une démarche constructive.

D'autres participants ont soulevé la question de la cohérence des documents produits depuis la première réunion, évoluant d'une réunion à l'autre. Là encore, le directeur général adjoint de LISEA a expliqué que le projet n'était pas encore définitivement finalisé et c'est pourquoi certains points avaient pu évoluer et pourront évoluer, ce qui est la vie normale d'un projet de ce type qui traduit au contraire une prise en compte des différentes demandes (collectivité, services de l'Etat, riverains, gestionnaires de réseaux, etc.). Le dépôt du PC et du DAE en juin dernier marque cependant un jalon important dans l'élaboration du projet.

In fine, les organisateurs ont rappelé la date de la prochaine réunion, portant sur la démarche environnementale et acoustique, prévue le 19 octobre 2023. Les inscriptions seront ouvertes à partir du lundi 2 octobre sur le site Internet de LISEA.

**Compte-rendu
de la 2^{ème} réunion d'échanges thématique
du 19 octobre 2023
"La démarche acoustique et
environnementale "**

Jeudi 19 octobre 2023, une trentaine d'habitants de Marcheprime se sont rendus, à l'invitation de LISEA, à la deuxième réunion d'échanges thématique en salle des fêtes de la ville. Lors de cette rencontre, il a été question d'échanger sur les démarches acoustiques et environnementales du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de trains, dont la mise en service est prévue en 2027.

Les habitants avaient préalablement reçu l'invitation à cette réunion via la lettre d'information du projet n°1, distribuée dans leur boîte aux lettres début septembre.

L'ambition de cette soirée était d'abord d'informer et de partager au public les principes qui ont fondé la démarche acoustique et environnementale du projet.

D'une part, il s'agissait de présenter les mesures de bruit actuelles, les projections futures modélisées ainsi que les contraintes réglementaires, et, d'autre part, de présenter l'ensemble des mesures compensatoires environnementales prévues et planifiées sur le site et au-delà, tout en détaillant les aménagements spécifiques du projet, intégrant les contraintes environnementales. Le projet est ainsi éligible à deux labels pour sa considération environnementale : la démarche "BDNA" (Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine) et le label "Biodiversity". L'objectif du deuxième temps de la réunion était d'inviter les habitants, via des ateliers participatifs, à partager leurs points de vue, questions et suggestions auprès des experts, sur des sous-thèmes du sujet de la soirée.



En échangeant les avis et en laissant le temps à chacun de partager ses observations, ses interrogations ou ses propositions, cette réunion s'est déroulée dans un esprit de transparence, dans le cadre de discussions à la fois techniques et constructives.

Par ailleurs, en plus de la presse, le garant de cette démarche d'information était présent, et a retranscrit, compilé et enregistré les interrogations, remarques et craintes des habitants, et a également noté les réponses qui ont pu être apportées ainsi que toutes les contributions des différents participants.

Retour sur cette soirée d'échanges

Une présentation globale de la notion de bruit, du cadre réglementaire et des nuisances

Après avoir présenté les notions de bruit et d'émergence, la réglementation en vigueur pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), comme le SMR, l'expert acousticien d'ACOUSTB a détaillé les mesures réalisées sur le site. Ces mesures ont été réalisées à deux reprises et à deux ans d'intervalle par deux bureaux d'études. L'expert a ainsi présenté, de manière précise et pédagogique, les limites d'émergence admissibles et autorisées sur les périodes diurnes et nocturnes, dans les zones des habitations des riverains.



L'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées ICPE est toujours d'actualité et s'applique dans le cas du SMR.

Niveau de bruit ambiant existant dans ZER (incluant le bruit de l'établissement)	Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 22 h sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 22 h à 7 h ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

En comparant les mesures admissibles aux réalités du bruit projeté et modélisé en situation d'exploitation avec les futurs équipements du SMR, et ce par zone, l'expert a expliqué que le bruit resterait ainsi contenu en dessous des limites autorisées. Ce résultat est atteint notamment grâce aux équipements et protections acoustiques mis en place, comme les murs et écrans « anti-bruit » qui seront créés pour contenir et limiter les éventuelles nuisances sonores.

La présentation de la démarche acoustique a suscité beaucoup de questions et de demandes de précisions.

- Comment le bruit peut-il s'arrêter net et être contenu dans un mur-casquette ?
 - A l'aide de la hauteur du mur de 6,5 m en matériaux absorbants.
- Est-ce que le niveau moyen prévu de limitation de bruit concerne toutes les fréquences et en est-il de même pour l'augmentation admissible de 4 dB ?

- Le niveau sonore moyen prend en compte toutes les fréquences et est aussi adapté à la perception de l'oreille humaine, c'est la spécificité du LAeq en dB(A). Les 4 dB d'augmentation sont calculés sur la même base.

Des engagements à long terme en faveur de l'environnement et des labels visés

Après la présentation des enjeux acoustiques, des experts environnement de LISEA et EGIS sont intervenus pour décrire le programme de mesures compensatoires et expliquer comment le projet était éligible à des labels en raison de son ambition forte en matière d'environnement et de sobriété énergétique.

Premièrement, les mesures compensatoires sont le fruit des lois du Grenelle de l'environnement de 2009, imposant un triptyque réglementaire : la séquence ERC pour « Eviter-Réduire-Compenser », dont l'expert forestier a présenté les applications dans le cas du SMR aux participants. Il a ensuite exposé les résultats et le diagnostic des études environnementales ainsi que les inventaires naturalistes (cartes de recensement à disposition durant les ateliers).

Ces mesures de compensation environnementale s'inscrivent tout particulièrement dans trois réglementations en vigueur, au regard de la zone du site classé ICPE :

- Le code forestier : une compensation par le boisement de 24,7 ha est prévue ;
- Pour la loi sur l'eau : une restauration d'une lande à molinie de 1,46 ha est également programmée ;
- Pour le code de l'environnement enfin : une restauration d'habitats favorables à des oiseaux, des mammifères et des amphibiens.

Au total, il s'agit d'une compensation qui s'étendra sur près de 65 ha, obligeant LISEA pour une période d'au moins 30 ans à une gestion forestière adaptée, avec un contrôle annuel par les services de l'Etat.

L'expert d'EGIS a présenté aux participants l'objectif d'obtenir avec la construction du SMR des certifications et des labels afin d'authentifier la qualité de l'ouvrage réalisé. En particulier, les certifications "BDNA" et "Biodiversity" pour la conception et la réalisation de cet équipement ; le niveau « argent » pour le premier et le niveau « base » pour le second. Ces labels concernent l'utilisation de matériaux biosourcés ou géosourcés, l'utilisation privilégiée de matériaux locaux et/ou de réemploi, la conception d'une isolation thermique performante, la réduction des consommations énergétiques (eau et électricité), mais encore la mise en œuvre d'une charte « chantier vert ».

Une fois les présentations terminées, les participants ont souhaité revenir sur le sujet de l'acoustique :

- Quelle est la propagation des bruits de basse fréquence ? Se propagent-ils de la même manière ?
 - Le traitement du bruit comprend toutes les fréquences : il intègre les graves, les médiums, les aigus et les basses fréquences, qui sont moins impactantes que les autres.

- Comment se fait-il que les mesures acoustiques aient-été réalisées sur 24 h pour l'une et sur 72 h pour l'autre ? Et pour quelles raisons ont-elles été prises depuis des points différents ?
 - Ces mesures ont été effectuées à des périodes différentes et par deux bureaux d'étude différents (Orféa en 2022 puis ACOUSTB en 2023). La seconde étude a été demandée à l'initiative de la commune pour avoir une autre analyse. Pour les deux études, les mesures de bruit prises en compte sont les plus basses, afin notamment de limiter la considération des émergences de bruits au plus haut et prendre une sécurité supplémentaire dans les hypothèses retenues sur la situation de référence.
- Quels sont les effets du vent dans l'amplification du bruit et dans les mesures enregistrées ?
 - Comme le gradient de température, ces paramètres ont été intégrés dans les modes de calculs.
- Les niveaux de bruits enregistrés pour la modélisation ont-ils pris en compte des bruits continus ou ponctuels ?
 - Toutes les études prennent en considération les deux situations avec des valeurs moyennes et des valeurs maximum (pondération). Dans le cas des équipements, on évalue par exemple leur bruit dans un mode de fonctionnement continu bien plus important qu'une situation d'exploitation normale.
- Comment est prise en compte la retombée des bruits au niveau du mur de 6,50 m de haut ? Pourquoi le bruit s'arrête net après celui-ci sur les cartes de modélisation ?
 - Le mur est un mur poids, composé de matériaux absorbants, et qui crée un écran acoustique. Sa hauteur, importante, permet d'atténuer d'autant les dB(A) enregistrés et génère un amortissement important du bruit, doublé d'une perte de puissance du fait de l'éloignement.
- Des études de vibrations ont-elles été menées ou produites en amont de la création du site ?
 - Non il n'y a pas eu d'études de vibrations à ce stade. Les vibrations sont très faibles car la vitesse des trains sera très faible à l'approche du site ou *in situ*. Au regard de l'éloignement des habitations, aucune vibration n'est à prévoir.
- Une étude hydrogéologique a-t-elle été réalisée sur ce secteur très sensible ?
 - Des études hydrauliques/hydrogéologiques et des relevés piézométriques ont été réalisés puis présentés et validés par le Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA), en charge notamment de la gestion des eaux pluviales sur la commune. Le dossier d'autorisation environnementale comporte également un volet « loi sur l'eau » qui traite de ces sujets et fait l'objet d'un examen détaillé par les services de l'Etat dont la Police de l'eau.

Au regard du dépassement des horaires prévus dans le déroulé, les organisateurs proposent aux participants de poser leurs dernières questions avant de les inviter à se rendre sur les 4 ateliers dédiés à des sous-thèmes ciblés.

Toutes les quinze minutes, les groupes de 5 à 6 personnes étaient invités à changer d'atelier afin que chacun puisse aborder et se sensibiliser à tous les sujets sur une heure (un représentant du maître d'ouvrage et/ou du maître d'œuvre était présent dans chaque atelier) :

1. *L'étude acoustique*
2. *Les équipements anti-bruit*
3. *Les engagements sur les labels*
4. *Les mesures compensatoires environnementales*

Focus sur les ateliers contributifs

Pour chaque atelier, un animateur avait pour rôle de rappeler les règles du jeu et d'inviter les participants à réfléchir au thème en question à l'aide de supports extraits directement des études (analyse acoustique), de perspectives du site, des tableaux et des cartographies issues des études, et du plan masse.

Si la discussion s'échappait du thème, l'animateur recentrait le débat sur le thème concerné. Un expert était également présent sur chaque atelier pour répondre aux questions plus techniques.

Concernant l'étude acoustique et les équipements anti-bruit :

En plus des remarques et questions recensées lors de la présentation générale.

Observations :

- Une habitante, vivant à l'entrée du bourg près de la voie ferrée, souligne l'existence d'un couloir venteux le long de l'axe ferroviaire (sous la ligne haute-tension de RTE où la végétation est inexistante car entretenue par RTE et SNCF Réseau) et exprime la crainte que le tour en fosse soit un équipement émetteur de bruit complémentaire.
 - Le massif forestier atténue les températures et modifie les conditions météorologiques, cela a un impact sur le bruit en tant que tel, doublé à l'effet d'atténuation par la distance. Par ailleurs, le tour en fosse n'est pas un équipement particulièrement bruyant, moins bruyant que la circulation de trains (moins de 75 dB en pointe selon la documentation des industriels qui fournissent ce type d'installations) et de surcroît positionné, comme son nom l'indique, dans une fosse profonde située sous les trains, elle-même abritée dans un bâtiment semi-fermé.

- Crainte exprimée sur les sources de bruit pour les maisons de l'autre côté du mur de 6,5 m de haut, côté lotissement rue de la Station.
 - L'écran du mur vient envelopper davantage le bruit émis par les trains, notamment lors des manœuvres de retournement sur les voies tiroir.

Questions :

- Question concernant la vitesse de freinage des trains et la distance de freinage avant l'arrivée sur site.
 - Les trains ralentissent à l'allure de 30 km/h. Le freinage débute généralement à 2 ou 3 km en amont et tient compte de la position des cantons de signalisation qui n'ont pas vocation à évoluer dans le cadre du projet.
- Quel trafic complémentaire le SMR va-t-il occasionner ?
 - Aujourd'hui, ce sont 120 trains/jour qui circulent (une quinzaine de TGV, une quinzaine de fret et le reste en TER). Près de 10 mouvements de train supplémentaires par jour sont estimés lors de la mise en service du SMR.
- Question concernant l'hypothèse d'une réverbération acoustique du mur qui sera installé le long de la voie ferrée vers Bordeaux, à côté de l'ancienne halte de Croix-d'Hins, pour les habitations côté rue de la Cité.
 - Non, il n'y aura pas de réverbération possible car il s'agit d'un mur absorbant, dont la hauteur est envisagée à ce stade à 2 m comme le mur le long du réseau ferré national côté SMR.
- Quid du potentiel de vibrations de l'installation du SMR pour l'environnement proche ? Et, en particulier, de la voie de retournement pour Croix-d'Hins ?
- Il y aura-t-il une résonance générée par la création de 2 murs en vis-à-vis ?
 - Non il n'y aura pas de résonance car d'une part les dispositifs sont prévus en panneaux absorbants et d'autre part car il n'y a pas de mur anti-bruit prévu de l'autre côté des voies, le modèle attestant que ce n'est pas du tout nécessaire.
- Quid de la portée et des conséquences en termes de bruits créés par le futur aiguillage avant le pont ?
 - Un mur anti-bruit d'une centaine de mètres de long a été demandé par la commune lors de l'acquisition du terrain et cet engagement a été intégré dans l'acte authentique de vente du terrain à LISEA, avec un accord de principe de SNCF Réseau (le mur serait sur son foncier) et avec un accord de LISEA pour en assurer le financement.
- Quid du caractère légal de l'installation du mur de 2 m de haut par rapport au PLU ?
 - Ces hauteurs ainsi que celle du mur en casquette à l'entrée de la rue de la Station, sont conformes au dernier PLU révisé.
- Quid des mesures de correction si les limites ne sont pas respectées ?
 - La réglementation doit absolument être respectée et 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.).
- Quid de la récurrence du bruit de nuit ?

- La ligne est fermée actuellement entre 23h30 et 04h30, hors trains de travaux et de maintenance de SNCF Réseau. Cela ne changera pas avec le projet, les entrées et sorties programmées s'inscriront dans ces plages d'ouverture de la ligne Bordeaux–Hendaye, gérée par SNCF Réseau.

Suggestions :

- Proposition de faire descendre progressivement le long du talus du pont-route, le grand mur prévu en casquette de 6,5 m de haut (côté rue de la Station), pour couvrir complètement la partie jusqu'au début du pont.
- Suggestion de rehausser les murs de 2 m de haut à 3 m pour une meilleure atténuation du bruit et qu'ils soient végétalisés.
- Deux participants suggèrent d'installer un second mur, de l'autre côté de la voie ferrée, en direction de Bordeaux, côté rue de la Cité.
- Proposition d'instaurer un règlement intérieur qui permettrait de limiter le bruit excessif notamment en période nocturne (exemple donné par les riverains : klaxon d'une rame TGV la nuit).

Concernant les engagements environnementaux et les labels

Observations :

- Craintes soulevées à l'égard des impacts forts en termes de sources lumineuses la nuit pour l'environnement proche du site.
- Echanges et précisions sur les réseaux (télécom, électricité, etc.) et l'enfouissement des lignes Enedis et RTE dans le cadre du projet.
- Échanges et précisions sur le dévoiement des réseaux et des conduites d'eaux pluviales, vers les fossés.
- Questions sur l'incidence du projet sur l'hydraulique du quartier de Croix-d'Hins, qui a régulièrement « les pieds dans l'eau » en cas de fortes précipitations.

Questions :

- Comment les labels ont-ils été sélectionnés ?
 - Le label "BDNA" est avant tout une démarche locale adaptée à la Région Nouvelle Aquitaine et à son climat qui promeut une réduction de l'empreinte carbone des opérations de construction et une optimisation du cycle de vie du projet, en s'appuyant au maximum sur des matériaux peu carbonés, biosourcés, locaux et/ou de réemploi. LISEA apporte un soutien financier à des projets labellisés BDNA dans le cadre de son Fond SEA et a donc voulu s'appliquer le même niveau d'exigence malgré les contraintes fortes d'un projet industriel de ce type. Le label "Biodiversity " traduit quant à lui une volonté d'aller au-delà de la réglementation, déjà très avancée, sur ce sujet et d'en faire un projet exemplaire. A noter également que le projet suivra une démarche équivalent HQE en termes de réduction des consommations et de sobriété énergétique, et le chauffage du site sera produit grâce à de la géothermie sur sondes.

