

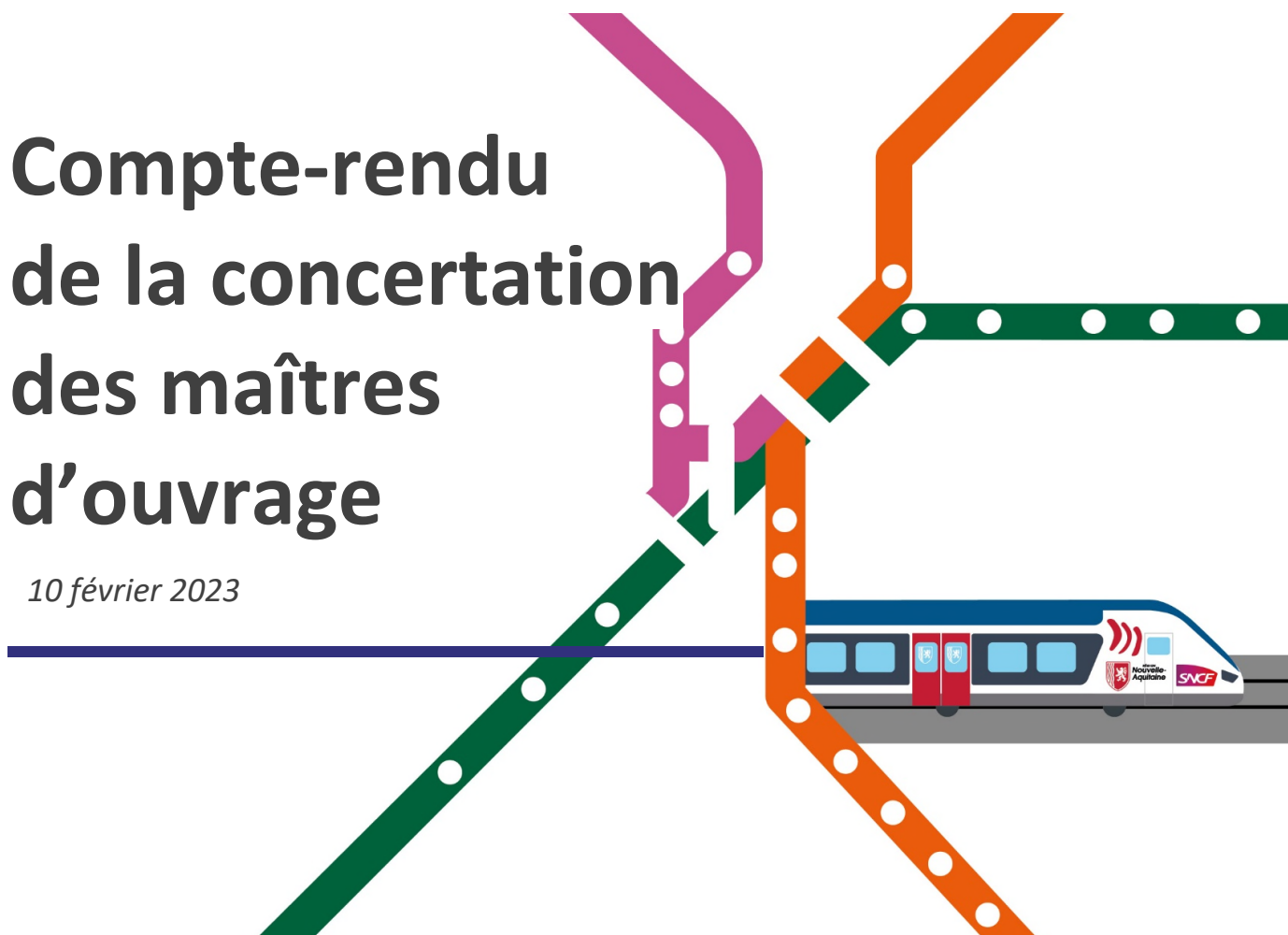
RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA LIGNE DU MEDOC

Compte-rendu de la concertation des maîtres d'ouvrage

10 février 2023



SOMMAIRE

Préambule	3
1 Présentation du projet	4
2 Modalités d'information, de participation et de mobilisation du public.....	7
3 Analyse quantitative de la participation et des thématiques évoquées.....	23
4 Analyse qualitative des avis sur les aménagements ferroviaires de la ligne du Médoc et réponses pportées.....	29
5 Analyse qualitative des avis hors périmètre de la concertation et réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs.....	51
6 Réponses aux demandes de précisions et recommandations des garants de la concertation	70
7 Les suites de la concertation	76
ANNEXES.....	77

Préambule

L'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole portent ensemble un grand projet de RER Métropolitain nécessitant la réalisation d'aménagements ferroviaires sur trois lignes de trains : Libourne-Arcachon, Langon-Saint-Mariens/Saint-Yzan et la ligne du Médoc.

*Compte tenu de la nature des aménagements (dont la création d'une halte ferroviaire à Talence Médoquine et des espaces publics attenants), les trois maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole ont organisé **des concertations** (une par ligne) **volontaires, préalables aux enquêtes publiques**, au titre du Code de l'environnement. Ces concertations se sont déroulées sous l'égide de deux garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), par décisions du 6 avril 2022.*

Du 20 septembre au 25 novembre 2022, les habitants et les acteurs des territoires concernés par le projet de RER ont pu s'informer, exprimer leur avis et échanger avec les maîtres d'ouvrages et les partenaires financeurs.

