Les caractéristiques techniques et fonctionnelles des projets

Le département de la Gironde est concerné par :

- les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux qui consistent en l'ajout d'une troisième voie supplémentaire accolée à la ligne existante et à l'aménagement ou au déplacement de quatre haltes ou gare TER sur la ligne existante ;
- le tronçon Bordeaux-Sud-Gironde du projet de lignes nouvelles, qui consiste en l'aménagement d'une ligne nouvelle ferroviaire entre le raccordement à la ligne Bordeaux-Sète au Sud de l'agglomération bordelaise à Saint-Médard-d'Eyrans.

Dans le département, ces projets se développent sur environ 112 km entre les communes de Bègles, Captieux et Saint-Michel-de-Castelnau.

Ils permettront sur le département :

- la desserte de quatre haltes ou gare TER sur la ligne existante Bordeaux-Sète (gare de Bègles, haltes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans) ;
- la desserte des territoires situés autour d'Escaudes, via la création d'une halte SRGV, localisée au niveau du raccordement Sud-Sud permettant d'assurer des liaisons entre Toulouse et l'Espagne sans passer par Bordeaux, à proximité du diffuseur A65 et de son aire de service « Cœur d'Aquitaine ».

Avec des passages en remblais très majoritaires, les projets comptent sur ce linéaire une vingtaine d'ouvrages d'art non courants.

Sur ce linéaire, le projet est globalement en déficit de matériaux, nécessitant des apports extérieurs (dont l'origine sera précisée aux stades ultérieurs d'études, conformément à la stratégie des matériaux pour le projet) ; pour autant, la mise en dépôt de matériaux non réutilisables représente près de 230 000 m^3.

Il sera alimenté en énergie électrique par deux sous-stations raccordées au réseau national de transport d'électricité de RTE, toutes deux situées sur le département : à Saint-Médard-d'Eyrans (sous-station existante) et à Saint-Léger-de-Balson, avec une alimentation à partir du poste existant de Saucats.

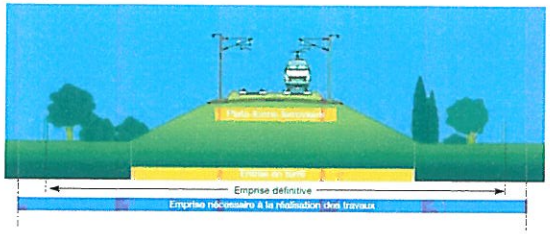
Une base travaux permettant d'assurer la construction de la ligne nouvelle et la pose des équipements ferroviaires est prévue en Gironde : à Saint-Selve, en bordure de l'A62 (avec éventuellement usage possible ultérieur en base maintenance). Cette base sera relayée par l'utilisation d'une partie de la zone de triage d'Hourcade. Cette dernière servira également de base travaux pour la réalisation des aménagements de voies en sortie Sud de Bordeaux.

Principales caractéristiques des projets en Gironde

Éléments	Longueur / nombre localisation
Aménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux	12 km
Ligne nouvelle (section courante) :	110 km
Halte SRGV	1 à Escaudes
Base travaux	1 à Hourcade (zone de triage existante) 1 à Saint-Selve
Base de maintenance	1 à Escaudes
Sous-station électrique + alimentation	1 à Saint-Médard-d'Eyrans 1 à Saint-Léger-de-Balson

Les emprises nécessaires aux projets

Les emprises (Source : Egis)



Les emprises correspondent aux espaces au sol occupés par le projet, soit en phase travaux, soit en phase d'exploitation de la voie ferrée.

Pour certaines surfaces, uniquement nécessaires lors de la phase travaux (dépôt de terre, piste d'accès au chantier, déviation temporaire de voirie, etc.) une occupation temporaire est suffisante.

Dans ce cas, les parcelles sont remises en état après travaux et les propriétaires et exploitants sont indemnisés sur la base des protocoles signés avec les organismes professionnels agricoles.

Les autres surfaces font l'objet d'une acquisition par RFF, par voie amiable ou par voie d'expropriation.

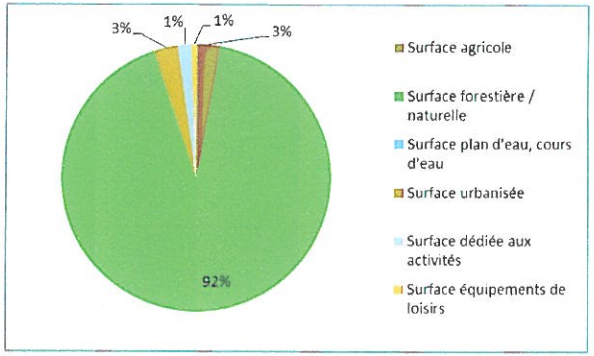
Les chiffres indiqués dans la suite du chapitre correspondent aux emprises prévisionnelles pour la phase d'exploitation, telles qu'elles sont approchées au stade actuel de conception du programme, soit :

- pour les lignes nouvelles : hors zones de tunnel, elles correspondent aux entrées en terre + 25 m de part et d'autre, excepté dans les secteurs forestiers exposés au risque d'incendie où une emprise de + 35 m au-delà des entrées en terre a été retenue pour garantir le maintien des pistes de défense de la forêt contre les risques d'incendie ;
- au niveau des aménagements de lignes existantes, elles tiennent compte des emprises du domaine ferroviaire existant qu'elles englobent et correspondent généralement aux entrées en terre + 3,5 m à 5 m des entrées en terre. Les limites d'emprise s'appuient également sur le parcellaire de manière à ne pas couper inutilement des parcelles ou ne pas faire de reliquats dans les milieux urbanisés traversés.