- Démarche "BDNA" : pour quelle raison ne pas avoir souhaité viser le niveau or plutôt que l'argent ?
 - Le niveau or n'est pas adapté à un projet industriel, le niveau argent était le plus haut niveau atteignable pour un projet ferroviaire à forte dimension technique comme le SMR.
- Pour le label "Biodiversity" : pourquoi ne pas atteindre le niveau plus élevé ?
 - Là-encore, le niveau visé est le plus haut atteignable pour un projet industriel de ce type.
- Les sociétés de labellisation sont-elles privées ?
 - "BDNA" est géré par Odeys qui est une association de la loi de 1901.
- Est-il envisageable de récupérer des granulats à proximité du site sur la commune même de Marcheprime (présence d'une carrière) ?
 - Il est prévu d'utiliser des granulats provenant de sources situées à moins de 100 km.
- Quid du débit Internet ? Sera-t-il saturé pour les habitants ?
 - Les lignes des professionnels et des particuliers sont séparées et tout sera mis en œuvre par Orange et les opérateurs pour renforcer le réseau en conséquence si cela est nécessaire. Aucun impact du projet sur le réseau fibre de la commune.
- Pourquoi ne pas installer d'aménagements photovoltaïques pour une meilleure capacité électrique, en dehors du choix de la végétalisation ?
 - La question a été posée lors de la soirée de septembre 2023 et LISEA a expliqué avoir envisagé cette option dans un premier temps, en toiture des halls de maintenance et par le biais d'ombrières photovoltaïques sur les parkings. Les échanges menés avec les pompiers (SDIS 33) ont conclu que cela posait des difficultés en termes d'exigences de sécurité incendie de halls classés ICPE. Pour autant, LISEA approfondit les études à ce sujet. S'il s'avère qu'il est possible d'aménager une surface d'un seul tenant pour des panneaux photovoltaïques (autour de 1 ha), elle l'étudiera cette solution et pourra la mettre en œuvre sous réserve de respecter ces engagements en matière d'insertion paysagère et d'environnement.
- Les participants s'interrogent sur la capacité du réseau électrique à supporter les besoins du site et de ses salariés (environ 200 salariés).
 - Le site sera raccordé à la sous-station RTE/Enedis de Cestas Verdery par une nouvelle liaison souterraine et le réseau électrique du quartier pourra être partiellement renforcé/enfoui à l'occasion de ces travaux. La sous-station électrique de Cestas Verdery sera renforcée avec le rajout notamment d'un nouveau transformateur.
- Les sociétés de travaux et d'artisans ont-elles déjà toutes été sélectionnées ?
 - Non, les études de conception sont toujours en cours. La phase de consultation des entreprises n'interviendra pas avant fin 2024. La démarche BDNA implique en effet de s'appuyer autant que possible sur des matériaux locaux et des entreprises du territoire. Cet aspect pourra être abordé lors de la 3^{ème} réunion thématique en novembre sur les retombées du projet.

- Qui va contrôler la propreté du chantier ?
 - Proposition de mettre à disposition un numéro ou d'identifier un contact pour permettre aux habitants de faire remonter une information rapidement. Charte de chantier en préparation.
- Un forage en géothermie de 150-200 m de profondeur est-il suffisant ?
 - Un seuil de réglementation existe et limite le forage, en fonction des sites. Ce sont plusieurs forages qui seront réalisés, mais sans prélèvement de nappe. La conductivité du sol sera mesurée dans le cadre d'essais préalables qui détermineront le nombre et la profondeur des forages nécessaires au projet.
- Quelles techniques seront utilisées pour le forage de la géothermie ?
 - La géothermie sur sondes. Les études ont confirmé la pertinence de cette solution, qui réduira fortement le niveau de consommation électrique du site pour le chauffage et le rafraîchissement.
- Quid des travaux durant le week-end ?
 - Il n'y en aura pas hors situations exceptionnelles, telles que les travaux de raccordements au réseau ferroviaire, sur des périodes très ponctuelles, qui feront l'objet d'une communication auprès des riverains bien en amont, et de mesures de réduction des nuisances le cas échéant.
- Dispose-t-on d'études des sols et d'une connaissance sur les risques d'effondrement ?
 - De nombreux sondages géotechniques ont été menés et sont encore en cours pour bien dimensionner les fondations et les procédés constructifs.

Suggestions :

- Consulter le Parc National Régional des Landes de Gascogne sur le choix des essences à replanter.
- Etudier l'installation de panneaux photovoltaïques, que ce soit sur les abords ou sur les voies de remisage de trains.
- Approfondir la végétalisation des lisières (clôtures, murs anti-bruit, accès, etc.).

Concernant les mesures environnementales compensatoires

Observations :

- Les points d'eau attirant les moustiques, les participants rappellent que ce paramètre doit être intégré dans la création des bassins d'infiltration et de rétention.
 - Les amphibiens et les chauve-souris, dont l'habitat sera soit réhabilité soit recréé au sein du site, permettront d'éviter leur prolifération. L'installation de nichoirs à chauve-souris constitue elle aussi une réponse complémentaire et atténue ce

risque. Ce point a fait l'objet d'engagements de LISEA auprès de l'Agence Régionale de Santé (ARS) dans le cadre de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale, avec, dans tous les cas, l'objectif de se limiter à de la lutte mécanique et non chimique.

- Concernant la garantie d'avoir des espèces végétales locales et non exotiques.
 - L'ensemble des plantations ont été validées par des écologues et les services de l'Etat, sur la base des préconisations du Parc des Landes de Gascogne notamment.
- Les coupes et éclaircies nettes vont impacter la faune. Comment éviter leur départ ? Pour les oiseaux en particulier ?
 - L'ensemble des mesures nécessaires et obligatoires en la matière (dans le cadre de l'instruction du dossier d'autorisation, saisine du CNPN - Conservatoire National du Patrimoine Naturel) seront prises et contrôlées tout au long du chantier par un écologue, puis vérifiées par les services de l'Etat sous peine de sanctions.
- Souhait d'avoir des perspectives de ce que sera le futur site depuis la route départementale.
 - Cette perspective sera fourni par LISEA lors de la réunion de restitution prévue en janvier 2024.

Questions :

- Quelles espèces seront replantées sur la parcelle Groupama ?
 - La parcelle Groupama 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 de pins et leur substitution par des plantations de feuillus pour améliorer la qualité écologique du terrain. De fait, cette parcelle sera sanctuarisée pendant au moins 30 ans sans coupe-rase liée à l'exploitation forestière (aujourd'hui les arbres sont mûres et une coupe était prévue par Groupama à horizon du chantier du SMR).
- Feuillus VS pins : qui arrête le mieux le bruit ?
 - La végétation n'arrête pas le bruit, elle l'atténue si elle est très dense (indépendamment du type d'arbres). C'est davantage la distance qui réduit la puissance acoustique.

Suggestions :

- Privilégier des parcelles de la commune pour la compensation plutôt que des parcelles extérieures.
 - Ces parcelles doivent répondre à des critères écologiques précis. Toutes les parcelles disponibles, au plus proche du site, ont été identifiées puis étudiées. Une mesure compensatoire (zone humide) est mise en œuvre sur la parcelle de la commune entre le projet de SMR et la rue de la Station, qui était classée AUI (à urbaniser) avant le projet et qui finalement, en lien avec le SMR, va passer zone



naturelle et sera sanctuarisée en tant que mesure compensatoire pendant 30 ans au moins (la convention a été signée et est passée au Conseil Municipal au printemps dernier).

Une conclusion constructive et de prochaines échéances

Une fois les quatre ateliers terminés, chaque animateur a présenté les résultats des discussions, des observations, des questions et des propositions qui ont été exhaustivement notées sur des *paperboards*, accessibles à tous les participants.

Comme lors de la précédente réunion, M. Pineau (Seppa, prestataire de LISEA) a souligné que l'objectif de cette démarche est de donner suite à ces contributions en répondant aux questions et aux suggestions, et en intégrant, dans la mesure du possible, leurs propositions. Il a ensuite sollicité des commentaires, parmi lesquels figuraient principalement :

- Une question concernant la possibilité de visiter le chantier, qui a été accueillie favorablement par M. Jausserand, Directeur général adjoint de LISEA, le moment venu et en respectant les mesures de sécurité.
- Une question sur l'impact du SMR sur la qualité du réseau Internet local (fibre optique), à laquelle il a été répondu que le réseau Internet des entreprises est distinct de celui des particuliers et que tout renforcement éventuellement rendu nécessaire sera mis en œuvre par Orange et les différents concessionnaires sans aucun impact à prévoir pour les riverains, qu'ils soient particuliers ou professionnels.

En conclusion, les organisateurs ont rappelé que la prochaine réunion, portant sur le thème "Les bénéfices pour Marcheprime et le territoire", était prévue au 16 novembre prochain, selon les mêmes modalités (inscriptions à partir du 7 novembre sur le site Internet de LISEA).

**Compte-rendu
de la 3^{ème} réunion d'échanges
thématique du 20 novembre 2023
"Les bénéfices pour Marcheprime et le
territoire"**

Jeudi 20 novembre 2023, seize habitants de Marcheprime se sont rendus à l'invitation des équipes de LISEA pour participer à une troisième rencontre d'échanges thématique en salle des fêtes de la ville. Lors de cette rencontre, il a été question d'échanger sur les bénéfices attendus par le projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de trains, dont la mise en service est prévue en 2027.

Pour cela, tous les habitants présents sur place avaient préalablement reçu l'invitation via la lettre d'information du projet n°1, distribuée dans leur boîte aux lettres début septembre.

Comme lors des deux précédentes réunions, le garant de cette démarche d'information était présent, et a retranscrit, compilé et enregistré les interrogations, remarques et inquiétudes des habitants. Par ailleurs, il a noté les réponses qui ont pu être apportées ainsi que toutes les contributions des différents participants.

[Retour sur cette soirée d'échanges](#)

[Un projet en faveur de l'emploi et du développement économique](#)

Après une brève introduction du directeur général de LISEA et après avoir rappelé le déroulé de la soirée, les organisateurs et les participants ont échangé sur le format et l'organisation de la réunion. Les participants ont exprimé le souhait de recevoir la synthèse des ateliers en amont de la réunion de restitution prévue en janvier 2024.

Le directeur de projet pour le maître d'ouvrage LISEA a introduit la soirée en rappelant les raisons et le contexte ayant abouti au choix de la commune de Marcheprime. Au regard notamment de la démographie croissante et de la demande de déplacements en hausse, le projet de SMR offre une réponse concrète pour dimensionner l'offre de transport à un niveau qui répondra à la demande à venir. Il a également indiqué, carte à l'appui, le déséquilibre



géographique dans l'implantation des sites de maintenance pour des trains à grande vitesse

sur le territoire français. L'intérêt environnemental du train et le besoin de développer le report modal vers ce mode plus écologique que l'avion ou la voiture ont également été soulignés et mis en perspective avec le programme d'investissement public-privé en faveur de la modernisation et du développement du ferroviaire annoncé par les pouvoirs publics en février 2023, et dont LISEA prend sa part avec ce projet.

Un participant fait alors part de son interrogation sur le coût de consommation écologique du projet et le défrichement du terrain en termes de CO₂. La discussion bascule ensuite sur la « bataille » des riverains autour de la sauvegarde de la gare de Croix-d'Hins. Les participants rappellent l'étude de l'époque de la SNCF dont les conclusions indiquaient qu'il était impossible de conserver la gare en question.

Reprenant la discussion, le directeur de projet a ensuite détaillé les types de missions d'un SMR et notamment les domaines suivants : réparations mécaniques et électroniques, maintenance préventive et corrective, usinage des roues, gestion des circulations, logistiques et gestion de pièces, nettoyage et vidange, inspections et tests, démontage et remontage de pièces. Une typologie des métiers dans un SMR a été présentée, avec une description rapide des principales tâches et des profils concernés (en termes de formation, catégories socio-professionnelles, technicité, etc.).

Un participant s'interroge sur la répartition des salariés et employés sous-traitants, et de l'exploitant. Le directeur de projet indique que le gestionnaire du site sera une filiale de LISEA mais qu'à ce stade, le détail ne peut pas encore être précisé car il dépendra de l'organisation même des mainteneurs qui utiliseront le site.

L'expert de LISEA présente ensuite une comparaison de sites de maintenance ferroviaire de trains à grande vitesse s'approchant le plus du projet LISEA, en prenant pour références les exemples de Nola en Italie (près de Naples, géré par Alstom-NTV) et de Tanger au Maroc (géré par Alstom-ONCF-SNCF).

En moyenne, on constate un ratio de 10 employés par rame ; soit pour Marcheprime un ratio de près de 150 salariés pour une quinzaine de rames traitées à la mise en service.

« C'est l'approche que nous avons pour ce site. Même si nous ne pouvons pas préempter à ce stade l'organisation et les choix des opérateurs utilisateurs du site, la comparaison des SMR similaires pour une flotte équivalente nous donne de précieux renseignements qui peuvent permettre d'approcher assez fidèlement la réalité que l'on aura à Marcheprime. »

« Nous avons bien pour intention de créer un site pour qu'il soit utilisé et donc qu'il soit pleinement employé à son objectif de maintenance et de remisage, générant ainsi des retombées en termes d'emplois assez significatives pour un projet industriel. »

À l'échelle de Marcheprime, le SMR représenterait potentiellement une hausse de plus de 60 % d'emplois domiciliés dans la commune, si l'on se fie aux statistiques de l'INSEE.

Le directeur de projet présente également les différents éléments du site : tour en fosse qui est l'installation qui permet d'usiner les roues et de garantir leur parfaite circularité, entrepôts de stockage de pièces détachées, ateliers de réparations mécaniques et électroniques, machine à laver, gestion des circulations, etc.

- Avez-vous évalué le nombre de camions nécessaires à la gestion des allers-retours pour la récupération des pièces usagées par jour ?
 - Un espace de stockage et de bennes sera installé pour récupérer les déchets du site. Nous sommes en train d'affiner les études pour mettre le curseur au bon endroit entre stockage suffisant et fréquence d'enlèvement, ces 2 paramètres étant liés. Ces mouvements ne seront pas quotidiens puisque sur certains postes de déchets, comme les eaux usées et polluées qui ne sont pas rejetées dans le réseau d'assainissement, nous prévoyons des cuves pour tenir au moins 3 semaines en plein régime de fonctionnement.
- Comment le projet pourrait d'abord créer des emplois pour les Marcheprimais ?
 - Des conventions seront mises en place pour privilégier l'emploi local pour des postes à compétences égales. Nous ne pouvons pas préempter les choix des opérateurs futurs, là-encore, mais nous donnerons des orientations en ce sens. Il est de toute manière de l'intérêt d'une entreprise de disposer d'une main d'œuvre qui ne s'épuise pas dans les transports et peut bénéficier d'un cadre de vie agréable à proximité de son lieu de travail.

Les participants échangent et partagent ensuite des situations personnelles, notamment sur l'employabilité de certains.

La discussion s'écarte ensuite sur la carence de logements autour du bassin d'Arcachon et de l'agglomération bordelaise, ainsi que sur certaines craintes concernant le manque d'attractivité de la commune pour les jeunes notamment.

Un projet en faveur de l'insertion professionnelle

Le chef de projet de l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage de LISEA (ADIM) prend ensuite la parole pour rappeler les clauses d'insertion en faveur de l'emploi et l'objectif de 10 % d'heures travaillées en insertion. En introduction, il rappelle et précise les publics concernés par l'insertion professionnelle.

Il souligne que le projet va beaucoup plus loin dans ses engagements, notamment au regard des chantiers de Bordeaux Métropole avec une moyenne 5 % d'heures travaillées en insertion. « *Ici, les engagements sont pris et des pénalités seront adressées si ce ratio n'est pas respecté* ». Pour ce qui est de la COBAN, les marchés publics locaux prévoient un taux minimum de 2,5 %.

Il présente également le travail mené en Gironde par la Fondation d'entreprise « VINCI pour la Cité » dont l'objectif est d'accompagner les associations et les jeunes.

La discussion se prolonge ensuite sur les possibilités de formation continue ou de reconversion professionnelle pour les Marcheprimais qui souhaiteraient postuler à un emploi sur site.

Les bénéfices directs du projet à l'échelle locale

Le directeur de projet de LISEA reprend ensuite la présentation pour détailler les avantages en termes d'infrastructures et de réseaux qui bénéficieront directement à l'ensemble de la collectivité et des habitants, en particulier les proches riverains:

En termes d'enfouissement et dévoiement :

- Ligne RTE 63 kV financée par LISEA.
- Ligne 10 kV SNCF Réseau financée par LISEA.
- Ligne 20 kV Enedis.
- L'enfouissement de la nouvelle liaison Croix-d'Hins–Cestas Verdery et la modernisation/enfouissement du réseau électrique (co-financés LISEA-Enedis).
- Le nouveau transformateur à Cestas Verdery (co-financé LISEA-Enedis).
- La modernisation du réseau des eaux usées et la construction d'une centrale de traitement H2S et pompe de relevage avec raccordement Croix-d'Hins–Bourg (rétrocédé à la mise en service au SIBA), financées par LISEA en totalité.
- La modernisation du réseau d'eau potable : dévoiement et remplacement de l'ancienne conduite en fibrociment entre Marcheprime et le Bourg (co-financée LISEA-COBAN).
- La modernisation du réseau d'eaux pluviales sur la parcelle et la création d'un fossé plus capacitaire (financées à 100 % par LISEA).
- Le renforcement du réseau télécom et de la fibre optique (co-financé par LISEA et les opérateurs télécom).
- La création d'un tourne-à-gauche sur la RD1250 et le déplacement du panneau d'agglomération (la vitesse réduite contribuant à la fluidité au carrefour et à la réduction des nuisances sonores), financés par la Commune et le Conseil Départemental de la Gironde. Projet indépendant du SMR en lui-même et qui était prévu dans le cadre du projet d'urbanisation.
- Le projet de giratoire au carrefour rue de la Station porté par la Commune, indépendant du projet de SMR en lui-même mais dont le financement sera facilité par les recettes issues de la vente du terrain à LISEA et les retombées fiscales.

Ces dernières sont évoquées par LISEA qui expose les différentes taxes, récurrentes, et la part correspondante à la Commune, à la COBAN et au Département.