*Le présent document constitue le compte-rendu de la concertation sur **les aménagements ferroviaires de la ligne du Médoc du projet de RER Métropolitain, à savoir entre Bordeaux/Pessac et la Pointe de Grave**. Il a été réalisé par les maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole) et les partenaires financeurs du projet que sont la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et l'Etat.*

Après un rappel synthétique du projet, ce compte-rendu présente les modalités de concertation, d'information et de mobilisation du public et analyse les 1000 contributions exprimées, en séparant les avis sur les aménagements ferroviaires nécessaires et les avis hors périmètre de la concertation, tout en apportant les réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs. Il répond également aux demandes de précisions des garants de la concertation et conclut avec les suites à donner.

Le présent compte-rendu est rendu public sur le site dédié au projet, le site de la CNDP et la plateforme de la concertation.

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et objectifs

En décembre 2018, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole s'associent pour mettre en œuvre une feuille de route pour le développement d'un réseau express régional (RER) Métropolitain. Rejoints en 2020 par l'Etat, puis en 2022 par le Département de la Gironde, la feuille de route est actualisée afin d'adapter les enjeux, les périmètres et les modalités de réalisation.



Cette feuille de route poursuit trois objectifs majeurs :

1. **Réduire les inégalités** vis-à-vis de l'offre de transports des habitants des zones péri-urbaines **en offrant des solutions de transport en commun efficaces** ;
2. **Lutter contre la congestion routière** de la métropole ;
3. **Baisser les émissions** de gaz à effet de serre et de polluants, en offrant des solutions alternatives à la voiture individuelle attractives en temps de parcours.

1.1.1 Un projet autour de quatre volets d'actions majeures

La feuille de route traduit l'engagement des collectivités, préfigure la répartition des investissements entre partenaires co-financeurs et s'articule autour de quatre volets d'actions :

- une amélioration de la **desserte en train** ;
- une amélioration de la **desserte en car** (avec de nouveaux cars express) ;
- la mise en place d'un **billet unique** sur tous les réseaux de transport du grand Bordeaux (trains, cars, bus, tramways) ;
- une **communication** accentuée pour faire connaître ces nouveaux services au plus grand nombre.

1.1.2 Le volet d'investissement ferroviaire au cœur des concertations

Le lecteur pourra utilement se reporter au dossier de concertation pour un descriptif détaillé des aménagements.

Les concertations préalables, menées du 20 octobre au 19 novembre, concernent le volet d'investissements ferroviaires, qui couvre trois lignes de TER existantes :

- **la ligne 41U Libourne — Arcachon** ;
- **la ligne 43U Langon — Saint-Mariens/Saint-Yzan** ;
- **la ligne 42 Bordeaux/Pessac — Pointe de Grave.**

En effet, le projet de RER Métropolitain repose sur l'amélioration de la capacité du réseau et l'optimisation de son utilisation. Les opérations prévues dans le cadre du projet visent à renforcer l'offre de service TER sur les trois lignes avec :

1. **une fréquence de desserte à la demi-heure** (jusqu'à Macau, en heures de pointe jusqu'à Lesparre et un train toute les 2 heures entre la Pointe de Grave et Bordeaux) et – dans un second temps et à plus long terme – au quart d'heure, grâce à une hausse du nombre de trains en circulation sur une plage horaire élargie ;
2. **une desserte de l'ensemble des arrêts du périmètre RER**, selon le principe d'un service omnibus, avec les TER longs parcours existants "semi-directs" en complémentarité ;
3. **un voyage sans changer de train** à Bordeaux Saint-Jean entre Libourne et Arcachon et entre Saint-Mariens/Saint-Yzan et Langon (notion dite de « diamétralisation » de ces lignes).

Par la nature des aménagements prévus, dont la création de la halte et du pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine, le volet ferroviaire du projet de RER Métropolitain est soumis à la participation du public. Les maîtres d'ouvrage et partenaires ont fait le choix de concerter sur les 3 lignes en même temps malgré des degrés d'avancement différents, pour une meilleure information et participation du grand public.



Carte des aménagements ferroviaires envisagés

1.2 Partenaires et maîtrises d'ouvrage

1.2.1 Les partenaires du RER Métropolitain

Le RER Métropolitain est né **en 2018, d'un partenariat entre la Région et la Métropole**, avec la volonté forte d'améliorer les mobilités de l'aire urbaine bordelaise.



TER Nouvelle-Aquitaine, modèle Regio2N (crédit A. Querleau)

Les deux collectivités ont sollicité **des financements de l'Etat**, octroyés via les Contrats de Plan Etat-Région (CPER), qui a rejoint la gouvernance du projet **en 2020**.

Partageant les mêmes objectifs, **le Département de la Gironde** a fait part, lors de sa séance du 22 novembre **2021**, de son **souhait de rejoindre le partenariat**.

C'est l'ensemble de leurs participations financières que les partenaires s'engagent à mobiliser qui permet de porter ce projet ambitieux.

1.2.2 Les maîtres d'ouvrage du volet ferroviaire

Afin de mettre en œuvre le projet, les partenaires ont sollicité l'appui technique de la SNCF (**SNCF Réseau, maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires** et **SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage des deux haltes ferroviaires** : Talence Médoquine et Le Bouscat Saint-Germain¹).

Bordeaux Métropole intervient également en tant que **maître d'ouvrage sur les aménagements des espaces publics attenants aux nouvelles haltes**.

1.3 Coût et calendrier prévisionnels

À ce stade de définition du projet, le budget prévisionnel pour les trois lignes est évalué à 590 M€ (conditions économiques 2020) pour le volet infrastructures ferroviaires (comprenant notamment la création des 2 haltes). Il sera financé par les 4 partenaires : Etat, Région, Département et Métropole.

Pour les aménagements de **la ligne du Médoc**, les partenaires ont provisionné un budget de **200 M€ d'investissement** (enveloppe prévisionnelle).

En complément, il est également envisagé d'investir **90 M€ pour l'acquisition de matériels roulants supplémentaires** pour assurer l'augmentation de desserte, financés par la Région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole.