A ce stade des études, l'emprise ferroviaire du programme du GPSO est estimée à 6 300 ha (6 000 ha pour les lignes nouvelles et 300 ha pour les aménagements de lignes existantes) dont 1 500 ha environ dans le département de la Gironde.

Elle concerne majoritairement des espaces forestiers et naturels, comme illustré ci-dessous.

L'occupation du sol (source : Corine Land Cover) dans les emprises techniques, dans le département de la Gironde



Au titre des différentes procédures qui se dérouleront aux stades ultérieurs d'étude des projets (notamment police de l'eau et espèces protégées) constituant le programme du GPSO, des mesures de compensation environnementales seront à mettre en œuvre, selon les préconisations alors établies par les services de l'Etat.

Le besoin global surfacique en compensation estimé à ce stade du projet se situe dans une fourchette arrondie de 2 000 à 3 350 ha toutes procédures confondues, avec une enveloppe de terrains éligibles identifiée à ce jour de 30 000 ha pour la mise en place de mesures compensatoires répondant au principe d'équivalence écologique.

Cette enveloppe ne tient pas compte des mesures compensatoires susceptibles d'être prescrites en lien avec les autorisations de défrichement des boisements de pins maritimes (2 000 ha environ). Ces mesures compensatoires peuvent être de différentes natures et ne sont pas nécessairement consommatrices d'espaces supplémentaires (ex : conventionnement avec les gestionnaires, exploitants agricoles ou sylvicoles le plus souvent, des milieux concernés).

L'enquête publique préalable à la DUP porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En Gironde, il n'est pas nécessaire de mettre de SCoT en compatibilité.

Les documents d'urbanisme des communes traversées par le programme du GPSO, quand ils existent, ont été élaborés indépendamment du programme (PLU, Plan Local d'Urbanisme, ayant remplacé le POS, Plan d'Occupation des Sols). Les orientations d'urbanisme ont été arrêtées dans les années passées ou tout récemment, mais indépendamment du programme. Il convient donc de vérifier la compatibilité du programme avec les orientations d'urbanisme définies à l'échelle communale, conformément à la réglementation en vigueur.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux se traduira principalement par :

- la modification du règlement, dans les zones recoupées par la bande associée au tracé qui sera déclaré d'utilité publique ;
- la création d'un emplacement réservé dédié à la réalisation des opérations constituant le programme du GPSO et dont le bénéficiaire sera RFF ;
- la suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé créé pour le programme du GPSO ;
- le déclassement des espaces boisés classés.

La bande d'emplacement réservé faisant notamment l'objet de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme correspond, pour la section courante et les raccordements, aux emprises du projet telles que définies précédemment, augmentées de 25 m : le dimensionnement a pour objet de préserver une nécessaire souplesse pour le calage final du projet technique (défini au moment des enquêtes parcellaires).
Après mise en service de la ligne, les emplacements réservés non utilisés seront supprimés.

Pour la même raison, le déclassement des espaces boisés classés sera effectué sur encore 25 m supplémentaires de part et d'autre (sauf en site Natura 2000) ; dans tous les cas, la consommation d'espace sera limitée au strict nécessaire, et les espaces boisés pourront être classés à nouveau après mise en service, à l'initiative des collectivités.

Les communes concernées par le projet

Dans le département de la Gironde, 27 communes sont concernées par les projets et/ou leurs emprises (voir cartographie page suivante):