Certains participants interrompent ensuite la présentation pour revenir sur les problèmes de saturation d'eau de la nappe phréatique et les épisodes de crues d'eaux vécus les précédentes semaines.

Le directeur de projet de LISEA indique que :

- Des techniciens et des hydrogéologues d'Egis se sont rendus sur place et ont réalisé des constats sur le terrain qui n'ont pas remis en cause les hypothèses prises lors des études. Néanmoins, ce sujet est un point d'attention et LISEA est en lien étroit avec le SIBA et la Commune sur ces aspects, mais aussi les Services de l'Etat.

Des prochaines visites seront organisées pour identifier les enjeux spécifiques des sols.

- Les participants demandent à avoir des informations et réponses aux questions posées et de nouvelles perspectives du projet.



La soirée se termine par des échanges constructifs et par les mots du Directeur général de LISEA, Philippe Jausserand. Il rappelle qu'une réunion de restitution sera organisée avec les prochaines échéances pour l'année 2024. La date et le lieu envisagés (à confirmer) étant le 10 janvier, salle de La Caravelle.

ANNEXE 3: Communiqué et invitation presse

Marcheprime, le mercredi 14 juin 2023

Déploiement d'un dispositif d'information et de consultation des habitants de Marcheprime dans le cadre du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

LISEA, concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux, s'engage à mettre en place un dispositif d'information et de consultation des Marcheprimais dans le cadre de la réalisation du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Trains aptes à la Grande Vitesse (TAGV), et ce jusqu'à la mise en service de ce dernier. Trois premiers groupes de travail thématiques d'information et d'échanges se tiendront à cet effet entre septembre et novembre 2023.

Inscrit dans la continuité de la démarche de concertation déjà engagée en amont via trois réunions publiques (entre décembre 2021 et novembre 2022), ce dispositif a pour objectif de poursuivre et de maintenir le dialogue et les échanges avec les habitants, et ceci de la phase de dépôt du permis de construire (juin 2023), jusqu'à la mise en service du site (2027).

Cette démarche s'appuie sur différents moyens d'action complémentaires qui pourront être enrichis ou ajustés en fonction des attentes et demandes des habitants :

- Organisation de rencontres d'échanges thématiques avec les habitants ;
- Désignation d'un garant en charge de s'assurer du bon fonctionnement du dispositif ;
- Mobilisation du Comité Citoyen de la collectivité, avec pour mission de recueillir les demandes des habitants ;
- Mise en place d'un formulaire de contact spécifique sur la page dédiée au SMR du site Internet de LISEA.

Trois réunions d'échanges thématiques sont d'ores-et-déjà programmées pour la période septembre-décembre 2023. Elles s'articuleront autour de trois sujets majeurs du projet.

- L'aménagement, l'insertion paysagère et le chantier => septembre 2023
- La démarche environnementale et acoustique => octobre 2023
- Les bénéfices pour Marcheprime et pour le territoire => novembre 2023

Grandes phases du projet

- **Juin 2023 : acquisition du terrain**, dépôt du Permis de Construire et du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale Unique
- **Septembre-octobre-novembre 2023** : trois premières réunions thématiques avec les riverains sur des thématiques essentielles pour eux
- **Fin d'année 2023** : enquête publique dans le cadre de l'étude d'impact
- **2024-2027** : poursuite de la démarche d'information et d'échanges avec les riverains
- **1^{er} semestre 2025** : lancement des travaux
- **Mi-2027** : arrivée du premier opérateur et mise en service du site

Pour en savoir plus sur le SMR : <https://www.lisea.fr/projet-de-smr/>

À propos de LISEA

Concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), la mission de LISEA est de gérer, en toute sécurité, une infrastructure ferroviaire publique, au bénéfice des voyageurs, clients et territoires. Mise en service le 2 juillet 2017, la ligne relie Paris à Bordeaux en 2h04. Par sa démarche RSE visant notamment à préserver l'environnement et favoriser la dynamique territoriale, LISEA entend accompagner les territoires à relever le défi de la transition écologique et à participer à la création de nouvelles offres de services et de dessertes, en favorisant notamment l'ouverture à la concurrence. Depuis 2017, 95 millions de voyageurs ont emprunté la LGV SEA.

Contact presse

Victoria SACX – Responsable communication et relations institutionnelles
07 52 60 06 73 – victoria.sacx@lisea.fr

Visuels

Vue générale du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) LISEA. © L'Heudé & Associés Architectes – Galerie Blanche – LISEA



Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) LISEA à Marcheprime occupera 14 ha et sera le premier centre de maintenance TAGV indépendant en France à sa mise en service en 2027. © L'Heudé & Associés Architectes – Galerie Blanche – LISEA



Contact presse

Victoria SACX – Responsable communication et relations institutionnelles
07 52 60 06 73 – victoria.sacx@lisea.fr

Vue depuis la RD1250 sur le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) LISEA à Marcheprime. © L'Heudé & Associés Architectes – Galerie Blanche – LISEA



Depuis le parking végétalisé, vue sur la façade en bois des bureaux du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) LISEA à Marcheprime. © L'Heudé & Associés Architectes – Galerie Blanche – LISEA



Contact presse

Victoria SACK – Responsable communication et relations institutionnelles

07 52 60 06 73 – victoria.sack@lisea.fr

Bordeaux, le 2 janvier 2024

Invitation - point presse

Réunion de restitution du cycle de consultation des habitants de Marcheprime

Mercredi 10 janvier 19h00-19h30 - Salle La Caravelle, Marcheprime

LISEA vous convie mercredi 10 janvier, de **19h00 à 19h30, salle La Caravelle à Marcheprime**, à un **point de presse aux côtés de M. Martinez, Maire de Marcheprime et de M. Jausserand, Directeur général adjoint de LISEA**, en amont de la réunion de restitution du cycle de consultation des habitants de Marcheprime, prévue le même jour, même lieu, de 20h00 à 22h30.

Ce point sera l'occasion de présenter les grandes conclusions de cette démarche d'échange, la méthodologie déployée pour étudier les suggestions proposées par les habitants et principales propositions retenues en vue d'améliorer le projet et de répondre aux attentes des Marcheprimais.

Réunion de restitution

L'objectif de cette réunion est de présenter la synthèse des interrogations et des propositions formulées par les habitants de Marcheprime lors des trois réunions d'échanges thématiques organisées dans le cadre du futur Site de Maintenance et de Remisage des trains à Croix d'Hins. Cette rencontre se tiendra en présence de :

- M. Manuel Martinez, Maire de Marcheprime ;
- M. Philippe Jausserand, Directeur général adjoint de LISEA ;
- M. Cédric Pain, 3e Vice-Président de la COBAN (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord) en charge de la Commission Stratégie et Planification territoriale et Maire de Mios ;
- M. Jean-Yves Gazard-Maurel, garant du bon déroulement de la démarche de consultation des habitants de Marcheprime.

Trois réunions d'échanges thématiques :

Organisées autour d'une présentation générale et d'ateliers participatifs, ces réunions portaient sur trois enjeux majeurs de la conception, de la construction et de l'exploitation du futur Site de Maintenance et de Remisage de LISEA :

- L'insertion paysagère, l'aménagement et l'organisation du chantier (21 septembre 2023) ;
- La démarche acoustique et environnementale (19 octobre 2023) ;
- Les bénéfices pour Marcheprime et le territoire (16 novembre 2023).

Cette démarche s'inscrit dans la continuité du processus d'information engagé via trois réunions publiques, entre décembre 2021 et novembre 2022, et vise à poursuivre le dialogue et les échanges avec les habitants jusqu'à la mise en service du site en 2027.

A propos de LISEA

Concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux (LGV SEA), la mission de LISEA est de gérer, en toute sécurité, une infrastructure ferroviaire publique, au bénéfice des voyageurs, clients et territoires. Le 16 juin 2011, LISEA a été chargé, dans le cadre d'une concession de 50 ans avec SNCF Réseau, de la conception, du financement, de la construction et de la gestion de la LGV SEA. Mise en service le 2 juillet 2017, la ligne relie Paris à Bordeaux en 2h04. Depuis 2017, plus de 100 millions de voyageurs ont emprunté la LGV SEA. L'actionnariat de LISEA est composé de : VINCI Concessions (33,4%), de la Caisse des Dépôts (25,4%), de Meridiam (24,4%) et d'Ardian (16,8%).

ANNEXE 4:

Lettres d'information et flyer

LE FUTUR Site de Maintenance et de Remisage de trains À MARCHEPRIME

LETTRE D'INFORMATION

N°1 SEPTEMBRE 2023



Vue projetée du ciel du futur site de maintenance et de remisage, située entre la D1250 et la voie ferrée.

SOMMAIRE

Présentation

2/3

Harmoniser nature et architecture

Le calendrier prévisionnel

Réduire concrètement l'impact environnemental et sonore

Emplois et dynamisme économique à la clé

4

Vos prochains rendez-vous

Inscription

Prendre le train de la décarbonation

La neutralité carbone à l'horizon 2030 est un défi de taille pour la France, car pour atteindre cet objectif le pays doit réduire de 55 % ses émissions de gaz à effet de serre. Agir sur le secteur du transport, l'un des premiers émetteurs de CO₂, s'avère une stratégie pertinente et le train, mode de transport le plus vertueux, joue dans ce contexte un rôle de premier plan.

Pour renforcer la part du ferroviaire, favoriser son développement et garantir un service sécurisé aux voyageurs, les investissements en matière d'infrastructures de maintenance et d'entretien des trains sont nécessaires.

Avec l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage de trains à grande vitesse (SMR) à Marcheprime, LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), accompagne le territoire dans cet objectif de décarbonation et contribue à créer une dynamique. Ce projet en faveur de la transition écologique ne pourra être conçu (réalisé et exploité) qu'en apportant une attention toute particulière à son impact sur l'environnement.

Ce projet d'intérêt collectif majeur pourra accueillir jusqu'à 2 opérateurs et contribuera à renforcer l'offre ferroviaire à l'échelle du Sud-ouest et de la façade Atlantique, au bénéfice des voyageurs et des territoires.

Harmoniser nature et architecture



L'interaction entre l'espace naturel de la forêt et l'organisation fonctionnelle du SMR constitue l'axe principal de l'approche architecturale et paysagère du site.

Les locaux du hall de maintenance seront implantés à plus de 15 m des limites de la propriété et la hauteur des bâtiments ne dépassera pas la canopée des arbres alentour. Les toitures végétalisées participeront aussi à l'insertion paysagère du projet, tout en récupérant les eaux de pluie et en améliorant l'isolation des locaux. Les franges densément arborées contribueront à dissimuler au maximum les constructions depuis la route 1250. En façades du hall de maintenance et des ateliers, la présence de panneaux de bois verticaux évoquera l'ambiance de la pinède.



L'intention architecturale du SMR s'attache à concevoir un projet pleinement intégré dans son environnement.

L'espace de stationnement de 120 places s'organisera sur un sol perméable et drainant, dans un environnement naturel renforcé par quelque 80 nouvelles plantations de haute tige qui réduiront l'impact visuel du parking, créeront des zones ombragées et des îlots de fraîcheur en prévision des saisons chaudes.

Réduire concrètement l'impact environnemental et sonore

Préservation de la faune et de la flore

Implanté sur un espace de 14 hectares, le projet veille à maintenir la biodiversité et à respecter les espèces végétales et animales protégées. Dans cet objectif, deux bassins d'infiltration des eaux pluviales - soit 2,5 hectares végétalisés - et 5 hectares de pleine terre enrichis de près de 300 nouvelles plantations assureront la continuité écologique. Une haie bocagère dense (+ de 800 arbres d'essences régionales adaptées) créera une véritable frange végétale le long de la route départementale et de la piste cyclable, qui sera préservée.

Des actions de compensation écologique

Pour contrebalancer le défrichement des 14 hectares de chênes rouges d'Amérique sur le site, LISEA s'est engagé auprès des services de l'Etat à mettre en œuvre un programme de mesures compensatoires ambitieux de 65 hectares au profit de la faune et la flore (25 ha de boisements compensateurs, 1,5 ha de compensation zone humide, 38,5 ha de compensation faune-flore notamment pour l'une des espèces emblématiques, la Fauvette Pitchou).

Ce programme sera mis en œuvre à proximité immédiate du terrain, notamment sur la parcelle forestière

entre Croix-d'Hins et le bourg de Marcheprie, aujourd'hui vouée à l'exploitation forestière et destinée à la coupe, qui sera ainsi sanctuarisée pendant 30 ans et renforcée au plan écologique. La restauration d'une zone humide et de mares complètera le dispositif sur une parcelle de 4 hectares, aujourd'hui constructible et zonée AUI au PLU, qui sera transformée en zone naturelle et accessible aux riverains. L'ensemble de ces mesures doit faire l'objet d'une concertation avec les associations de protection de l'environnement pour correspondre aux enjeux de biodiversité et aux besoins spécifiques des espèces et milieux concernés.



1^{er} SMR

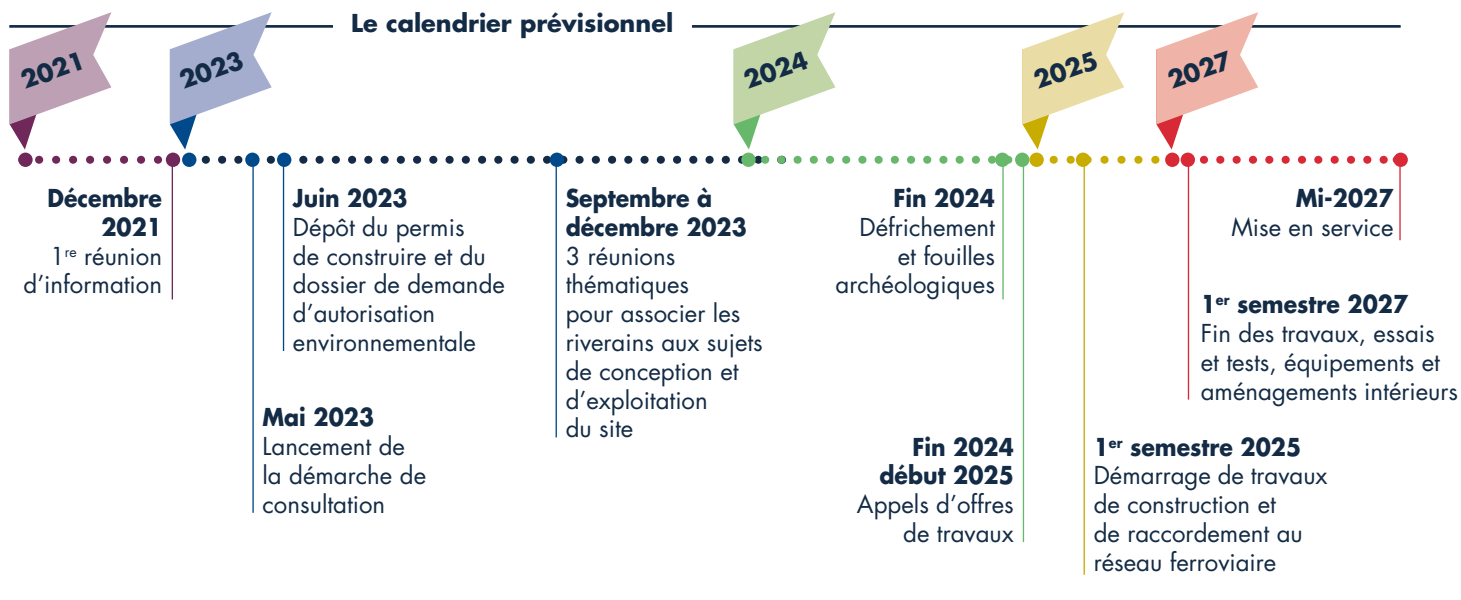
Train À Grande Vitesse
indépendant
de France

FOCUS

LISEA s'est volontairement engagée à respecter les référentiels du label indépendant BiodiverCity.

Ce dernier atteste des actions menées en faveur de la biodiversité aux différentes étapes du projet, de sa conception à son exploitation sur le long terme.





Un bâti écoresponsable et durable

Le SMR reflète une exigence d'innovation et d'écoresponsabilités à travers des matériaux sélectionnés pour réduire l'empreinte carbone des constructions : bois, isolants biosourcés, matériaux recyclés et de réemploi, ressources locales, etc.



Le site intègre, dès la phase de conception, des critères de la démarche BDNA (Bâtiment Durable Nouvelle-Aquitaine) notamment en favorisant l'économie circulaire, en limitant l'utilisation des ressources en eau et la consommation énergétique.

En usage, le SMR mettra en place des mesures pour réduire sa consommation d'eau avec, par exemple, un taux de recyclage de l'eau de plus de 80 % pour la machine à laver les trains. Les besoins énergétiques seront assurés pour moitié par l'énergie renouvelable de la géothermie sur sonde et le choix des LED garantira un éclairage économe et respectueux du cadre du Parc naturel régional des Landes de Gascogne.

La conception du SMR est par ailleurs engagée dans une démarche HQE et vise le "niveau Excellent". Cette ambition s'appuie sur une vision globale du développement durable avec pour critères principaux le respect de l'environnement, les répercussions économiques favorables au niveau du territoire, la qualité de vie et la santé des personnels ou encore le management responsable.