¹ La halte du Bouscat Sainte-Germaine a fait l'objet d'une concertation en 2019. Elle est actuellement en travaux et ne fait l'objet des présentes concertations.

2 Modalités d'information, de participation et de mobilisation du public

2.1 Contexte des concertations

2.1.1 Cadre réglementaire

Comme indiqué précédemment, la mise en œuvre du RER Métropolitain nécessite la réalisation d'aménagements ferroviaires sur trois lignes de TER : 41U Libourne-Bordeaux-Arcachon, 43U Langon-Bordeaux-Saint-Mariens/Saint-Yzan et 42 Bordeaux/Pessac – Pointe de Grave, pour permettre des liaisons décarbonées et attractives entre la métropole de Bordeaux et son bassin de vie.

Par la nature des aménagements prévus, le projet de RER Métropolitain est soumis à la participation du public vis-à-vis :

- du Code de l'environnement, pour les aménagements ferroviaires, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, faisant l'objet d'une évaluation environnementale ;
- du Code de l'urbanisme au titre de l'article L.103-2, pour la création d'une halte ferroviaire à Talence Médoquine.

Le droit d'option introduit par la loi ASAP de 2020 permet aux maîtres d'ouvrage de soumettre un projet uniquement au Code de l'environnement lorsqu'il est également soumis au Code de l'urbanisme, à condition de placer les concertations préalables aux enquêtes publiques sous l'égide d'un garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) au titre de l'article L.121-17, aux conditions définies par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement.



Réunion publique à lesparre

Réglementairement, chacune des trois lignes TER fait l'objet d'une concertation dédiée. Afin d'assurer une cohérence à l'échelle du RER Métropolitain et d'optimiser les moyens, les trois maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole) et les partenaires ont décidé de mener trois concertations de manière concomitante pour l'ensemble des lignes (en incluant le pôle d'échanges multimodal et la halte de Talence Médoquine).

2.1.2 La Commission Nationale du Débat Public et le rôle des garants

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est l'autorité administrative indépendante chargée de garantir le droit individuel à l'information et à la participation de toute personne sur des politiques publiques, plans, programmes et projets ayant un impact significatif sur l'environnement. Pour garantir ce droit, la Commission a nommé le 6 avril 2022 deux garants, Messieurs Walter ACCHIARDI et Denis SALLES.

Les garants, désignés par la CNDP, sont des personnes **neutres et indépendantes** dont la mission est de **veiller au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation du public.**

- **En amont de la concertation** : les garants ont rencontré les acteurs clés du territoire pour bien comprendre le contexte du projet, et ont fait part de leurs recommandations vis-à-vis des modalités d'information et de concertation, notamment sur le dossier de concertation.
- **Pendant la concertation** : ils ont participé à l'ensemble des rencontres, recueilli les remarques du public sur le déroulement de la concertation et poursuivi leurs rôles de conseils auprès des maîtres d'ouvrage.
- **Après la concertation** : ils réalisent des bilans des trois concertations (un par ligne) et proposent des modalités pour la poursuite du dialogue.

Les garants, messieurs Walter ACCHIARDI et Denis SALLES étaient joignables par mail durant toute la durée de la concertation.

2.1.3 Dates clés des concertations

- Saisines de la CNDP par les maîtres d'ouvrage : 21 mars 2022 pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et 1 avril 2022 pour Bordeaux Métropole
- Nomination des garants : 6 avril 2022
- Concertations préalables : du 20 septembre au 25 novembre²
- Mise en ligne des bilans de la concertation des garants : 20 décembre 2022.

2.2 Périmètre et cibles des concertations

2.2.1 Le périmètre des concertations

Pour la ligne du Médoc, les aménagements les aménagements à l'étude et soumis à concertation sont :

- l'aménagement de la halte ferroviaire avec pôle d'échange multimodal de Talence Médoquine ;
- les opérations de régénération et de modernisation de la ligne.



² Initialement prévue pour le 19 novembre 2022, la clôture de la concertation a été décalée au 25 novembre 2022 sur recommandation des garants de la concertation.

L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement dispose que la concertation préalable permet de débattre:

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

2.2.2 Les cibles des concertations

Les concertations ont pour but d'associer le public aux décisions qui le concernent. **Elles sont ouvertes à tous : riverains des futurs travaux, usagers actuels ou futurs des transports ou acteurs du territoire (économiques, associatifs...).**

2.3 Modalités d'information et de participation du public

2.3.1 Les objectifs des concertations

Les concertations, qui se sont déroulées du 20 septembre au 25 novembre, avaient pour objectifs de :

- **donner une information claire et complète** sur les objectifs et caractéristiques des trois lignes concernées par le RER Métropolitain (composantes techniques, coûts et calendrier) ;
- **apporter des réponses** aux questions du public ;
- **permettre au public de formuler et partager leurs contributions ;**
- **enrichir la réflexion des maîtres d'ouvrage** pour la poursuite des études.

2.3.2 Phase préalable aux concertations

SNCF Réseau et les partenaires ont fait le choix de mobiliser Res publica, agence spécialisée dans la conception et l'animation de dispositifs participatifs, pour préparer et animer les concertations.

Dès le lancement de la mission une étude de contexte a été menée : 19 entretiens ont été réalisées auprès des élus partenaires et du territoire, des maîtres d'ouvrage et d'acteurs associatifs et économiques. Cette étude a permis de mieux comprendre les attentes et les éventuelles craintes vis-à-vis du projet, d'une part, et de la concertation, d'autre part.

L'analyse de ces attentes a permis d'aboutir à **une première version des modalités de concertation** qui ont ensuite fait l'objet **d'échanges avec les garants**, ayant eux-mêmes réalisé une étude de contexte indépendamment des partenaires et maîtres d'ouvrage (se reporter au chapitre 2.5).