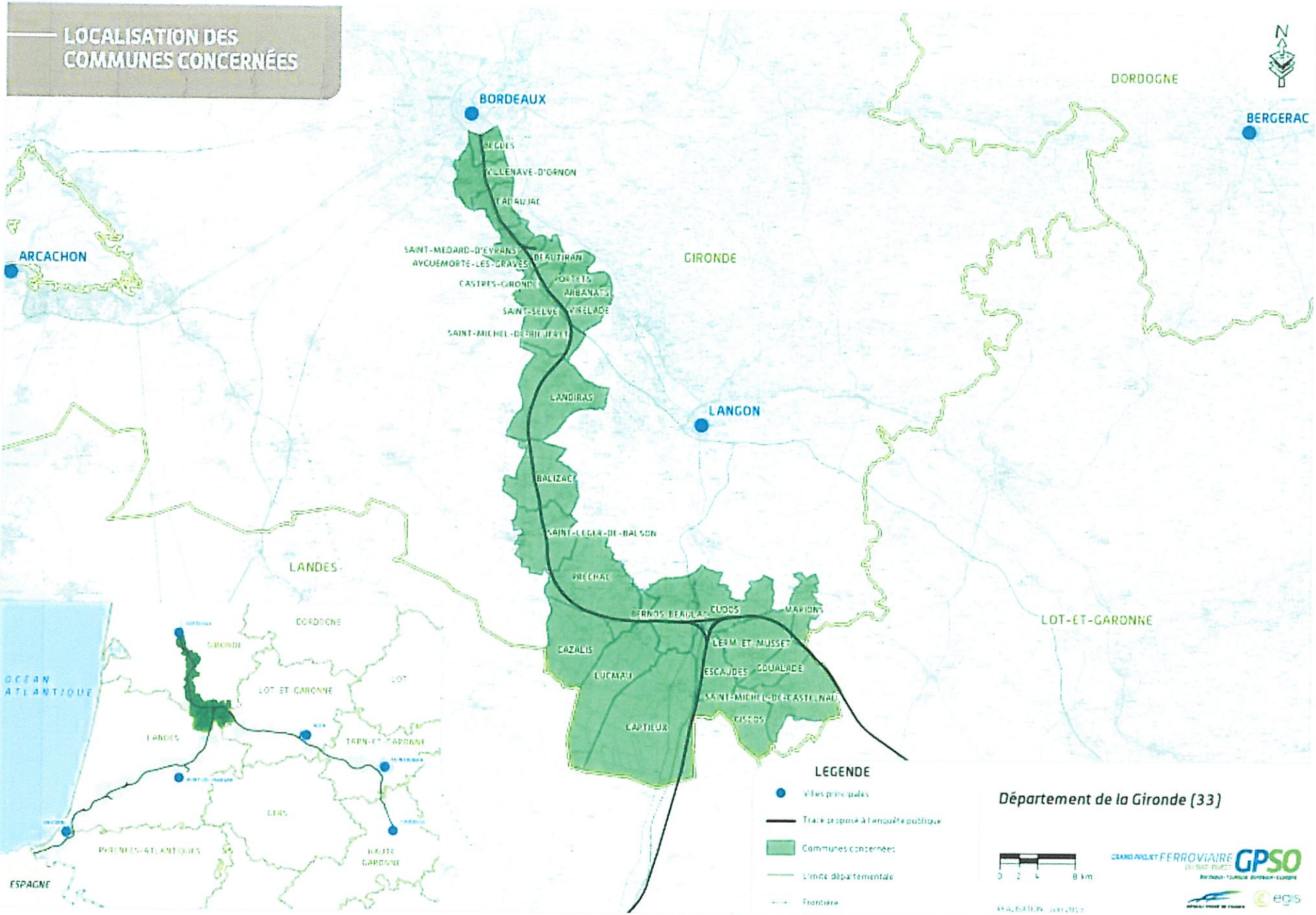
Les communes concernées par les projets dans le département de la Gironde

Les linéaires sont arrondis à la centaine de mètres.

Communes	Linéaire de projet (km)	Emprise du projet (ha) *(dont superficie au-delà du RFN et du domaine public)*	Intercommunalité
Bègles	2,9	20,8 (3 ha)	Communauté urbaine de Bordeaux
Villenave d'Ornon	3	23,5 (1,6 ha)	
Cadaujac	4,4	25,1 (10 ha)	Communauté de communes de Montesquieu
Saint-Médard d'Eyrans	2,9	28 (11,3 ha)	
Ayguemorte-les-Graves	1,5	20,4	
Beautiran	1,1	12,8	
Castres-Gironde	2,5	37,3	
Saint-Sèlve	0,5	51,7	
Portets	2,5	31	Communauté de communes du canton de Podensac
Arbanats	0 **	0,4 **	
Saint-Michel-de-Rieufret	5,2	71,9	
Virelade	0 **	21,5	
Landiras	10	121,1	
Balizac	7,5	90,3	Communauté de communes du Pays Paroupian
Saint-Léger-de-Balson	7,3	99,5	
Préchac	10,3	144,4	Communauté de communes du canton de Villandraut
Cazalis	0,9	11,9	
Lucmau	1,2	16,5	
Bernos-Beaulac	8,8	107,9	Communauté de communes du Bazadais
Cudos	9,2	119,7	
Escaudes	10,3	159,9	Communauté de communes de Captieux-Grignols
Giscos	0,6	6,9	
Captieux	8,4	110,9	
Lerm-et-Musset	4	53	
Marions	1,9	26,1	
Goualade	1	11,2	

Communes	Linéaire de projet (km)	Emprise du projet (ha) *(dont superficie au-delà du RFN et du domaine public)*	Intercommunalité
Saint-Michel-de-Castelnau	4,1	42.1	
Total	**112**	**1465.8**	

** Sur les communes d'Arbanats et de Virelade, les emprises du projet sont liées à la réalisation de rétablissements de communication

Nota : les données présentées ci-dessus sont celles connues au stade actuel des études. Elles pourront faire l'objet d'ajustements lors des phases ultérieures de mise au point des projets.

LOCALISATION DES COMMUNES CONCERNÉES