5 ha
de pleine terre
végétalisée

Des engagements pour la qualité de vie des riverains

Les émissions sonores du SMR seront réduites de façon optimale et dans le strict respect des normes par la création d'un mur antibruit qui offrira le meilleur traitement acoustique extérieur. Ce mur d'une hauteur de 6,50 m et long de 103 m sera stratégiquement implanté le long de la rue de la Station, surmonté d'une «casquette» à 45° en retour vers le SMR. Un mur antibruit complémentaire de 125 mètres sera localisé le long du Réseau Ferré existant en direction de la halte de Croix-d'Hins, en lien avec SNCF Réseau ainsi que le long du SMR côté voie ferrée. Conformément à la réglementation et par rapport à la situation existante, les émergences maximales des bruits ne pourront pas dépasser 5dB(a) le jour et 4dB(a) la nuit. Enfin, à l'image des créneaux de circulation existants sur la ligne SNCF, il n'est prévu aucune entrée ni sortie de trains sur le site entre 23h et 4h30 tandis que le trafic additionnel restera très limité par rapport au volume existant de 120 circulations quotidiennes. Depuis Bordeaux, le freinage des circulations interviendra bien en amont de Croix-d'Hins, au niveau de zones non habitées situées à Cestas.



Emplois et dynamisme économique à la clé

Au-delà des effets du chantier sur l'activité des commerces locaux, l'exploitation de long-terme du SMR permettra la création d'environ 100 emplois qualifiés directs et 100 emplois indirects dans plusieurs secteurs (ingénierie, postes administratifs, manutention, entretien et nettoyage, etc.).



Sa mise en service aura également des retombées positives sur le développement économique des commerces et services de Marcheprime ainsi que sur la fiscalité de la collectivité.



65 hectares
de programme de compensation écologique

SMR de LISEA en chiffres



+ de 150 millions d'€
d'investissement



1 site de 14 hectares
2,5 hectares de bassins d'infiltration



Création de 28 000 m²
d'équipement



Mise en service
en 2027

sept.

21 Septembre
thème : l'aménagement
l'insertion paysagère
et le chantier

oct.

19 Octobre
thème : la démarche
environnementale
et acoustique

nov.

16 Novembre
thème : les bénéfices
pour Marcheprime
et pour le territoire

3 réunions d'échanges thématiques

MODALITÉS DE PARTICIPATION

Présence sous condition d'inscription sur le site internet avec une jauge limite de 40 participants. En cas d'inscriptions complémentaires, de nouvelles dates de rencontre seront proposées.



INSCRIPTION
OBLIGATOIRE

WWW.LISEA.FR/PROJET-DE-SMR/

ET SI VOUS AVEZ BESOIN D'ÊTRE ACCOMPAGNÉ
POUR L'INSCRIPTION, CONTACTEZ LA MAIRIE
DE MARCHEPRIME AU 05 57 71 18 70

SITE DE MAINTENANCE
ET DE REMISAGE DE TRAINS



LE FUTUR Site de Maintenance et de Remisage de trains À MARCHEPRIME

LETTRE D'INFORMATION

N°2 MARS 2024



Le SMR vu du parvis

SOMMAIRE

2/3

L'essentiel à travers
5 cas concrets

Tous contributeurs

Protéger du bruit
et s'intégrer dans
l'environnement

Focus

4

Témoignage
de Cédric Pain

Le calendrier
du projet en 2024

Le SMR sur les rails, la consultation citoyenne donne la voie !

Le Site de Maintenance et de Remisage de Trains (SMR) à Marcheprime, porté par LISEA, s'inscrit dans un contexte de transition écologique au sein duquel l'augmentation de l'offre ferroviaire tient un rôle majeur. Un défi qui ne pourra être relevé que par l'arrivée de nouveaux opérateurs de transport ferroviaire sur l'axe Atlantique. En apportant une solution de maintenance nouvelle et indépendante, le SMR permet ainsi de lever l'une des barrières à l'entrée de nouveaux acteurs du ferroviaire dans le Sud-Ouest.

Une démarche participative

La réalisation de cet ambitieux projet sur la commune s'accompagne et s'enrichit de manière concrète à la faveur d'un processus de concertation instauré avec les habitants. Lors de 3 ateliers thématiques organisés par LISEA, les participants ont pu partager leurs préoccupations, confronter leurs propositions et poser des questions

témoignant de leur vif intérêt pour ce projet. Les propositions recensées, auxquelles LISEA et sa maîtrise d'œuvre ont apporté des réponses dans le cadre de la réunion de restitution organisée le 10 janvier à La Caravelle, contribuent à améliorer la conception du projet pour sa meilleure insertion dans le territoire.



L'essentiel à travers 5 cas concrets

Parmi la cinquantaine de contributions, 5 cas concrets proposent un résumé fidèle des sujets abordés et permettent de répondre aux questions les plus fréquentes.

Tous contributeurs !

Plus qu'un jeu de questions-réponses, les 3 ateliers ont engagé un véritable dialogue et une co-construction avec les habitants. Certaines craintes qui portaient notamment sur les nuisances sonores et visuelles, ainsi que les impacts environnementaux, ont pu être dissipées grâce à des mesures et des études supplémentaires. Des améliorations significatives sur le site ont ainsi été apportées par LISEA à l'issue de ces rencontres. 50 questions et propositions ont ainsi émergé de ce cycle d'échanges et ont fait l'objet d'une restitution riche et positive le 10 janvier dernier auprès de 50 Marcheprimais présents.

Protéger du bruit et s'intégrer dans l'environnement

Des études acoustiques rigoureuses

Les mesures acoustiques prescrites par le bureau d'études (ACOUSTB) respectent strictement la réglementation, tant par l'emplacement des murs anti-bruit que par leur dimensionnement. ACOUSTB est par ailleurs soumis à des obligations de résultat vis-à-vis de LISEA et des autorités compétentes qui procéderont à des contrôles en phase d'exploitation. À la suite de demandes des habitants, LISEA a commandé une étude supplémentaire qui a conduit à la décision de prolonger le mur anti-bruit absorbant le long de la rue de la Station. Au-delà des obligations réglementaires, ce mur sera ainsi rallongé de 20 m supplémentaires pour une protection accrue des riverains.

1#

De quelle manière le paysage sera-t-il modifié, avec quelles conséquences sur la nature ?

Le projet prend en considération tant les questions environnementales que la qualité du cadre de vie. C'est pourquoi la conception du site met l'accent sur le volet paysager en s'appuyant sur des espèces locales préconisées par le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, parfaitement adaptées au climat et compatibles avec l'équilibre des écosystèmes présents. Près de 50 000 m² d'espaces végétalisés seront ainsi créés sur site, en complément des bassins végétalisés qui contribueront à maintenir le lien paysager et la continuité écologique.

En parallèle, des compositions arborées réduiront l'impact visuel des infrastructures, notamment depuis la route départementale 1250. Ce traitement végétal s'accordera avec les partis pris architecturaux des bâtiments et des murs anti-bruit qui valorisent l'utilisation du bois, sans incidence sur le risque d'incendie.



2#

Pendant la phase de chantier, est-il possible d'acheminer les matériaux de construction en train plutôt qu'en camion ?

Le mode d'acheminement par voie ferroviaire était logiquement privilégié par LISEA. Cependant, les travaux de raccordement physique du site au Réseau Ferré National ne seront pas réalisés avant 2026 et 2027 par SNCF Réseau. Ce type d'acheminement plus écologique et plus cohérent sera alors concevable, au moins de façon partielle, sur la fin du chantier en 2027.

Cela reste un sujet d'intérêt pour LISEA qui engagera les entreprises de transport sur les solutions les plus optimales.





RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ
DES **50 CONTRIBUTIONS**
SUR NOTRE SITE INTERNET
EN FLASHANT CE QR CODE.



3#

Entre inondations et risques de sécheresse, comment le sujet de l'eau est-il traité ?

En amont du projet, un ensemble d'études a été mené (relevés piézométriques sur la profondeur de la nappe d'eau souterraine, études hydrauliques et hydrogéologiques, sondages géotechniques) pour éclairer la maîtrise d'ouvrage.

Il apparaît ainsi que le SMR n'aura aucune incidence (ni positive ni négative) sur les problématiques hydrauliques.

La totalité des eaux, dont les eaux pluviales, sera gérée sur site (infiltration, stockage) et les rejets très limités pourront être absorbés par les fossés, dont le rôle se verra amélioré par des réaménagements et un entretien désormais régulier.

Les bassins d'infiltration et les noues seront aussi aménagés de manière à ne pas favoriser la stagnation des eaux, tout en développant des conditions écologiques adaptées aux espèces de type amphibien, régulatrices naturelles de la population de moustiques.

Une visite sur site menée le 23 février dernier par des hydrogéologues a permis aux riverains qui le souhaitaient d'approfondir les enjeux hydrauliques du projet.

Tous les documents d'études seront communiqués au public dès le 2^e trimestre 2024 dans le cadre de l'enquête publique.

4#

Une personne référente-chantier sera-t-elle nommée afin de faciliter la communication avec les riverains ?

Suite aux retours des habitants, une charte de chantier «faibles nuisances» a été établie, complétée par la désignation d'un référent-chantier, d'un bureau de contrôle et d'un coordinateur sécurité, tous opérationnels tout au long des travaux.

Si le groupe d'ingénierie Egis assurera cette supervision de chantier, LISEA restera à l'écoute des habitants pour recueillir et prendre en considération leurs remarques. Dans ce but, une adresse mail et un numéro de téléphone spécifiques seront communiqués en complément des informations fournies sur la page Internet de LISEA.

5#

Des conditions préférentielles pour les Marcheprimais dans l'accès aux offres d'emploi créées sur site seront-elles mises en place ?

L'adoption par LISEA de la démarche Bâtiments Durables en Nouvelle-Aquitaine (BDNA) niveau argent, implique une responsabilité sociétale forte qui se traduit notamment par des dispositions incitatives pour privilégier l'emploi local, pour des postes à compétences égales. C'est pourquoi un volet insertion et formation d'envergure sera mis en œuvre dès le démarrage du chantier, en lien avec les organismes et partenaires qualifiés : France Travail (ex-Pôle Emploi), les services des collectivités, Ferrocampus (pôle régional de formation aux métiers du ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine, etc.). Ce travail débutera après l'obtention des autorisations administratives lors de la préparation des travaux.

La démarche BDNA favorise aussi les retombées économiques locales, puisqu'elle privilégie de faire appel autant que possible aux matériaux locaux et aux entreprises du territoire. Cette volonté se concrétise par l'intégration de dispositions contractuelles dans les dossiers de consultation.

FOCUS

3 murs pour un dispositif efficace

- Un mur principal d'environ 100 m de long, prolongé de plus de 20 m suite au cycle de concertation, en direction de la voie ferrée, et surmonté d'une casquette orientée à 45° en retour vers le SMR, sera implanté le long de la rue de la Station. LISEA soumettra très prochainement à la Commune une proposition d'aménagement paysager de ses abords.
- Un mur secondaire de plus de 200 m le long de la voie ferrée a été rehaussé de 50 cm pour passer de 1,50 m à 2 m de hauteur.
- Un mur supplémentaire d'environ 100 m de long à proximité de l'ancienne halte ferroviaire de la Croix-d'Hins (côté rue de la Cité) complètera efficacement le dispositif.



Une intégration paysagère poussée

Avec plus de 5 ha de plantations d'essences locales et d'aménagements paysagers, la végétalisation du site va au-delà des préconisations du PLU. Cette composition contribuera à garder le lien paysager et à insérer le SMR dans son environnement, notamment grâce au filtre créé par une haie bocagère le long de la Route Départementale 1250. La végétalisation maximale visera aussi à lutter contre l'imperméabilisation des sols et la formation d'îlots de chaleur. Les aménagements intégreront la création de 2 ha de bassins d'infiltration et d'un réseau de noues de près d'un kilomètre pour préserver la biodiversité. Le SMR vise le label BiodiverCity qui récompense la prise en compte de la biodiversité dans l'élaboration du projet.

TÉMOIGNAGE

« Un projet positif et bien mené ! »

À plus d'un titre, le Site de Maintenance et de Remisage de trains est une chance pour Marcheprime et l'ensemble de la COBAN.

Ce site industriel de pointe, écoresponsable, témoigne qu'industrie et environnement sont compatibles. Ces aspects consolident notre identité et notre engagement dans un modèle de développement durable, tout en participant concrètement à l'économie locale. À travers la création d'emplois favorables à l'insertion, le renouvellement des ressources et des recettes du territoire, le SMR pérennise l'attractivité et la compétitivité de la COBAN.

Le SMR offre à la COBAN l'image d'un territoire en phase avec les industries innovantes et durables.

Une démarche participative où le dialogue avec les habitants a contribué à l'enrichissement du projet.

La démarche de concertation menée par LISEA depuis 2021 a permis d'améliorer la conduite du projet. La proximité et les échanges constructifs ont pu clarifier des points d'inquiétude et apporter des modifications qui correspondaient aux attentes des riverains. Les aspects sécuritaires aux abords du chantier et du site ont aussi fait l'objet d'une attention particulière, notamment pour préserver la piste cyclable de la route départementale.



Cédric Pain,
Maire de Mios
Vice-Président de la COBAN
Conseiller départemental
Gujan-Mestras - Le Teich
Marcheprime - Mios

LE CALENDRIER DU PROJET EN 2024 :

avril-
mai

Du 15 avril au 17 mai*
Enquête publique

sept.



Lancement des premiers travaux préparatoires

déc.



Réunion publique opérationnelle de présentation du chantier

*sous réserve de confirmation par les Services de l'Etat, qui communiqueront sur les modalités de tenue de l'enquête au plus tard 15 jours avant son démarrage

www.lisea.fr/projet-de-smr/enquete-publique/

Tous les documents soumis à l'enquête (Permis de Construire et Demande d'Autorisation Environnementale) sont disponibles sur le site internet de LISEA. Les dates et modalités de participation du public seront communiquées très prochainement par les Services de l'Etat.

www.lisea.fr/projet-de-smr/

SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE DE TRAINS



RÉUNION DE RESTITUTION

Mercredi

10 janvier
à 20h

Salle de la Caravelle

Cycle d'échanges avec les marcheprimais

Depuis le mois de septembre, trois réunions thématiques ont été organisées sur trois enjeux majeurs du projet de futur Site de Maintenance et de Remisage de LISEA à Croix-d'Hins :

1. L'aménagement, l'insertion paysagère et l'organisation du chantier.
2. La démarche environnementale et les mesures acoustiques.
3. Les bénéfices pour Marcheprime et pour le territoire.



+ 9h
d'échanges

Chacune de ces rencontres a été l'opportunité pour les Marcheprimais d'être acteurs du projet et de partager leurs suggestions afin de le compléter et de l'améliorer, dans le cadre de groupes de travail dédiés.



« Peut-être est-il possible d' étudier l'installation de panneaux photovoltaïques, que ce soit sur les abords ou sur les voies de remisage de trains ? »

Pour veiller à la qualité des engagements, un garant de cette démarche d'échange, présent à chaque réunion, a recueilli et compilé toutes les observations des habitants.

Au regard des très nombreuses propositions formulées, LISEA, concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), constructeur et futur gestionnaire de long-terme du SMR vous donne **rendez-vous pour partager les conclusions de ce cycle d'échanges et les propositions retenues mercredi 10 janvier 2024 à 20h en salle de la Caravelle.**



80
questions
posées

« Des échanges essentiels pour orienter le projet dans la bonne direction. »



« Au-delà de la qualité des échanges et des contributions que cet ensemble de groupes de travail nous a permis de construire, ces temps de rencontre privilégiés nous ont surtout permis d'apprendre de chacun et d'identifier plusieurs axes d'amélioration pour notre projet de SMR à Marcheprime. Ils nous ont également permis de rassembler les éléments prioritaires pour les habitants et sur lesquels nous veillerons à nous concentrer dans les mois à venir afin d'améliorer la conception du projet. En cela, ces échanges ont été précieux pour orienter le projet dans la bonne direction avec les riverains et l'ensemble des Marcheprimais. »

Philippe Jausserand, directeur général adjoint de LISEA

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



« 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 ? »

Calendrier du projet

- **1^{er} semestre 2024** : Enquête publique sur le dossier de demande d'autorisation environnementale et le permis de construire.
- **Fin 2024** : Défrichage et relevés complémentaires.
- **Début 2025** : Enfouissement des réseaux électriques et lancement des travaux de construction.
- **2027** : Mise en service du site.

RÉUNION DE RESTITUTION

Mercredi

10 janvier
à 20h

Salle de la Caravelle
37 avenue Léon Delagrangé
à Marcheprime

ENTRÉE LIBRE

SITE DE MAINTENANCE
ET DE REMISAGE DE TRAINS



LISEA



www.lisea.fr/projet-de-smr

ANNEXE 5: 50 contributions mises en page



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

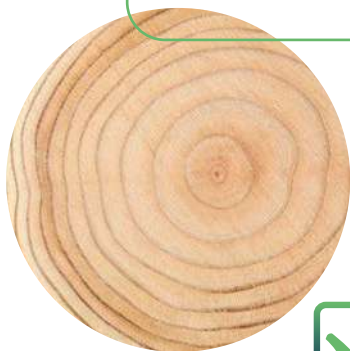


OUI

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



NON

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.

6

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



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



EN COURS
D'ANALYSE

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.

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'Etat 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

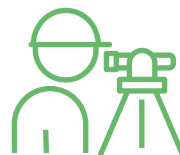
En premier lieu, cette solution n'a pas été retenue pour des raisons environnementales. L'absence de mur à cet endroit-là favorise la continuité d'un corridor écologique (en raison du besoin de transparence pour la faune). Ensuite, toutes les simulations ont démontré qu'il n'y avait aucun impact à 850 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

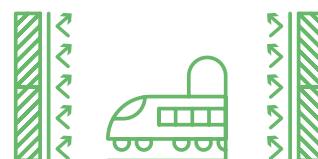


OUI

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 création 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



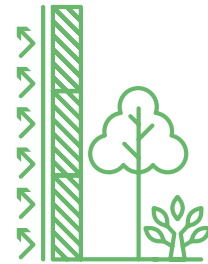
Oui, à condition que l'espace vert entre les clôtures, les murs anti-bruit et les infrastructures du domaine public le permette. Par ailleurs, dès que cela est techniquement ou réglementairement possible (obligations légales de débroussaillage), la végétation existante sera maintenue et valorisée.