Les grandes lignes du dispositif ont finalement été présentées, amendées puis validées lors **d'un séminaire entre les élus partenaires**. Par la suite, des échanges réguliers avec les garants ont permis **d'adapter le dispositif au fil de l'eau**. Par ailleurs, des rencontres entre SNCF Réseau et des élus (Saint-Mariens/Saint-Yzan et Lesparre notamment) ont été organisées en amont des concertations.

Le 8 septembre 2022, un séminaire proposé par l'Etat et les financeurs du projet, à destination des élus locaux a été organisé afin de partager avec eux l'avancement du projet et les modalités de concertation. Lors de cette rencontre, les élus ont pu faire part de leurs remarques et poser des questions. Ils ont ensuite été invités à mobiliser les habitants de leurs territoires à participer aux rencontres et via la plateforme de participation.

2.3.3 Modalités d'information sur le projet

Afin de permettre à chacun de s'informer et de comprendre les différentes composantes du projet, le dispositif suivant a été mis en place.

Le dossier de concertation relatif au volet ferroviaire du RER Métropolitain a été mis à disposition du public :

- dans les 14 lieux de mises à disposition des registres : Arcachon, Bassens, Bordeaux, Gujan-Mestras, Langon, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice et Cameyrac, Saint-Mariens, Saint-Yzan-de-Soudiac, Talence, Vayres, Izon, ainsi qu'à Lesparre à la demande de la commune ;
- à chacune des rencontres et réunions organisées dans le cadre de la concertation ;
- sur le site internet projet et la plateforme participative en ligne dédiée au projet, où il pouvait être téléchargé.

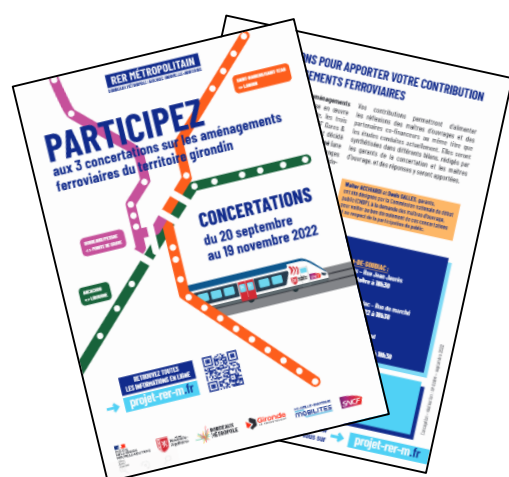


Dossier de concertation

En parallèle, un exemplaire a été envoyé à chaque commune disposant d'une gare sur le tracé. Des versions complémentaires ont été envoyées aux communes qui en faisaient la demande.

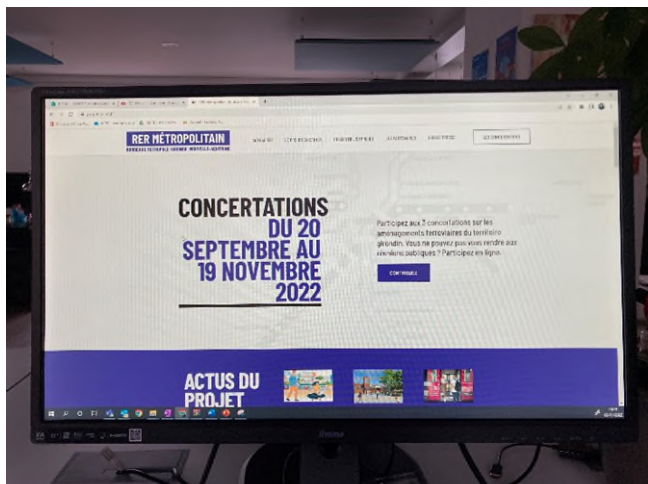
Le dossier de concertation (28 pages) présente les principales composantes du projet de RER Métropolitain : ses fondements, ses objectifs, les composantes ferroviaires des trois lignes ferroviaires et les modalités des concertations préalables ; il a été imprimé en 1 300 exemplaires.

Un dépliant d'information (au format A5, 3 volets), présentant les grandes composantes du projet, les modalités de concertation et les dates des réunions publiques et ateliers, a été remis aux personnes rencontrées lors de l'ensemble des rencontres avec le public ; il a été imprimé et distribué en 2 000 exemplaires.



Une exposition, composée de 4 panneaux, a été utilisée dans chacune des rencontres avec le public (rencontres dans l'espace public, réunion publiques et ateliers). Elle permettait de découvrir les principaux enjeux du RER Métropolitain, les objectifs en matière ferroviaire et ses principales composantes. Un panneau générique et un panneau pour chacune des lignes ont été réalisés.

Le site internet www.projet-rer-m.fr, dédié au projet du RER Métropolitain, a été actualisé afin de mettre plus en avant le volet ferroviaire et les concertations.



Page d'accueil du site projet du RER Métropolitain

Une page dédiée aux concertations a été créée. Elle comportait les principales informations : les documents à télécharger, la liste des aménagements envisagés, les modalités de concertation, les dates des rencontres et les coordonnées des garants.

Un bouton « Contribuez », positionné en haut de la page d'accueil, permettait de rejoindre la plateforme de participation.