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 ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »

EN COURS
D'ANALYSE

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »

EN COURS
D'ANALYSE

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



OUI

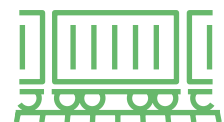
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



OUI

EN COURS
D'ANALYSE

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



OUI

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 ? »



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 ? »



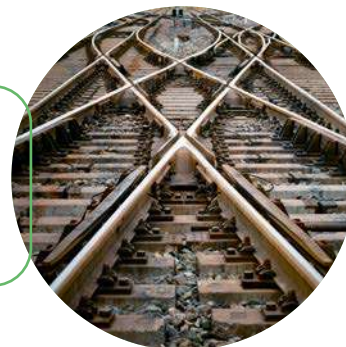
OUI

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 ? »



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 ? »



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'État, 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 ? »



RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE



OUI

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 local. Cette ambition est fléchée dans les appels d'offres pour les entreprises.

ANNEXE 6: Articles de presse

LGV : l'ouverture à la concurrence en ligne de mire

Le mainteneur de la ligne se prépare à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et veut créer un centre de maintenance

LGV : l'ouverture à la concurrence en ligne de mire

Le mainteneur de la ligne se prépare à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et veut créer un centre de maintenance

De passage en Charente pour l'inauguration de la gare de Ruffec, Renaud Lagrave, le vice-président de la Région en charge des mobilités, a fait un crochet par Villognon afin de visiter la base de maintenance Mesea, le mainteneur de la LGV Tours-Bordeaux.

L'élu régional a pu mesurer, si besoin était, que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire était l'un des grands enjeux de demain pour Mesea ainsi que pour le concessionnaire de la ligne, Lisea.

« On travaille à attirer de nouveaux opérateurs sur les lignes à grande vitesse. Moins il y a de trains qui circulent, moins il y a de moyens sur le réseau », ne cache pas Hervé Le Caignec, président de Lisea.

Des contacts sont déjà établis avec l'entreprise charentaise Le Train mais aussi Rail Coop. « On discute aussi avec des investisseurs qui se disent que le transport ferroviaire a de l'avenir » précise Hervé Le Caignec. Tout part d'un constat simple : moins de trains sur les lignes, cela signifie moins de recettes. « Et là où la concurrence est arrivée, on a vu une amélioration du service : c'est une meilleure offre

et une meilleure desserte », ajoute le président.

Mais pour les dirigeants de Lisea et Mesea, l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le jeu ferroviaire passe par l'implantation d'un centre de maintenance d'envergure. « Les opérateurs se disent que s'il n'y a pas de centre de maintenance, ils ne pourront pas venir dans le Sud Ouest », dit-on en substance au siège social, à Villognon. « C'est sens de l'histoire, c'est assez stratégique d'avoir ce dispositif », a d'ailleurs confié Renaud Lagrave lors de sa visite de la base de maintenance Mesea de Villognon.

C'est pour cette raison que l'acquisition d'un site de plusieurs hectares est étudiée du côté de Marcheprime, au sud ouest de Bordeaux. « On s'est posé la question de l'installer ici, à Villognon, mais ce n'était pas envisageable en termes de trafic. Il faut qu'il soit à proximité d'une grande gare », explique Jean-Bruno Delrue, le président de Mesea.

L'idée serait donc de louer ce centre à des entreprises ferroviaires qui amèneraient leur matériel. Objectif : 100 emplois qualifiés directs et 60 à 80 millions d'euros d'investissement. Le tout à l'horizon 2025.

Des réunions publiques ont déjà eu lieu avec les riverains du site convoité à Marcheprime et des discussions sont engagées avec les

élus locaux. Le vice-président de la Région, Renaud Lagrave, a été attentif à cette présentation et indique que la Nouvelle-Aquitaine pourra soutenir ce projet « sur l'aspect formation avec les CFA (Centre de formation des apprentis, NDLR), Mission locale, Pôle emploi, mais aussi sur la partie innovation et recherche et développement ». Du côté de Mesea, on confirme d'ailleurs avoir du mal à recruter.



Hervé Le Caignec, le président de Lisea, souhaite construire un centre de maintenance en Gironde. « CL »

Un centre de maintenance pour les trains en projet

Marcheprime La société Lisea envisage d'implanter un centre de maintenance pour les trains à grande vitesse, dans le quartier Croix d'Hins. Le débat est ouvert

Marcheprime

Un centre de maintenance pour les trains en projet

La société Lisea envisage d'implanter un centre de maintenance pour les trains à grande vitesse, dans le quartier Croix d'Hins. Le débat est ouvert « Nouveau projet d'activité économique à Croix d'Hins » est par ce titre que la municipalité a convié les Marcheprimais à participer à une réunion publique, à la Caravelle, courant décembre. À cette occasion, la société Lisea a dévoilé ses intentions d'implanter un centre de maintenance pour les trains à grande vitesse, à Croix d'Hins, le long de la nationale, à hauteur du lac.

La parcelle acquise par l'ancienne équipe municipale auprès de Groupama Immobilier est en l'état destinée à recevoir un projet économique industriel ou la création d'une zone artisanale, offrant l'implantation de plusieurs petites structures.

Si la première rencontre avec Manuel Martinez, actuel maire de Marcheprime, remonte à novembre 2020, la société avait pris attache en amont avec Serge Baudy, le maire précédent, afin de manifester son intérêt pour la parcelle.

Première entreprise privée en France dédiée à la concession Grande vitesse et concessionnaire de la LGV

Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux depuis 2011, Lisea cherche ainsi à implanter un centre de maintenance sur environ 15 hectares, à 30 minutes autour de Bordeaux pour œuvrer sur le secteur et compléter son maillage en plus des centres de Chatillon et Lyon. À Croix d'Hins, le terrain présente de nombreux avantages. Il est aisément raccordable à la voie ferrée et au réseau électrique et situé à proximité de la gare Saint-Jean. Le projet pourrait générer une centaine d'emplois mais surtout des recettes fiscales non négligeables pour la commune, de plus de 400000 euros. Concrètement, il s'agirait d'un atelier de réparation des trains et le stockage de pièces détachées, qui fonctionnerait nuit et jour.

Parmi les habitants de Croix d'Hins, les inquiétudes se rejoignent et les avis divergent. Certains y voient une opportunité : un projet économique d'envergure, la maîtrise de la parcelle par une seule société...

D'autres sont réticents et évoquent : le risque d'une circulation accrue sur la nationale, entre les salariés et une dizaine de camions de livraison, des nuisances sonores à l'entrée des trains en centre de maintenance de 6 heures à 22 heures, les nuisances durant la période de chantier, les incidences sur le cadencement de la SNCF, la valeur immobilière des

habitations à proximité... outre le déboisement de 18 hectares. Ce projet qui viendrait isoler le quartier de Croix d'Hins entre une centrale photovoltaïque et un centre de maintenance fait débat, d'autant que l'actuelle municipalité affiche une volonté de préserver l'environnement et le cadre de vie. La société Lisea a d'ores et déjà précisé tout faire pour éviter l'impact environnemental, le réduire au maximum et, par défaut, le compenser. Il a déjà été annoncé : « Tout ne pourra pas être évité, il y aura de la compensation ». En mars 2022, une délibération sera proposée en conseil municipal pour le compromis de vente de la parcelle, pour une mise en service idéalement début 2026. « Le projet pourrait générer une centaine d'emplois mais surtout des recettes fiscales non négligeables pour la commune »



Le quartier Croix d'Hins. Le centre serait

implanté le long de la route. D. G.



Centre LGV, « tout n'est pas ficelé, loin de là »

X.D.

Alors qu'un centre de maintenance LGV projette de s'installer à Croix d'Hins, une association "historique" refait surface et s'oppose au projet. Explications.

> « Marcheprime dit non ! » Le nom de cette association a littéralement fleuri sur les réseaux sociaux ces derniers mois. Pour les riverains de Croix d'Hins, qui composent en majorité cette association, l'enjeu est en effet de taille. À quoi disent-ils "non" ? À l'hypothétique installation d'un centre de maintenance LGV sur une parcelle de 12 hectares de forêt, jouxtant les habitations. Le bruit et la circulation générés par le site, possiblement en service en 2026, font partie des arguments avancés par le collectif. Le projet a été présenté par la municipalité et Lisea - le concessionnaire - en décembre 2021 à l'occasion d'une réunion publique. Et depuis, ces riverains s'échinent donc à dire "non" au projet. Une pétition en ligne a déjà collecté près de 300 signatures. Mais si le nom de cette association évoque un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître, il est au contraire bien connu du maire, Manuel Martinez.



Le projet a été rendu public en 2021 mais les tractations datent de l'époque de Serge Baudy.

Retour de bâton

Et pour cause, l'édile marche-primais est lui-même l'un des instigateurs de cette association, créée en 2006 alors qu'il était encore conseiller municipal et adjoint du précédent maire Serge Baudy. À cette époque, il s'agissait de dire "non" au grand contournement de Bordeaux, dont un scénario prévoyait le passage par le Médoc et par Marcheprime, pile entre le bourg et Croix d'Hins. Ce projet étant tombé aux oubliettes, l'association était depuis « en sommeil ». Elle a été réveillée il y a quelques jours à peine pour reprendre du service face au centre de maintenance. Le nom du vice-président de « Marcheprime dit non » n'est pas non plus étranger à l'actuel maire, puisque Laurent Herre était également conseiller municipal de la majorité de Serge Baudy lors du mandat 2014-2020, mandat au cours duquel, rappelons-le, Manuel Martinez siégeait dans l'opposition, face à Serge Baudy. « Derrière cette structure, il y a M. Herre, un ancien

élu qui a approuvé le 8 septembre 2016 le PLU tel qu'il définit aujourd'hui la destination de ces 18 hectares... » Voilà pour le rappel historique !

Informer, des deux côtés...

Sur le fond du dossier, Laurent Herre explique que malgré le succès de la pétition en ligne, une pétition papier s'apprête à circuler en ville. « Tout le monde n'est pas informé et il faut que ce projet soit connu de la population. Nous ne sommes pas une opposition politique, seulement un groupe de personnes mues par une action citoyenne. » Du côté du maire, l'information semble aussi être une priorité puisqu'il nous a indiqué vouloir organiser une seconde réunion publique. Le planning prévoyait la signature d'un compromis de vente en mars mais l'édile tempère. « Tout n'est pas ficelé, loin de là. Il y a des clauses suspensives et des clauses résolutoires. Si les feux ne sont pas tous au vert, on repoussera la délibération. Pour l'instant, c'est un projet d'intention. Tout administré qui voudrait m'interpeller ou me questionner peut le faire, sans souci. » ■



Un centre de maintenance des TGV à Marcheprime?

aménagement L'association Marcheprime dit non s'est réveillée pour lutter contre l'implantation d'un centre de maintenance des TGV dans le quartier Croix-d'Hins

David Patsouris

aménagement

Un centre de maintenance des TGV à Marcheprime?

L'association Marcheprime dit non s'est réveillée pour lutter contre l'implantation

d'un centre de maintenance des TGV dans le quartier Croix-d'Hins

Chez eux, le train n'est jamais loin. Laetitia et Jean-Christophe Monteil habitent depuis août 2019 le lotissement du Clos de la Massere, à Marcheprime. La voie ferrée est à quelques dizaines de mètres à l'est.

« Le bruit? Non, ça va... Avant, ils étaient à Gazinet, à 100 mètres de la ligne aussi, « mais de l'autre côté » ! Le train les poursuit : « Mon grand-père était cheminot », raconte Laetitia. Et les voilà embarqués maintenant au sein de l'association Marcheprime dit non.

Créée contre le grand contournement routier de Bordeaux, elle a été réveillée contre l'hypothétique implantation d'un centre de maintenance des TGV dans le quartier de Croix d'Hins, un quartier au nord du bourg de Marcheprime. Ce projet est porté par la société Lisea, qui a remporté en 2011

l'appel d'offres pour le financement, la construction, la maintenance, la sécurité et l'exploitation commerciale de la LGV Sud Europe-Atlantique jusqu'en 2061. « En décembre lors de la réunion

publique du maire de Marcheprime, je suis tombée des nues, se souvient Laetitia, qui gère les publications Facebook de l'association. Un projet si énorme, si près des maisons, de l'école, avec la piste cyclable à côté, avec l'afflux de véhicules que ça va provoquer, vraiment, c'est une catastrophe! »

Le projet est imaginé sur une parcelle de forêt de 18 hectares, qui appartient à la Ville et qui jouxte Croix-d'Hins, au nord, et la ligne SNCF, à l'est. Au sud et à l'ouest, jusqu'au clos de la Massere, toute la forêt appartient à Groupama Immobilier. Dans le plan local d'urbanisme (PLU) voté en 2016, la parcelle convoitée est identifiée en zone d'activité artisanales et industrielles.

« Pour le moment il n'y a rien, tempère Manuel Martinez, maire sans étiquette de Marcheprime. Rien de signé. Pas même une promesse de vente. Il n'y a aucun engagement de la part de la commune. Ce n'est qu'un projet d'intention. »

Le site fait envie : « On m'a proposé ici deux ou trois projets depuis que je suis maire (en 2020, NDLR). Et il y en a eu d'autres avant qui n'ont pas abouti. »

Les élus de Marcheprime ont rencontré à plusieurs reprises les responsables de Lisea. « Ils s'intéressent à ce terrain depuis 2019, assure le maire. Il répond à

leur attente, il est à proximité de la gare Saint-Jean de Bordeaux et assez vaste pour dévier la voie ferrée et amener les TGV dans le centre de maintenance. »

Surtout, il est destiné à ce type d'activité « Ce PLU a été voté le 8 septembre 2016. J'étais alors dans l'opposition et je m'étais abstenu, avec mon groupe, mais pour d'autres raisons. Laurent Herre, le vice-président de l'association Marcheprime dit non, a voté ce PLU. Et avant ce vote, il y a eu une concertation, une enquête publique et personne ne s'y est opposée. Réglementairement, l'implantation est légale et compatible. »

Laetitia et Jean-Christophe Monteil comprennent bien la nécessité des centres de maintenance : « Mais pourquoi ici? À côté des habitations? Croix-d'Hins, c'est 200 maisons. Il y aura beaucoup de nuisances. » Manuel Martinez dit en être conscient : « Je veux ouvrir le débat et tout expliquer en amont à la population, les nuisances comme les avantages que la ville peut en tirer. » Lui dit être dans le dur de la négociation avec Lisea, et pas que sur le prix de la vente : « Si ce centre doit exister, il faut qu'il soit le plus au sud possible, c'est-à-dire le plus loin possible de Croix-d'Hins, dans le tiers sud de la parcelle. Nous regardons tout, point par point. L'entrée du centre doit

être au milieu de la parcelle, à 500 mètres de la première maison de Croix d'Hins. »

Il annonce aussi les éventuels avantages : « C'est 400 000 euros de fiscalité en plus pour la ville, sans parler de celle qui irait à la communauté d'agglomération. Sur les quelque 200 emplois prévus, une centaine pourrait être pourvue par des locaux. Et puis il y a aussi la vente de la parcelle. Je veillerai à ce que ces recettes retombent sur Croix d'Hins et sur la ville. Nous ne pouvons pas être une ville-dortoir. Il faut du développement économique pour créer des équipements, des services. Mais si Lisea ne vient pas, si elle ne satisfait pas aux conditions que nous posons, on ne va pas pleurer, il y aura ici d'autres projets. »

Une deuxième réunion publique aura lieu courant avril. Marcheprime dit non pétitionne, tracte, réfléchit à une manifestation. « Nous savons qu'il y a de grandes chances que Lisea s'installe à Croix d'Hins, soupirent les époux Monteil, mais si c'est le cas, nous ferons tout pour avoir le moins de nuisances possibles. »

« On m'a proposé ici deux ou trois projets depuis que je suis maire. Et il y en a eu d'autres avant qui n'ont pas abouti »

« C'est 400 000 euros de fiscalité en plus pour la ville. Sur les 200 emplois prévus, une centaine pourrait être pourvue par des locaux »



*Manuel Martinez, le maire : « Pour le moment, il n'y a rien. Pas même une promesse de vente. Il n'y a aucun engagement de la part de la commune. »
D. P.*



*Manuel Martinez, le maire : « Pour le moment, il n'y a rien. Pas même une promesse de vente. Il n'y a aucun engagement de la part de la commune. »
D. P.*

■





Bassin d'Arcachon : y aura-t-il un centre de maintenance des TGV à Marcheprime□?

Laetitia et Jean-Christophe Monteil luttent avec l'association « Marcheprime dit non » contre le projet de centre de maintenance des TGV porté par la société Lisea à Marcheprime.

© Crédit photo : David Patsouris

L'association « Marcheprime dit non » s'est réveillée pour lutter contre l'implantation d'un centre de maintenance des TGV porté par la société Lisea dans le quartier Croix d'Hins. Deux cents emplois et des ressources nouvelles pour la commune sont en jeu

Chez eux, le train n'est jamais loin. Laetitia et Jean-Christophe Monteil habitent depuis août 2019 le lotissement du Clos de la Massere, à Marcheprime. La voie ferrée est à quelques dizaines de mètres à l'est. « Le bruit ? Non, ça va... » Avant, ils étaient à Gazinet, à 100 mètres de la ligne aussi, « mais de l'autre côté » ! Le train les poursuit : « Mon grand-père était cheminot », raconte Laetitia. Et les voilà embarqués maintenant au sein de l'association « Marcheprime dit non ».