Du 20 septembre au 25 novembre, **24 293 utilisateurs ont consulté le site du projet.**

Une plateforme de participation (<https://projet-rer-m.bordeaux-metropole.fr/participation/les-amenagements-ferroviaires-du-rer-metropolitain>) a été développée sur la base de l'outil participatif de Bordeaux Métropole. Cette plateforme a permis de :

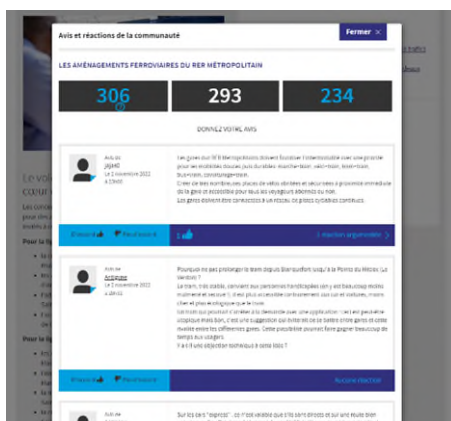
- centraliser les informations sur le projet, et notamment des documents complémentaires, des études, ainsi que des renvois vers des sites en lien avec le RER, les supports et comptes-rendus des rencontres... Ces éléments ont été publiés avant et pendant la concertation ;
- partager les modalités de concertation et les dates des rencontres (c'est également ici que les liens des rencontres mixtes ont été diffusés) ;
- donner la possibilité au public de participer via le module de débat en ligne qui permettait de déposer une contribution et de commenter celles des autres internautes.

La plateforme a enregistré 4 694 visites (dont 3 213 visiteurs uniques) sur la période de concertation et 8 174 pages vues.

Une vidéo de présentation a permis de présenter les grandes composantes du RER Métropolitain, réalisée en motion design et d'une durée de moins de 3 minutes. Elle a été publiée en ligne sur Youtube (258 vues) et diffusée lors des réunions publiques.

Enfin, un dispositif de **Foire aux Questions** a été mis en ligne au lancement de la démarche, puis actualisé à deux reprises, le 26 octobre puis le 15 novembre 2022. Il visait à répondre à des questions posées par les participants en ligne ou lors des temps d'échanges publics au fur et à mesure de la concertation. La dernière version (la plus complète) du document est consultable sur la plateforme de participation.

2.3.4 Modalités d'information sur la concertation³



La plateforme de participation (<https://projet-rem.bordeaux-metropole.fr/participation/les-amenagements-ferroviaires-du-rer-metropolitain>) permettait à tout un chacun de déposer une contribution en ligne ou de commenter celles des autres.

Au cours de la concertation, **452 avis et 329 réactions, soit un total de 781 contributions** ont été déposées en ligne.

Capture d'écran du débat en ligne

14 registres étaient mis à disposition dans les communes concernées par des aménagements ferroviaires (aux heures habituelles d'ouverture) :

- dans les mairies principales de : Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Lesparre, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice et Cameyrac, Saint-Mariens, Saint-Yzan-de-Soudiac, Vayres et Izon ;
- Bordeaux : Cité municipale, 4 rue Claude Bonnier, Box 27 ;
- Langon : Centre Technique Et Administratif Municipal (CTAM), Avenue Léon Jouhaux ;
- Talence : Service urbanisme, Hôtel de ville, Rue du Professeur Arnozan.

Lesparre ne fait pas l'objet d'aménagements connus à ce jour, néanmoins un registre a été mis à disposition à la mairie à la demande du maire lors du séminaire des élus locaux.

22 contributions ont été déposées via ces registres, dont 7 n'ayant pas attrait directement au projet (détournements par un groupe scolaire).

Les 6 réunions publiques ont été organisées, une par branche (5 rencontres) et une dédiée à la halte et au pôle d'échanges multimodal de Talence-Médoquine :

Réunion publique à Arcachon, le 26 septembre.

Réunion publique à Talence, le 4 octobre.

Réunion publique à Libourne, le 10 octobre.

Réunion publique à Saint-Yzan-de-Soudiac, le 19 octobre.

Réunion publique à Langon, le 24 octobre.

Réunion publique à Lesparre, le 2 novembre.



Réunion publique de Lesparre

³ Pour plus de détails, se reporter au chapitre 3 « Analyse quantitative de la participation et des thématiques évoquées »

Ces réunions se déroulaient de 18h30 à 20h30/21h, organisés en deux temps : un temps de présentation du projet et du cadre des concertations, avec mot d'accueil par la commune concernée, Introduction par les partenaires cofinanceurs du projet, présentation des garants de la concertation : rôle et missions, modalités de concertations : « comment s'informer et participer ? » et présentation du volet ferroviaire et de ses aménagements, suivi d'un temps de questions et réponses.

Les réunions publiques ont permis de réunir environ **500 participants**.

Réunions publiques mixtes :

Afin de faciliter la participation aux réunions publiques à tous, et à la demande des garants, les partenaires ont ouvert la possibilité de se connecter aux réunions publiques par internet pour écouter la présentation du projet et réagir via le tchat. Le dispositif qui a été mis en place au cours de la concertation a concerné les réunions faites à : Libourne, Saint-Yzan, Langon et Lesparre.



Deux ateliers participatifs ont été organisés pour approfondir certains aspects du projet avec le grand public et les associations : la halte ferroviaire et les espaces publics attenants de Talence Médoquine, le 17 octobre et les conditions de réussite du RER Métropolitain, le 7 novembre. Le premier a réuni environ 60 personnes, le second 45 personnes.

L'atelier sur la halte ferroviaire et les espaces publics attenants de Talence Médoquine s'est déroulé en trois temps :

- une balade commentée aux abords du site,
- collectivement les participants indiquaient les points forts, les points critiques et les axes d'amélioration du projet présenté,
- restitution et réponses du maître d'ouvrage aux questions des participants.