Créée contre le grand contournement routier de Bordeaux, elle a été réveillée contre l'hypothétique implantation d'un centre de maintenance des TGV dans le quartier de Croix d'Hins, un quartier au nord du bourg de Marcheprime. Ce projet est porté par la société Lisea, qui a remporté en 2011 l'appel d'offres pour le financement, la construction, la maintenance, la sécurité et l'exploitation commerciale de la LGV Sud Europe-Atlantique jusqu'en 2061.

« C'est une catastrophe ! »

« En décembre lors de la réunion publique du maire de Marcheprime, je suis tombée des nues, se souvient Laetitia, qui gère les publications Facebook de l'association. Un projet si énorme, si près des maisons, de l'école, avec la piste cyclable à côté, avec l'afflux de véhicules que ça va provoquer, vraiment, c'est une catastrophe ! »

Le projet de centre de maintenance des TGV est prévu entre Croix d'Hins et le bourg de Marcheprime, le long de la voie ferrée.

Source Google Earth

Le projet est imaginé sur une parcelle de forêt de 18 hectares, qui appartient à la Ville et qui jouxte Croix d'Hins, au nord, et la ligne SNCF, à l'est. Au sud et à l'ouest, jusqu'au clos de la Massere, toute la forêt appartient à Groupama Immobilier. Dans le plan local d'urbanisme (PLU) voté en 2016, la parcelle convoitée est identifiée en zone d'activité artisanales et industrielles.

« On m'a proposé ici deux ou trois projets depuis que je suis maire. Et il y en a eu d'autres avant qui n'ont pas abouti. »

« Pour le moment il n'y a rien, tempère Manuel Martinez, maire sans étiquette de Marcheprime. Rien de signé. Pas même une promesse de vente. Il n'y a aucun engagement de la part de la commune. Ce n'est qu'un projet d'intention. » Le site fait envie : « On m'a proposé ici deux ou trois projets depuis que je suis maire (en 2020, NDLR). Et il y en a eu d'autres avant qui n'ont pas abouti. »

Manuel Martinez, maire de Marcheprime : « Pour le moment, il n'y a rien. Pas même une promesse de



vente. Il n'y a aucun engagement de la part de la commune. Ce n'est qu'un projet d'intention. »

David Patsouris

Les élus de Marcheprime ont rencontré à plusieurs reprises les responsables de Lisea. « Ils s'intéressent à ce terrain depuis 2019, assure le maire. Il répond à leur attente, il est à proximité de la gare Saint-Jean de Bordeaux et assez vaste pour dévier la voie ferrée et amener les TGV dans le centre de maintenance. »

Surtout, il est destiné à ce type d'activité : « Ce PLU a été voté le 8 septembre 2016. J'étais alors dans l'opposition et je m'étais abstenu, avec mon groupe, mais pour d'autres raisons. Laurent Herre, le vice-président de l'association Marcheprime dit non, a voté ce PLU. Et avant ce vote, il y a eu une concertation, une enquête publique et personne ne s'y est opposée. Réglementairement, l'implantation est légale et compatible. »

Quelles nuisances ?

Laetitia et Jean-Christophe Monteil comprennent bien la nécessité des centres de maintenance : « Mais pourquoi ici ? À côté des habitations ? Croix d'Hins, c'est 200 maisons. Il y aura beaucoup de nuisances. » Manuel Martinez dit en être conscient : « Je veux ouvrir le débat et tout expliquer en amont à la population, les nuisances comme les avantages que la ville peut en tirer. »

« C'est 400 000 euros de fiscalité en plus pour la ville, sans parler de celle qui ira à la communauté d'agglomération. Sur les quelque 200 emplois prévus, une centaine pourrait être pourvue par des locaux. »

Lui dit être dans le dur de la négociation avec Lisea, et pas que sur le prix de la vente : « Si ce centre doit exister, il faut qu'il soit le plus au sud possible, c'est-à-dire le plus loin possible de Croix d'Hins, dans le tiers sud de la parcelle. Nous regardons tout, point par point. L'entrée du centre doit être au milieu de la parcelle, à 500 mètres de la première maison de Croix d'Hins. »

Il annonce aussi les éventuels avantages : « C'est 400 000 euros de fiscalité en plus pour la ville, sans parler de celle qui ira à la communauté d'agglomération. Sur les quelque 200 emplois prévus, une centaine pourrait être pourvue par des locaux. Et puis il y a aussi la vente de la parcelle. Je veillerai à ce que ces recettes retombent sur Croix d'Hins et sur la ville. Nous ne pouvons pas être une ville-dortoir. Il faut du développement économique pour créer des équipements, des services. Mais si Lisea ne vient pas, si elle ne satisfait pas aux conditions que nous posons, on ne va pas pleurer, il y aura ici d'autres projets. »

Une deuxième réunion publique aura lieu courant avril. « Marcheprime dit non » pétitionne, tracte, réfléchit à une manifestation. « Nous savons qu'il y a de grandes chances que Lisea s'installe à Croix d'Hins, soupirent les époux Monteil, mais si c'est le cas, nous ferons tout pour avoir le moins de nuisances possibles. »

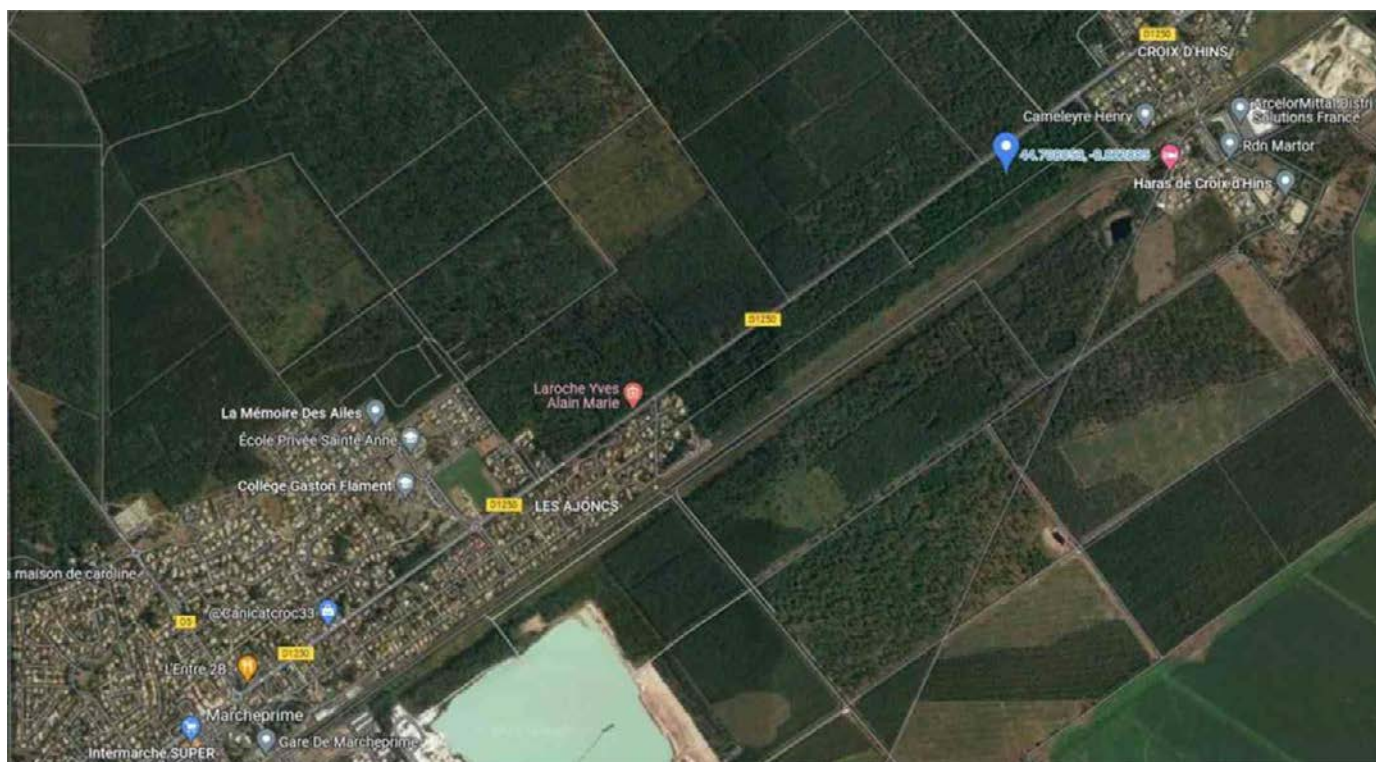




<https://media.sudouest.fr/9556456/1200x-1/img-20220305-111102.jpg>



<https://media.sudouest.fr/9556456/1000x500/img-20220305-111102.jpg?v=1646826206>



<https://media.sudouest.fr/9556456/1200x-1/clipboard01-1000.jpg?v=1646826206>





<https://media.sudouest.fr/9556456/1200x-1/img-20220308-110117.jpg?v=1646826206>



DÉVOILÉ EN DÉCEMBRE, LE PROJET DE CENTRE DE MAINTENANCE LGV ENVISAGÉ À CROIX D'HINS A ÉTÉ LARGEMENT DÉBATTU LORS D'UNE RÉCENTE RÉUNION PUBLIQUE. LOIN DE FAIRE L'UNANIMITÉ, L'IDÉE, PRÉSENTÉE INITIALEMENT COMME UNE INTENTION, A ÉTÉ ÂPREMENT DÉFENDUE PAR LISÉA ET LA MUNICIPALITÉ.

À la lisière de la forêt, le technicentre sort du bois

XAVIER DAVIAS

Mardi dernier, c'était la séance de rattrapage pour ceux qui n'avaient pu assister en décembre à la présentation commune de la mairie et du concessionnaire LGV, Liséa. L'enjeu ? L'aménagement d'un centre de maintenance sur une parcelle de forêt située à Croix d'Hins. La présentation du projet avait comme un air de déjà-vu, forcément. Mais les points de friction entre, d'un côté la mairie et l'aménageur, et de l'autre les riverains, ont été pour le moins nombreux. Avant de détailler les pour et les contre, revenons sur le périmètre du projet, au risque de nous répéter.

La fauvette délocalisée

La mairie dispose d'une parcelle rectangulaire de 18 hectares - proche de la voie ferrée - sur une partie de laquelle Liséa souhaite depuis 2019 implanter un centre de maintenance LGV. L'assiette du projet serait de 10 à 12 hectares et permettrait « la maintenance de 10 à 15 TGV ». Il accueillerait plusieurs voies ferrées et un bâtiment principal de 8 000 m². Liséa avance la création d'une centaine d'emplois directs. Enfin, depuis 2016, le plan local d'urbanisme classe cette parcelle en zone industrielle et artisanale. L'agglomération du Nord-Bassin, la

Coban, était d'ailleurs associée à cette présentation. Le développement économique et la création de zones artisanales étant de sa compétence, et par la même occasion, celle du vice-président Manuel Martinez et maire de la commune. Enfin, le projet nécessitera évidemment un défrichement mais aura un impact inévitable sur ce milieu naturel avec la destruction de plusieurs zones humides et de l'habitat d'une espèce protégée repérée sur zone, la fauvette pit-chou. Une fois ceci exposé, que retiennent les riverains ?

Une histoire d'eau

Paradoxalement, le premier sujet évoqué n'était pas le bruit mais l'eau. « Il y a un exutoire dans les bois » explique un Marche-primais. « Quand il y a des fortes pluies, je vais l'entretenir. Qui va le faire maintenant ? » C'est le maire qui reprend la main sur la question et apprend par la même occasion à l'assistance qu'un travail sur le sujet est conduit par le Syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon (Siba). « Une étude est en cours depuis un an et fera l'objet d'une restitution le 5 juillet prochain. » Les résultats de l'étude pourraient conduire à la création de plusieurs bassins de rétention.

Dur d'oreille

Le bruit est au final la question récurrente de cette réunion. Le projet est présenté comme contenu à l'opposé des habitations de Croix d'Hins afin d'éviter les nuisances. Le centre se situerait à 556 mètres de la rue Belle idée, à 651 mètres de la rue de la Station et à 900 mètres des premières habitations de l'avenue de Tes-temaure. Le bruit ne devra pas dépasser 5 décibels le jour et 3 décibels la nuit. Cette précaution convainc difficilement...

« J'ai l'habitude de promener mon chien le soir dans la forêt », intervient une dame. « Ça être très triste ce bruit dans la forêt... À 23 heures, il y a zéro bruit. »

L'arrêt-minute

S'estimant floués par rapport aux habitants du bourg, certains posent sur la table la réouverture de la gare de Croix d'Hins. Là encore, le maire dévoile une information inattendue : « Nous travaillons actuellement sur le schéma de cohérence territoriale (Scot) à la réouverture de deux gares, celles de Lugos et de Croix d'Hins. »

Et d'appuyer son soutien : « Je me suis battu pour que soit inscrit l'arrêt du train à Croix d'Hins. » Parlant du Scot, un autre intervenant tente d'établir un parallèle entre le projet de centre de maintenance et le document d'urbanisme. Alors qu'il

dresse un rapide descriptif du contexte dans lequel est écrit ce schéma de cohérence territoriale, Manuel Martinez explique alors que les « aménagements d'enjeu régional ou national » échappent au giron du Scot.

« On n'en tient pas compte. Ça (le projet de centre de maintenance, n. d. l. r.) sort du Scot ! » conclut-il.

Et pourquoi pas à Cestas ?

Les riverains ont été nombreux à demander une alternative. Dès le préambule, l'aménageur avait pourtant posé le cadre : « Liséa pense qu'il faudrait un technicentre à proximité de Bordeaux. » Certains riverains le verraient bien du côté de Bègles, Cestas ou encore dans les Landes.

Toutes ces pistes ont été balayées rapidement. Cestas, Coutras, So-léférino... Selon Liséa, Marche-prime présente « le plus d'avantages ».

« J'achète ! »

« Enrayer la ville-dortoir », tel est l'argument développé par Manuel Martinez qui agite la promesse de la création d'une centaine d'emplois directs. L'argument n'a pas fait mouche auprès de l'assistance dont une partie y voit un miroir aux alouettes. Alors, les finances de la ville sont également évoquées.

« Marcheprime n'est pas riche. Augmenter les impôts n'est pas la solution. » Agacé, l'édile met au défi le public : « Trouvez-moi d'autres recettes pour gérer le service public alors ! » La taxe foncière à elle seule pourrait rapporter 400 000 euros par an à la commune. « On ne peut pas le négliger ! » « La vente du terrain pourrait rapporter 3 millions d'euros » poursuit-il.

« Je prends la parcelle pour 4 millions d'euros, pour les arbres et la fauvette... »

« J'achète ! » Un riverain lance une

enchère. « Je prends la parcelle pour 4 millions, pour les arbres et la fauvette ! » Au maire qui évoque le prix de l'immobilier, l'un d'entre eux n'a pas manqué de jouer de provocation.

Pas de baisse de prix mais la crainte d'acheter à proximité est déjà observable

« Venez à Croix d'Hins, il y aura des maisons pas chères ! »

Rien ne va plus

Et pour cause, la baisse de valeur immobilière était l'un des sujets forts de la soirée. Un Marche-primaïs évoque sa propre expérience.

Actuellement en train de vendre son bien, il décrit des tractations en sa défaveur en raison de ce projet. Il serait même invité à revoir son prix à la baisse.

« Dire que ça va chuter, c'est le meilleur moyen de vendre, le rassure Manuel Martinez. La spéculation foncière n'est pas prête de s'arrêter. C'est le jeu de l'agent de vendre moins cher. On balance une inquiétude mais il n'y a pas de baisse. »

Contactée par nos soins, une agence immobilière marchepri-maise confirme qu'il n'y a pas, à ce jour, de baisse de prix observée. « Ce que je vois surtout, c'est que ça inquiète les gens, ils n'ont pas envie d'acheter près de l'endroit où ça va être construit. Il y a une crainte car on ne sait pas ce que ça va générer comme nuisance. On n'en sait pas assez pour l'instant. » ■





Le technicentre LGV relance le débat

>La mairie de Marcheprime et la société concessionnaire de la ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique "Lisea" organisent une réunion publique le lundi 7 novembre dans la salle culturelle de la Caravelle. L'objet de cette réunion est le projet d'implantation d'un centre de maintenance LGV à proximité immédiate du quartier résidentiel de Croix d'Hins sur une parcelle actuellement boisée et pourvue de zones humides. La Dépêche du Bassin avait consacré un long article aux inquiétudes exprimées par la population lors de la réunion du 14 juin dernier (lire

LDDDB n° 1360 "À la lisière de la forêt, le techni-centre sort du bois"). La réunion de lundi prochain - à la demande du maire et de son conseil municipal - portera donc plus spécifiquement sur les résultats des études techniques et acoustiques du projet d'aménagement suite aux questions restées en suspens lors de la réunion du 14 juin. En effet, les questions des nuisances sonores avaient largement monopolisé le débat. Le concessionnaire précisait alors que le bruit ne « devrait pas dépasser 5 décibels le jour et 3 décibels la nuit ». Une annonce qui n'avait pas vraiment convaincu.