L'atelier sur les conditions de réussite du RER Métropolitain s'est déroulé en trois temps :

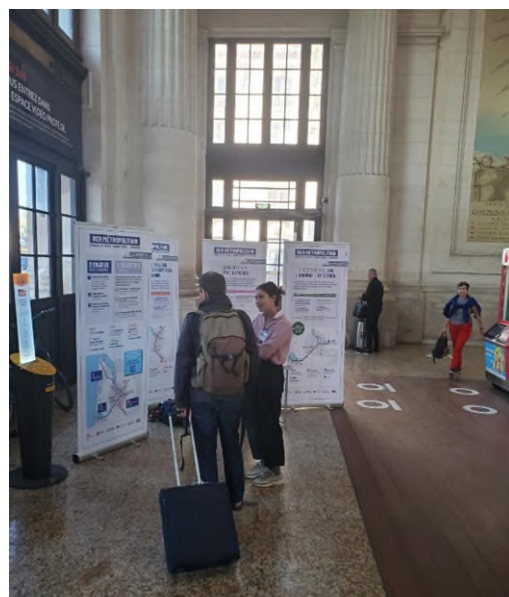
- 1) travail collectif sur l'évaluation des critères de réussite du RER
- 2) travail collectif d'approfondissement des conditions de réussites par thématique
- 3) partage des travaux collectifs et conclusions.



Des rencontres dans l'espace public et dans le train ont eu lieu au début de la concertation et en amont des réunions publiques, afin de faire connaître le projet de RER Métropolitain, inviter le grand public à participer à la concertation et mobiliser pour les réunions et ateliers. **Environ 800 personnes** ont été rencontrées.

8 rencontres ont été organisées dans l'espace public ou des lieux de passage :

- Bordeaux Saint-Jean (gare hall 1) > 22/09 - 16h-19h
- Biganos (parvis de la gare) > 23/09 - 6h-8h30
- CHU de Talence (siège administratif) > 27/09 - 11h30-14h
- Université de Bordeaux (Campus Talence) > 29/09
- Beautiran (parvis de la gare) > 30/09 - 6h-8h
- Saint-André-de-Cubzac (marché) > 01/10 - 9h-12h
- Saint-Loubès (événement sportif) > 01/10 - 17h30-18h
- Macau (école + marché nocturne) > 07/10 - 16h-20h



Rencontre de proximité Bordeaux Saint-Jean

5 rencontres ont été organisées dans les trains en heures de pointe (allers et retours) :

- Branche Bordeaux – Arcachon > 22/09 (matin)
- Branche Bordeaux – Libourne > 27/09 (matin)
- Branche Bordeaux – Saint-Mariens/Saint-Yzan > 11/10 (matin)

- Branche Bordeaux – Langon > 11/10 (matin)
- Branche Bordeaux – Lesparre > 30/09 (fin de journée)

Lors de cette concertation, SNCF Réseau a expérimenté une démarche d'évaluation de la qualité de l'information, des échanges avec les porteurs du projet et de l'organisation des modalités de rencontres en deux temps, sous forme d'une distribution de questionnaire aux participants de 3 des 5 réunions publiques et des 2 ateliers, et d'un questionnaire aux participants volontaires après la clôture de la phase de concertation. Retrouvez les résultats sur <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/nouvelle-aquitaine/rer-metropolitain/concertation>.



Rencontre de proximité au siège du CHU Pellegrin (Talence)

2.4 Modalités de mobilisation du public

Le **dispositif légal** mis en œuvre était composé d'une **affiche légale**, distribuée aux communes concernées par les aménagements et diffusée 15 jours avant le lancement de la concertation, et d'une **annonce presse légale** publiée dans deux revues (Sud-Ouest et Journal du Médoc) le vendredi 2 septembre 2022. De plus, une affiche complémentaire a été envoyée le jeudi 17 novembre aux mêmes communes pour annoncer la prolongation des concertations.

Une **annonce presse** plus communicante a été publiée dans le journal Sud-Ouest pour faire connaître les concertations et mobiliser les girondins. Celle-ci a été publiée à deux reprises : le 22 septembre et le 26 septembre.



Parution dans Sud-Ouest le 22 septembre



Affiche de la concertation dans l'espace public



Cartonnette dans les trains

Un dispositif d’affichage a été déployé sur le territoire. Deux types d’affiches ont été réalisées : une affiche générique appelant à participer via la plateforme et des affiches spécifiques à chaque réunion publique.

Les dépliants ont été très utiles pour mobiliser toutes les personnes rencontrées dans l’espace public, les trains et lors des réunions publiques.

Pour maximiser leur déploiement, les affiches et les dépliants ont été mis à disposition des personnels des gares pour être distribués dans les gares suivantes : Libourne, Bassens, Saint-Mariens, Saint-André de Cubzac, Langon, Cérons, Beautiran, Arcachon, La teste, La Hume, Gujan, Le Teich, Facture, Marcheprime, Gazinet, Pessac, Blanquefort, Macau, Margaux, Pauillac, Lesparre, Soulac.

Afin de mobiliser les usagers du train, **des annonces contrôleurs** ont été réalisées dans les TER sur le périmètre du projet, une première fois pendant la semaine du 26 septembre pour annoncer l’adresse du site de la participation et une seconde fois entre le 13 et 27 et octobre pour inviter à participer aux réunions publiques en présentiel ou en distanciel.

Des cartonnets ont également été mises à disposition des contrôleurs pour être distribuées dans les TER pendant la concertation.

En matière de relations presse, 12 communiqués ont été diffusés aux médias locaux :

- Communiqué d’annonce de l’organisation d’une concertation, le 9 septembre
- Communiqué d’ouverture de la concertation, le 20 septembre
- Communiqué pour la réunion publique d’Arcachon, le 22 septembre
- Communiqué pour la réunion publique de Talence, le 28 septembre
- Communiqué pour la réunion publique de Libourne, le 7 octobre
- Communiqué pour l’atelier participatif de Talence Médoquine, le 14 octobre
- Communiqué pour la réunion publique de Saint-Yzan-de-Soudiac, le 17 octobre
- Communiqué pour la réunion publique de Langon, le 20 octobre
- Communiqué pour la réunion publique de Lesparre, le 27 octobre
- Communiqué pour l’atelier participatif sur les conditions de réussite du RER, le 2 novembre.
- Communiqué pour annoncer la prolongation de la concertation, le 18 novembre
- Communiqué de clôture, le 2 décembre.

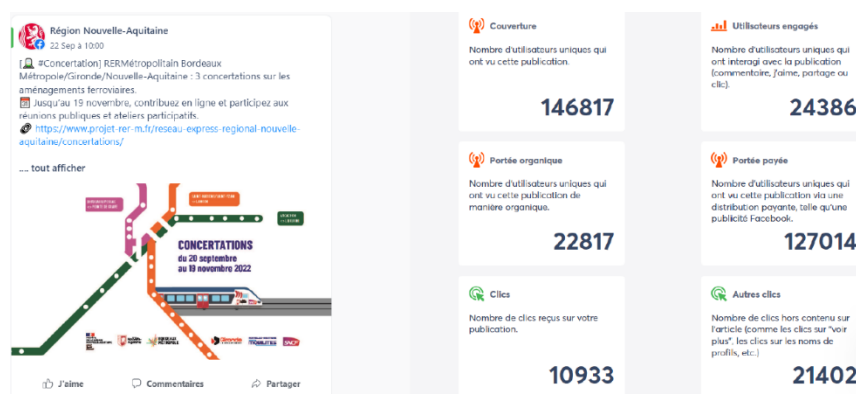
L’ensemble de ces actions vis-à-vis de la presse ainsi que la présence des journalistes aux réunions publiques ont conduit à la parution de nombreux articles du 20 septembre au 25 novembre, offrant une belle visibilité à la concertation. *

44 articles dans la presse (Sud-Ouest, 20minutes, le Moniteur, France 3, actu.fr, Le Journal du Médoc, Courrier de Gironde, Le Résistant, Haute-Gironde, Le Moniteur, News Tank Mobilités) **et 22 reportages à la TV et à la radio** (TV7, France 3 Aquitaine, France Bleu Gironde, RCF Bordeaux, O2Radio, NRJ, Wit FM, RTL2, Chérie FM, ARL et Virgin Radio) **ont été réalisés sur la période** spécifiquement sur le RER Métropolitain et ses concertations.

Les réseaux sociaux des partenaires (Région, Département et Métropole) ainsi que **des maîtres d'ouvrage** (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ont été mobilisés pour maximiser la mobilisation. Durant la concertation plusieurs séries de publications (le plus souvent sponsorisées) ont été réalisées, permettant de toucher un grand nombre d'internautes.

La **Région Nouvelle-Aquitaine** a activé une campagne digitale tout au long de la concertation⁴ :

- Une campagne « **Concertation RER Métropolitain** » diffusée du 22 septembre au 29 septembre dans un objectif de notoriété pour renforcer la visibilité de la concertation. Cette campagne a entraîné 1,6 millions « d'impressions » (les impressions correspondent au nombre de fois où un internaute a vu apparaître l'information sur la page qu'il visitait).
- Une campagne **de 7 posts sponsorisés sur les réseaux sociaux** (la page Facebook de la Région et le compte Twitter @NouvelleAquitaine) qui a entraîné plus de 12 000 clics sur le lien renvoyant vers le site du projet.



Résultats d'un post sponsorisé émis par la Région Nouvelle Aquitaine le 22 septembre 2022

Bordeaux Métropole a également mobilisé ses propres réseaux :

- **12 publications** ont été diffusées via **Twitter** (4 publications), **Facebook** (5 publications) et **LinkedIn** (3 publications) avec les comptes "Bordeaux Métropole". 11 900 personnes ont vu ces contenus ;
- **35 publications** ont été diffusées via **Twitter** (20 publications) et **Facebook** (15 publications) avec les comptes "Bordeaux Métropole se déplacer / circulation". Entre le 13 octobre et le 26 novembre. 5700 personnes ont vu ces contenus.

SNCF Réseau a mené deux campagnes sur les réseaux sociaux :

- du 11 au 20 octobre 2022, un post sponsorisé sur Facebook a généré 97561 impressions, 2001 clics sur le lien renvoyant vers le site de la participation ;

SNCF Réseau Sponsorisé

Concertation RER Métropolitain en Nouvelle-Aquitaine : participer à la réunion publique du 2 novembre à Lesparre !

Une réunion publique avec les maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs du RER Métropolitain est organisée le mercredi 2 novembre 2022 à Lesparre à 18h30. Venez découvrir le projet et les opérations de régénération et de modernisation prévues sur la ligne du Médoc, de Bordeaux/Pessac à la Pointe de Grave, soumis à concertation.

Vous ne pouvez pas vous rendre à la réunion publique ? Participez en ligne !

PARTICIPEZ aux 3 concertations sur les aménagements ferroviaires du territoire grandin

CONCERTATIONS du 20 septembre au 19 novembre 2022

Contributions en ligne
Réunions publiques
Ateliers participatifs

PROJET-RER-M. BORDEAUX-METROP...
Participez à la réunion publique En savoir plus

⁴ Le bilan des actions portées par la Région Nouvelle Aquitaine est consultable en annexe

- du 28 octobre au 2 novembre 2022, un second post sponsorisé a été posté sur Facebook pour annoncer la réunion publique de Lesparre. Il a généré 25077 impressions et 271 clics sur le lien vers l'inscription à la réunion publique.