Parmi les autres freins évoqués par les participants, des réserves exprimées sur l'assiette du projet (10 à 12 hectares), un inévitable défrichage, la destruction de zones humides et de l'habitat d'une espèce protégée, la fauvette pit-chou et enfin la crainte d'une perte de valeur immobilière.

La mairie et Lisea annoncent la tenue d'un temps d'échange avec les participants à l'issue de cette présentation. ■

Suspense autour du projet de centre de maintenance TGV

Marcheprime / Croix d'Hins
Lors de la troisième réunion publique sur le projet d'implantation d'un centre de maintenance TGV, le maire a annoncé que l'équipe municipale prendrait une décision à la fin du mois

Marcheprime / Croix d'Hins

Suspense autour du projet de centre de maintenance TGV

Lors de la troisième réunion publique sur le projet d'implantation d'un centre de maintenance TGV, le maire a annoncé que l'équipe municipale prendrait une décision à la fin du mois

Les habitants de Croix d'Hins retiennent leur souffle. Au terme de la troisième réunion publique qui s'est tenue lundi 7 novembre à La Caravelle concernant le projet d'implantation d'un centre de maintenance de TGV à Croix d'Hins, Manuel Martinez a annoncé qu'il n'y aurait pas de quatrième réunion. Les cartes en main, il se donne le mois de novembre pour consulter son équipe municipale et ensemble, prendre leur décision. La première réunion publique qui s'était déroulée le 7 décembre 2021 avait présenté le projet d'intention de la société Lisea d'implanter un centre de maintenance pour les TGV sur une parcelle de 18 hectares, propriété de la municipalité, entre la voie ferrée et la départementale en allant vers Croix d'Hins. Une deuxième réunion, le 14 juin dernier, a donné un nouvel éclairage. Les Marcheprimais avaient alors soulevé des interrogations, des inquiétudes, noté des incertitudes dans le

discours de l'aménageur et nombre de réponses étaient restées en suspens.

C'est devant ce constat que Manuel Martinez et ses élus ont décidé d'une nouvelle réunion, afin d'obtenir des précisions et de livrer le retour sur les études techniques et acoustiques réalisées depuis. Lisea a revu sa copie : « On a travaillé pour répondre à vos questions légitimes, on est là pour vous rassurer. » Selon les premières études de sol, une zone humide de 4 hectares serait inexploitable et restera donc hors projet. Les études acoustiques menées sur quatre propriétés autour du projet, trois à Croix d'Hins et une à Testemaure, sur une durée de vingt-quatre heures, ont démontré qu'en dehors des pics de bruit lors des passages de train, le quartier est calme et même d'un calme absolu la nuit avec des valeurs de 30 décibels (db). Pour respecter cette plage de silence, la société Lisea s'engage à ne pas faire entrer ou sortir de TGV du site entre 23 heures et 4h30 du matin. En dehors de cette plage, les valeurs moyennes sur vingt-quatre heures pour retenir 55db en journée et 45db la nuit, ne reflètent pas tout à fait le ressenti ambiant des riverains, d'où la crainte des Marcheprimais. L'activité sur site fonctionnera bien de jour comme de

nuit, week-end compris.

La société Lisea a annoncé une liste de 10 engagements qui répondent essentiellement à l'objectif de minimiser les nuisances acoustiques. « Notre travail, c'est de maîtriser la nuisance et la réduire. » Le président de Lisea a rappelé que le site de Marcheprime est le meilleur et le plus adapté, par son accès sur la départementale, l'embranchement possible à la voie ferrée, la proximité de Bordeaux et le zonage AUI du PLU qui autorise cet aménagement.

Plus d'une centaine de Marcheprimais étaient présents ce lundi soir. Plusieurs ont pris la parole pour interroger l'aménageur et exprimer leur opposition au projet. Les riverains ont l'impression que l'impact du bruit et du projet dans sa globalité est sous-estimé. On a pu entendre : « Je trouve ça un peu fou comme projet », ou encore « je préfère avoir des arbres et de l'oxygène plutôt que de l'argent ». Manuel Martinez a tranché concernant la coupe de 12 hectares : « Il a bien fallu abattre des arbres pour construire vos maisons ». Et il a ajouté : « Tous les projets ne font pas l'unanimité dans la commune. Il n'y aura pas de référendum de la population. » Mais le maire veut aussi expliquer. « Il faut équilibrer

les recettes et les dépenses. Oui, le développement économique de notre commune est essentiel pour éviter le vieillissement de la population, le repli des services, et rester attractif et accessible pour les jeunes en créant de l'emploi. »

Rappelons que la vente du terrain rapportera 3millions d'euros et les recettes fiscales environ 400000euros par an. Lisea a d'ailleurs assuré qu'il s'agira bien de création d'emplois et pas de délocalisation, et, à compétences égales, en faveur des locaux. En été 2021, les élus marcheprimais ont pu visiter le techni-centre en arrière gare de Bordeaux. « On a eu une appréciation qui nous a permis de dire "c'est possible" ». Après avoir reposé les choses, Manuel Martinez a complété : « Je ne suis pas l'avocat de Lisea. Le dossier n'est pas ficelé, loin de là. » Et d'annoncer « Il n'y aura pas de quatrième réunion publique, puisque les trois permettent de se faire une idée avantage-inconvénient. » D'ici à la fin du mois, la décision sera prise. « Ce sera un non ferme ou un oui avec des garanties. »

« Notre travail, c'est de maîtriser la nuisance et la réduire »

« Le développement économique de notre commune est essentiel pour rester attractif et accessible »



Philippe Jausserand, directeur général de Lisea, Manuel Martinez, et Thierry Charlemagne de la direction environnementale et développement

durable ont participé à la dernière réunion. D. G.



Philippe Jausserand, directeur général de Lisea, Manuel Martinez, et Thierry Charlemagne de la direction environnementale et développement durable ont participé à la dernière réunion. D. G.



Philippe Jausserand, directeur général de Lisea, Manuel Martinez, et Thierry Charlemagne de la direction environnementale et développement durable ont participé à la dernière réunion. D. G.



Philippe Jausserand, directeur général de Lisea, Manuel Martinez, et Thierry Charlemagne de la direction environnementale et développement durable ont participé à la dernière réunion. D. G.

■



Les TGV créent du remous au conseil municipal

Marcheprime Jeudi soir, les élus de Marcheprime ont voté la vente d'une parcelle de 14 hectares à la société Lisea pour construire un centre de maintenance des TGV à Croix d'Hins

David Patsouris

Marcheprime

Les TGV créent du remous au conseil municipal

Jeudi soir, les élus de Marcheprime ont voté la vente d'une parcelle de 14 hectares

à la société Lisea pour construire un centre de maintenance des TGV à Croix d'Hins

Ce jeudi 30 mars, lors du conseil municipal de Marcheprime, l'ambiance est lourde. Les élus examinent la délibération 2023-25 : « Cession de parcelles privées communales cadastrées section AO n°8p, AO n°9 et AO n°57 à la société Lisea ». Cette dernière, concessionnaire de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux veut construire « un centre de maintenance et de remisage de trains pour l'axe Sud-Ouest », sur ces parcelles.

Au total, la vente porte sur 183210m² pour un prix de 3, 5 millions d'euros (2, 8 millions selon l'estimation de France Domaine). C'est énorme. Et ça divise tout le monde à Marcheprime. À Croix d'Hins, les habitants auront un tel centre à la place de la forêt, ils craignent des nuisances, et il y en aura forcément.

Manuel Martinez, le maire sans étiquette, prend des milliards de

précautions. Il rappelle les trois réunions de concertations, que ces terrains ont été reclassés par l'ancienne municipalité en 2016 de naturels en zone à vocation économique. « Nous avons eu beaucoup de propositions, un circuit automobile, une zone de stockage, et Lisea. »

Le maire argumente : Lisea prendra à sa charge une partie des frais liés à l'assainissement et aux canalisations, construira des murs antibruit là où ils seront nécessaires, mandatera « un cabinet indépendant » pour la concertation avec les habitants, respectera le label BiodiverCity, les normes HQE, l'intégration paysagère, etc. La mise en service est annoncée en 2027.

« Notre but a été de verrouiller les engagements de Lisea, assure le maire. Tout sera dans l'acte notarié. Ce projet ne fera jamais l'unanimité. Nous, nous serons vigilants. » L'opposant Xavier Guicheney dit que « les riverains sont raison d'être inquiets. Que va peser la mairie face à Lisea? Ne vendez pas votre âme au diable. » Et ça énerve Manuel Martinez : « Je vous ai trop souvent vu, dans l'ancienne majorité, acquiescer sans rien dire! Chacun est libre, ici, de dire oui ou non. » L'opposant rétorque que « deux ventes de maison ont déjà capoté à

cause du projet ».

Anthony Fleury, le deuxième adjoint, croit aux « garanties données et à la vigilance de la mairie ». Et puis Christophe Lorriot, adjoint aux finances, prend un ton grave : « Je veux dire mon scepticisme. L'intérêt financier est réel. On parle de 100 emplois directs mais Lisea a bien parlé d'emplois spécifiques, auxquels je ne vois pas les Marcheprimais postuler. On ne connaîtra les nuisances que lorsque le centre sera en service. Va-t-on voir des murs antibruit partout à Croix d'Hins? J'espère me tromper mais je suis sceptique. »

Le maire répond qu'il n'y aura pas que des ingénieurs au centre et que « le hangar principal est à plus de 500 mètres de la première maison ». « Mon inquiétude, c'est le bruit », renchérit l'opposante Karine Martin.

« Je connais ce genre de centre, intervient Christophe Caissa. Certains sont en pleine ville. »

La majorité municipale se partage. Grisel Barq Saavedra est elle aussi « sceptique » même si elle dit que tout a été travaillé et a évolué dans le bon sens : « J'aurais préféré un projet plus en lien avec le territoire. » Emmanuel Cardoso avoue que « tout n'est pas au vert pour lui ». Pour Delphine Jaulard, les compensations ne rattrapent pas

les 12hectares de forêt rasés : « On a choisi Marcheprime pour ce cadre de vie. » « On s'est moins posé de question, avant, pour l'urbanisation de 12hectares sans compensation », répond le maire.

Laëtitia Falcoz-Vigne avait combattu une résidence de 15logements sous l'ancien mandat : « Je me sens moins légitime pour dire oui. Mais j'ai confiance en cette équipe pour accompagner au mieux les travaux. » Joëlle Ruiz votera oui et ne se sent pas « irresponsable ». Maylis Batz, la première adjointe, pense que ce projet « favorise les transports décarbonés et s'inscrit dans l'effort collectif des enjeux écologiques ».

Finalement, après ce bel exercice démocratique, le texte est voté avec 16voix pour, 8contre et une abstention.

EELV hostile

Jeudi, un peu avant le conseil municipal de Marcheprime, l' élu régional EELV Vital Baude a publié un communiqué réclamant l'abandon du projet Lisea : « Même si la société Lisea s'engage à ne pas faire entrer ou sortir de TGV du site entre 23heures et 4h30 du matin, ces plages horaires sont insuffisantes pour préserver la tranquillité des habitants ». Autre problème, « l'artificialisation des sols, qui ne cesse de miter des espaces naturels indispensables ». Enfin, Vital Baude dénonce cette « privatisation » : « Confier la maintenance des TGV à une entreprise privée nous paraît contre-productif. » « Nous avons eu beaucoup de propositions, un circuit automobile, une zone de stockage, et Lisea » « On ne connaîtra les nuisances que lorsque le centre sera en service.

Va-t-on voir des murs antibruit partout à Croix d'Hins? »



Les opposants au projet Lisea à Marcheprime font entendre leur voix, à Croix d'Hins, depuis des mois. Delphine Geay



Les opposants au projet Lisea à Marcheprime font entendre leur voix, à Croix d'Hins, depuis des mois. Delphine Geay

■

MARCHEPRIME

Lisea prévoit une première action de compensation à proximité de son site

Le projet de centre de maintenance de Lisea est revenu sur la table des élus lors du conseil municipal du 11 mai dernier. Rappelons que le concessionnaire LGV Lisea souhaite réaliser à Croix d'Hins un technicentre pour l'entretien de ses rames de TGV. Les élus ont acté le principe de la vente de cette parcelle boisée de 14 ha - sur un total de 18 ha - il y a quelques semaines. Le 11 mai dernier, ce dossier a avancé un peu plus avec la signature d'une convention de mise en œuvre de mesures compensatoires, directement liée à ce dossier.

La mairie précisait en conseil municipal que l'aménagement de ces 14 hectares convoités par Lisea - une zone boisée - devrait donner lieu à des mesures de compensation pour une surface totale de 60 à 65 hectares. Or, la zone visée par Lisea épargne 4 hectares, qui resteront la propriété de la commune.

Et ce petit bout de forêt servira à compenser l'impact engendré par le technicentre pour une surface de 1,5 hectare. Un petit rectangle de forêt qui devrait servir à la « restauration d'une zone humide ». « La compensation



En orange, la zone visée par ce premier volet de compensation.

sera au plus proche de l'impact avec une possibilité de valorisation pédagogique du fait de sa proximité avec la piste cyclable » explique la note de présentation. Cette convention de 30 ans donnera lieu à une indemnisation de 1000 euros par an, par Lisea à la commune.

La bataille de l'information

Ce projet vise à « conserver quelques arbres porteurs d'habitats favorables pour la faune », et assurer un débroussaillage ou une fauche une fois par an. « Cette zone va être sanctuarisée » appuie Manuel Martinez.

« Elle bénéficiera d'un entretien annuel et de contrôles réguliers par les services de l'État. »

Quelques jours après cette séance municipale, le marché dominical était l'occasion pour l'association « Marcheprime dit non ! » - vent debout contre ce projet - de poursuivre ses actions d'information auprès du public. Flyers en main, les membres de l'association ont échangé toute la matinée avec des Marcheprimais dont, à la surprise générale, la plupart « ne connaissent pas bien ce projet, ou n'en n'ont pas entendu parler ». Dossier à suivre.

➡ XD



Coup d'envoi pour le technicentre

XAVIER DAVIAS

Après le temps des annonces est venu celui de la concertation. En passe de concrétiser la réalisation d'un centre de maintenance pour trains à grande vitesse, le concessionnaire LGV Lisea déploie un dispositif d'information et de communication auprès de la population, en partenariat avec la municipalité.



*Vue depuis la RD1250 sur le site de maintenance et de remisage.
Illustration : L'Heudé & Associés Architectes.*

municipalité. >C'est le dossier d'une mandature... L'un des plus gros changements qui surviendra sur la commune dans les années à venir. Le concessionnaire LGV Lisea projette d'édifier à Croix d'Hins un centre de maintenance et de remisage pour les rames de TGV. Il vient pour cela de faire l'acquisition de 14 hectares, à proximité de la voie ferrée. Le projet a été présenté lors de trois réunions publiques à la population au cours de l'année 2022, soulevant de nombreuses inquiétudes et interrogations. Et c'est bien pour cela que Lisea et la mairie

se sont entendus sur la question de la concertation. « Pour faire en sorte que les riverains soient au courant de tout et instaurer un dialogue constant » explique Manuel Martinez, édile marcheprimais. Ce mercredi 14 juin, la presse était donc convoquée pour préciser le calendrier de ce chantier et le dispositif de concertation mis en place. Le permis de construire sera déposé très prochainement, au mois de juin. S'ensuivront de septembre à octobre trois réunions thématiques avec les riverains portant sur l'insertion paysagère du site, la démarche environnementale et acoustique, et les bénéfices et retombées pour le territoire et ses habitants.

Info ou intox

L'enquête publique se déroulera à la fin de l'année 2023 et une démarche d'information au long cours se poursuivra tout au long des travaux. Ceux-ci débiteront au 1er semestre 2025 pour une mise en service du site espérée au cours de l'année 2027. Le dispositif d'information doit aux yeux du maire éviter la circulation de fausses informations. Des nuisances sont possibles, mais il faut garantir la qualité de vie « Quand on fait des comparaisons avec d'autres sites, des situations non comparables, ce n'est pas possible. » Reconnaisant que cette activité « peut amener des nuisances », le maire souhaite apporter toutes les garanties quant au maintien du cadre de vie. ■

Depuis le 12 juin, Lisea est propriétaire des 14 hectares sur lesquels sera impla

Site de maintenance pour TGV à MarcheprimeLe futur centre de maintenance des trains à grande vitesse est lancé. Le concessionnaire Lisea et la ville ont mis en place un dispositif d'information pour répondre aux inquiétudes

Bruno Béziat

Site de maintenance pour TGV à Marcheprime

Le futur centre de maintenance des trains à grande vitesse est lancé. Le concessionnaire Lisea et la ville ont mis en place un dispositif d'information pour répondre aux inquiétudes

Depuis le 12 juin, Lisea est propriétaire des 14 hectares sur lesquels sera implanté le futur centre de maintenance des trains à grande vitesse, situé sur une ancienne friche industrielle dans le quartier Croix d'Hins proche de la voie ferrée, au milieu des pins, à 500 mètres environ des premières habitations. Une vente d'un terrain municipal qui va déjà rapporter 3, 5 millions d'euros à la commune, sans compter les 200 emplois que doit, à terme, générer ce qui est le plus grand projet industriel du bassin d'Arcachon.

Mais depuis sa présentation lors de trois réunions publiques en 2022, la construction de ce centre de maintenance passe mal auprès de certains habitants qui affichent leur opposition (lire ci-dessous). Même s'il a été approuvé par le conseil municipal, il n'a pas été voté, cependant, par toute la majorité du

maire Manuel Martinez. Voilà pourquoi l'édile et la société Lisea ont préparé un plan de communication et d'information ambitieux, afin « d'accompagner le projet jusqu'à sa mise en service en 2027 ».

« Nous voulons que les riverains et les Marcheprimais soient au courant de tout, et instaurer un dialogue constant. Trop de fausses informations circulent, notamment des comparaisons avec d'autres sites qui ne peuvent être comparés. On veut avancer dans l'écoute et la transparence, et consulter les riverains pour tenir compte de leur expertise, de leurs remarques, et apporter des modifications si cela est possible et nécessaire. Nous voulons donner toutes les garanties pour que notre cadre de vie soit maintenu », résume Manuel Martinez. Il admet cependant qu'il « pourra exister des nuisances », même si « tout sera fait pour les minimiser ». « Dans tout projet, il y a des inconvénient et des atouts. Mais on travaille pour le bien des Marcheprimais », ajoute-t-il. Philippe Jausserand, directeur général adjoint de Liséa, précise que le projet « est déjà très abouti », ainsi que l'on peut le voir sur les images ci-contre, et « et que tout a

été fait pour qu'il soit exemplaire au niveau environnemental ». Lisea louera l'atelier de maintenance et de remisage des trains à des opérateurs qui auront un « cahier des charges à respecter ». Si le projet est très abouti, Philippe Jausserand assure cependant qu'il « n'est pas figé » et que des sujets peuvent évoluer comme « l'insertion paysagère, la hauteur et largeur des murs antibruit, l'éclairage ». « On peut améliorer le projet avec des idées recevables et pertinentes », ajoute-t-il.

Le dispositif d'information et de communication va ainsi accompagner la mise en œuvre du projet. Le permis de construire va être déposé dans les semaines qui viennent. En septembre et octobre, trois réunions publiques vont être proposées, sur l'insertion paysagère du site, la démarche environnementale et les bénéfices pour le territoire. L'enquête publique officielle aura lieu à la fin de l'année, pour des travaux qui débiteront en 2025.

Lisea a ouvert sur son site un espace d'information alimenté en permanence. Un comité citoyen sera aussi créé pour répondre aux demandes des habitants. Enfin, la

municipalité a mis en place un dispositif original en nommant un « garant », un habitant de Marcheprime « totalement neutre », chargé « de s'assurer du « bon fonctionnement du dispositif », et d'être « le relais avec les citoyens ».

Il s'agit de Jean-Yves Gazard-Maurel, ancien élu, ex-colistier de Manuel Martinez, et membre du comité de développement (Codev) du bassin d'Arcachon. Il habite justement dans le quartier Croix d'Hins où l'on trouve le plus d'opposants au projet.

« Nous voulons donner toutes les garanties pour que notre cadre de vie soit maintenu » ■



Ils disent “non” au technicentre

XD

Depuis plusieurs mois, l'association “Marcheprime dit non” a lancé une campagne d'information pour faire échouer le projet de technicentre à Croix d'Hins.



ntre 20 et 30 membres se sont réunis vendredi soir pour exprimer leurs positions au bord de la route.

>Ils ont dit “non” au centre de maintenance pour TGV de Li-sea. Ils ont dit “non” à ce dossier quand la mairie l'a présenté à la fin de l'année 2021. Ils ont dit “non” quand Lisea, le concessionnaire LGV aux commandes de ce projet a précisé les choses. Et ils disent encore “non” maintenant, alors qu'un processus de concertation a débuté il y a quelques semaines.

Rappelons le contexte. Près de Croix d'Hins, une parcelle actuellement boisée de 18 hectares et destinée à servir un but économique ou industriel a été achetée il y a quelques mois par Lisea à la mairie de Marcheprime. En lieu et place des chênes devrait émerger bientôt de ce centre de maintenance, à proximité évidente de la voie ferrée reliant Bordeaux à Arcachon. Pour les opposants à ce projet - réunis au

sein de l'association “Marcheprime dit non” - il est toujours question aujourd'hui de « demander le retrait du projet ». C'est aussi simple que cela. Maintenant que la mairie a vendu cette parcelle pour la somme de 3, 5 millions d'euros, ce n'est plus face à la municipalité, mais face à Lisea que le collectif se dresse. Et pour cela, il s'est lancé lui aussi dans une grande campagne d'information et de sensibilisation. L'association était notamment présente au forum des associations. « Les gens commencent à s'intéresser au sujet », précise Fabrice Bron, président de l'association. Se montrer, sortir les banderoles, distribuer des flyers... Autant de moyens pour “grossir” les rangs de l'association et peser un peu plus dans le dialogue.

Le monde est “petit”

Autre approche envisagée, sensibiliser les associations environnementales du secteur. Mais également participer à l'enquête publique qui devrait se tenir d'ici quelques mois. « Nous serons très actifs à ce moment-là », précise le président de l'association. Face aux voix contraires, un dispositif a pourtant été mis en place par Lisea : trois réunions thématiques portant sur l'intégration du site et ses bénéfices... Un médiateur a été nommé. Un site web informatif est en ligne. Mais ce pas en avant ne gagne pas les faveurs de ces Marche-primais résolus. Les craintes d'hier sont encore d'actualité. Ils ne veulent pas de ce

projet...

« Nommer un médiateur n'a pas d'utilité. Quant à sa neutralité, elle est discutable », résument les opposants au projet. Le médiateur en question est un ancien conseiller municipal et ex-colistier du maire actuel. Un hasard dont l'association ne se satisfait pas. Notons que le bureau de “Marcheprime dit non” compte dans ses membres un autre ancien colistier de Manuel Martinez, Laurent Herre, mais ses membres le martèlent : « Nous sommes une association apolitique. Nous ne voulons pas de ça ! »

La première des trois réunions de cette rentrée n'a pas réussi à convaincre les membres du collectif. Qualité de vie, gestion des eaux, nuisances sonores, choix logistiques, promesses d'emplois... Les craintes exprimées hier sont toujours d'actualité mais l'association ne compte donc pas baisser les armes. Les prochaines réunions auront lieu le 19 octobre et le 16 novembre à 18h à la salle des fêtes. Voir sur le site www.lisea.fr/projet-de-smr/. ■

Lisea dresse un premier bilan de sa concertation mercredi

XD

La campagne de concertation autour du projet de centre de maintenance touche à sa fin. Une restitution aura lieu mercredi 10 janvier.



Projection du futur centre de maintenance. Photo : © L'Heudé & Associés Architectes – Galerie Blanche

>Le projet de centre de maintenance et de remisage de TGV porté par le concessionnaire Lisea, à Croix d'Hins, refait parler de lui. En cette période de rentrée, une réunion aura lieu mercredi 10 janvier prochain, de 20h à 22h30. Pour rappel, après de longs mois de présentation au public des intentions du concessionnaire LGV, la mairie a accepté en mars dernier de vendre à ce dernier une parcelle de 14 hectares. L'objet de cette vente est la construction d'un centre de maintenance pour TGV comme expliqué plus haut. Malgré les doutes de nombreux habitants venus dire leur opposition en réunion publique, la ville a vendu cette parcelle pour la somme de 3, 5

millions d'euros, promettant des emplois à la clé (Lisea annonçant 200 emplois, dont 100 emplois indirects). L'argument n'avait pas convaincu le public. Il n'avait pas non plus convaincu l'équipe de Manuel Martinez, maire de Marcheprime, puisqu'une partie de ses colistiers a fait valoir son opposition au projet. En cause également, le défrichement d'une partie du site, 12 hectares au total, mais aussi les éventuelles nuisances sonores. Le vote est passé avec 16 voix.

Mais Lisea s'était engagé à mettre sur pied un cycle de concertation qui a eu lieu cet automne. Trois réunions publiques ont été organisées sur les aspects paysagers, acoustique et environnemental, et sur les bénéfices pour le territoire. **Concert de voix contraires**

Le point final au cycle de concertation. Quelles conclusions tirer?

La réunion du 10 janvier sera l'occasion de faire une restitution de ces trois séquences et de livrer les conclusions tirées de ces échanges. Les propositions formulées par les Marcheprimais ayant participé à ces réunions seront également évoquées. La rencontre du 10 janvier se tiendra à la salle de la Caravelle. Elle réunira Manuel Martinez, mais également son voisin, Cédric Pain, maire de Mios et vice-pré-sident de

la Coban (en charge de la commission stratégie et planification territoriale). Seront également présents, le directeur général adjoint de Lisea, Philippe Jausserand, ainsi que Jean-Yves Gazard-Maurel, citoyen désigné comme médiateur « garant du bon déroulement de la démarche de consultation des habitants de Marcheprime ». Rappelons enfin que ce projet a rencontré la vive opposition d'un collectif citoyens, réuni au sein de l'association "Marcheprime dit non !" Enfin, la publicité de ce projet avait rencontré d'autres oppositions. La section locale du parti communiste avait appelé à « un large débat public », redoutant les impacts environnementaux et sociaux d'un tel projet. L' élu régional Vital Baude (Europe Écologie - Les Verts) avait rejoint le concert de voix contraires en attirant l'attention sur « l'artificialisation des sols, qui ne cesse de miter des espaces naturels indispensables ». ■

Projet de centre de maintenance LGV, 50 points d'amélioration identifiés



XD

Le maire a dit sa « satisfaction » suite à la tenue de cette concertation.

>Mercredi 10 janvier dernier, la mairie et le concessionnaire LGV Lisea organisaient une réunion de restitution du cycle de concertation qui a eu lieu cet automne. Ces trois réunions ateliers portaient sur des points précis du projet (insertion paysagère, acoustique, emploi, etc.). « La commune n'a pas souhaité prendre part à ces réunions afin de ne pas créer d'interférences avec le public », a expliqué en préambule le maire, Manuel Martinez. Pour rappel, le projet en question consiste en la création d'un centre de maintenance et de remisage de rames de TGV sur une parcelle de Croix d'Hins. Présenté il y a presque deux ans, le projet a rencontré l'opposition d'une partie des riverains, regroupés depuis au sein d'une vieille association, en somme jusqu'alors, « Marcheprime dit non ». Cette opposition a été exprimée jusque dans les travées du conseil municipal puisque la cession du terrain par la ville à Lisea pour 3, 5 millions d'euros avait provoqué une prise de parole des conseillers majoritaires opposés au projet. Dans

le calme, un dialogue s'était installé pour justifier des voix contraires au sein même de la majorité. Un plan d'accompagnement avait depuis été mis en place. Une réunion au mois de juin dernier annonçait donc la tenue de ce cycle de concertation, mais également la nomination d'un « garant ».

Acceptabilité ?

Un citoyen marcheprimais membre du comité de développement (Codev), instance consultative liée au pays Barval (bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre). Également présent lors du lancement de ce dispositif, l'agence de conseil en communication, la Seppa, déjà présente auprès de plusieurs collectivités du territoire. Objectif : travailler sur « l'acceptabilité » du projet. C'est ce même cabinet qui a accompagné les ateliers de cet automne, et qui était présent mercredi dernier pour cette restitution. Bilan, 80 participants à ces trois réunions de travail, débouchant sur 50 propositions. 40 d'entre elles connaîtront une réponse. « 4 ou 5 » restent à l'étude. Le site dédié au projet permettra d'ici peu de prendre connaissance de ces 50 points d'amélioration et propositions (voir www.lisea.fr/projet-de-smr/).

■

Marcheprime : après la concertation avec les habitants, le projet de maintenance des TGV vers l'enquête publique

Lecture 2 min

Accueil • Gironde • Marcheprime



Le futur site de maintenance des LGV à Croix d'Hins. © Crédit photo : Lisea

Par Bruno Béziat et Delphine Geay
Publié le 18/01/2024 à 11h09.



Écouter



Réagir



Voir sur la carte



Partager

Le grand projet industriel de centre de maintenance des trains à grande vitesse à Marcheprime a passé l'étape de la concertation. Le porteur du projet Lisea et la municipalité ont réuni les habitants pour faire le point

« C'est un projet industriel majeur en Nouvelle-Aquitaine. » Par ces mots, Philippe Jausserand, directeur adjoint de Lisea, a rappelé l'importance du futur centre de maintenance des trains à grande vitesse. Il l'a fait la semaine dernière, en préambule d'une réunion de restitution de la procédure de concertation qui a duré plusieurs mois. Ce centre sera implanté dans le quartier Croix d'Hins à Marcheprime, sur un terrain proche de la voie ferrée, au milieu des pins, à 500 mètres environ des premières habitations. Lisea, qui porte le projet, est propriétaire des 14 hectares depuis le 12 juin 2023, achetés 3,5 millions d'euros à

Publicité

PREMIUM



Sur Web, Tablette et Mobile

Le journal et ses suppléments
L'année sportive en images

propriétaire des 14 hectares depuis le 12 juin 2023, achetés 3,5 millions d'euros à la commune. La mise en service du centre de maintenance est prévue en 2027, après l'enquête publique au printemps et un chantier de deux ans (lire ci-dessous).

SUR LE MÊME SUJET

Gironde : un train reliant la métropole bordelaise à Lacanau ? L'idée refait surface

Des élus veulent relancer via une étude d'opportunité le projet de liaison ferroviaire entre Bordeaux Métropole et la station balnéaire. L'objectif est double : proposer un transport en commun attractif et décongestionner un axe départemental saturé aux heures de pointe



Mais cette implantation d'un important site industriel avait suscité, depuis son annonce, des critiques, réticences et inquiétudes, de la part de riverains qui vivent à Croix d'Hins. Ils craignent des nuisances sonores, visuelles et des conséquences néfastes pour l'environnement. Un collectif baptisé Marcheprime dit non s'était même créé à l'échelle de la commune. Il n'avait pas fait non plus l'unanimité dans la majorité au conseil municipal. Voilà pourquoi la municipalité de Marcheprime et la société Lisea ont mis en place un plan de communication, d'information et de concertation. La semaine dernière, Lisea et le maire Manuel Martinez ont réuni les habitants et les participants à ce dialogue pour une restitution des différentes réunions et échanges.



📷 Réunion avec les habitants la semaine dernière à la Caravelle de Marcheprime.
D. G.

Plus de 100 emplois

« Ce projet a un intérêt économique très fort pour la région, le territoire et la commune. Les retombées économiques seront importantes et on participe à ce mouvement des mobilités décarbonées lorsqu'on s'inscrit dans le ferroviaire ainsi que pour la construction d'un bâtiment vertueux », a souligné Manuel Martinez. Les retombées pour l'emploi justement, Lisea les évalue à plus de 100 directement sur le site et presque autant d'indirects. « On reçoit déjà des CV. On fera ce qui est possible pour employer des locaux à compétences égales », a précisé Philippe Jausserand, ajoutant que 10 % des heures seront consacrées à l'emploi d'insertion. Quant au projet lui-même, a-t-il évolué au terme de cette concertation, qui comprenait essentiellement des réunions et ateliers ?

« Ce projet a un intérêt économique très fort pour la région, le territoire et la commune. Les retombées économiques seront importantes »

« À travers ces réunions, on a atteint les objectifs. La consultation a été large et sans limite. Ces échanges se sont faits en transparence et bonne intelligence », a ajouté le maire. Ces discussions qui ont réuni des responsables de Lisea et 80 personnes environ, dont des adhérents des opposants de Marcheprime dit non, ont été suivies par un garant, nommé pour observer « en toute neutralité » tout le processus de dialogue. Il s'agit de Jean-Yves Gazard-Maurel, qui s'est assuré que tout était bien retranscrit. Tout sera d'ailleurs disponible sur le [site](#) de Marcheprime. Lui aussi s'est déclaré « très satisfait » de cette concertation : « Nous avons été agréablement surpris par la dynamique rencontrée », a-t-il indiqué.

SUR LE MÊME SUJET

Centre de maintenance des TGV à Marcheprime : l'Autorité environnementale a envoyé ses recommandations

La Mission régionale d'autorité environnementale a notifié cet automne ses recommandations pour l'implantation d'un centre de maintenance des TGV projeté à Marcheprime. Elle réclame des précisions sur la ressource en eau, le niveau et la justification des...



Des évolutions

Au terme de ces échanges, 50 propositions ou questions émanant des riverains ou Marcheprimais ont été recensées. « On a voulu y répondre et voir comment on pouvait les intégrer dans le projet », a souligné le directeur adjoint de Lisea. Et de citer, par exemple, le prolongement d'une vingtaine de mètres du mur anti-bruit qui permettra de gagner quelques décibels selon les mesures acoustiques,

l'amélioration également du volet paysager sur des emprises de la ville. Une proposition d'implantation de panneaux photovoltaïques est aussi à l'étude. Mais d'autres propositions n'ont pas été retenues, comme la construction d'un second mur anti-bruit.

A LIRE AUSSI

Vidéo. Naufrage au Pays basque : plus d'espoir de retrouver les deux marins disparus, les recherches interrompues

TGV directs Nantes-Bordeaux : « La rumeur que des trains contourneraient la Vendée et la Charente-Maritime est fondée »

Lors de la réunion proprement dite, devant une soixantaine d'habitants et en présence du conseiller départemental et maire de Mios Cédric Pain, le sujet de l'hydrologie a été évoqué, notamment par Marcheprime dit non. Car ce quartier de Croix d'Hins est déjà soumis à des problèmes sur l'écoulement des eaux usées et pluviales et des débordements. En résumé, ils craignent que cette nouvelle construction accentue ces difficultés. « On est attentifs aux remontées de terrain sur cette question », a admis Manuel Martinez. Lisea a promis que des améliorations seraient apportées à ce qui est déjà prévu (bassins et fossés).

Calendrier

Une enquête publique va avoir lieu au printemps. Le chantier va normalement débuter en 2025 pour deux ans, avec une mise en service en 2027.