En complément, et pour mobiliser plus particulièrement les usagers, **SNCF Voyageurs** (Fil Info Trafic TWITTER (@TERNouvelleAQ) a diffusé 10 publications :

- 20/09 : lancement des concertations
- 21/09 : Rencontres dans les trains entre Bordeaux et Arcachon
- 26/09 : Concertation à Arcachon
- 27/09 : Rencontres dans les trains entre Bordeaux et Libourne
- 03/10 : Réunion publique à Talence
- 07/10 : Réunion publique à Libourne
- 10/10 : Relance réunion Publique à Libourne
- 21/10 : Réunion publique à Langon
- 24/10 : Relance réunion publique à Langon,
- 02/11 : Concertation à Lesparre

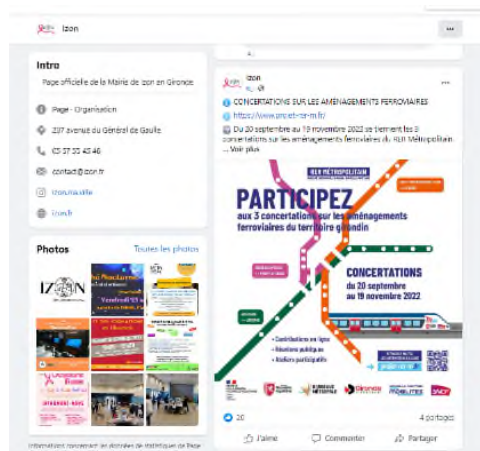
Enfin, **les communes** (notamment celles accueillant des réunions publiques) ont également partagé des publications afin d'inviter les habitants du territoire à participer aux rencontres ou en ligne via la plateforme.

FOCUS : KIT DE COMMUNICATION

Un kit de communication a été partagé aux communes ayant une gare sur les 3 lignes concernées par les concertations. L'objectif : offrir des éléments prêts à l'emploi pour démultiplier la mobilisation. Ce kit numérique était composé du dossier de concertation, du dépliant, d'une affiche, d'un article clé en main pour site internet et de publications pour les réseaux sociaux (Facebook et Twitter).

Il a notamment permis de mobiliser pour les réunions publiques. Les villes suivantes s'en sont saisis : Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Izon, Langon, Lesparre, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Mariens, Saint-Sulpice-de-Cameyrac, Saint-Yzan-de-Soudiac et Talence.

En complément de l'utilisation de ces outils, certaines villes ont adressé un mailing à leur liste de contact pour les inviter aux rencontres. C'est le cas de la Ville de Talence qui a invité les membres de ses conseils de quartiers à participer aux rencontres.



Capture d'écran Facebook Ville d'Izon

L'article **clé en main** a également été utilisé par SNCF Voyageurs sur le site : <http://www.ter.sncf.com/nouvelle/aquitaine> offrant ainsi de la visibilité à la démarche auprès des nombreux usagers du TER.



Capture d'écran du site TER Nouvelle-Aquitaine

Les maîtres d'ouvrage et partenaires ont transmis à différents réseaux (CCI Gironde, Invest Bordeaux, usagers du réseaux TBM, usagers des 5 branches TER, participants aux comités de ligne, communes et communautés de commune du territoire, associations rencontrées par les garants...) **un mail prérédigé** pour informer ces publics spécifiques de la tenue de la concertation.

Enfin tout au long de la démarche, SNCF Réseau a constitué **une liste des participants aux rencontres publiques**, recueillant environ 500 adresses mails. Des envois ont été régulièrement fait aux participants des réunions qui ont souhaités recevoir des informations sur le projet de RER : présentations et comptes rendus/verbatim, réponses à des contributions, mise en ligne de nouveaux documents sur la plateforme, annonce des prochaines rencontres, de la prolongation des concertations, etc.

Information pour la mise en place du dispositif mixte

Suite à la décision d'organiser des réunions publiques **en format présentiel-distanciel en cours de concertation**, des actions de communication ont été mises en place. Tout d'abord, une information spécifique a été publiée **sur la plateforme de participation** (et dans chaque page événement), puis **les collectivités concernées en ont été informées** et ont été invitées à **partager les liens créés** pour chaque rencontre auprès de leurs habitants (réseaux sociaux et sites Internet). La presse a également été informée par le biais de **communiqués** et des publications ont été réalisées sur **divers réseaux sociaux** (SNCF Voyageurs, Bordeaux Métropole, communes...).

2.5 Echanges entre les garants de la concertation, les maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs

Dès le lancement de leur mission en mai 2022, des réunions régulières ont été organisés entre les maîtres d'ouvrage, les partenaires et les garants de la concertation afin de suivre la préparation puis le déroulement de la concertation. Ces réunions étaient l'occasion pour les garants de faire part de leurs recommandations, les maîtres d'ouvrage et partenaires ont pris en compte un certain nombre des demandes détaillés ci-dessous, d'autres n'ont pas pu être prises en compte.

2.5.1 Propositions retenues par les maitres d'ouvrage et partenaires

Transmission de l'étude de contexte : afin de permettre aux garants d'entrer rapidement dans le contexte du projet et d'en saisir les enjeux, SNCF Réseau a transmis l'étude de contexte réalisée par le cabinet Res publica (AMO en charge de la préparation et l'animation de la concertation) en février auprès de 19 acteurs (partenaires, acteurs économiques et associatifs...).

Décalage du début de la concertation et allongement de la période de concertation : afin de tenir le calendrier global du projet fixé par les partenaires, il était envisagé une concertation débutant début septembre pour une durée de 4 semaines. Les garants ont indiqué aux partenaires que débuter la concertation début septembre ne leur permettait pas de rencontrer l'ensemble des acteurs identifiés, puis de faire part de leurs recommandations, et 4 semaines ne leur semblaient pas suffisantes pour l'organisation d'une concertation sur un tel projet. Les partenaires ont décidé de décaler le lancement de la concertation au mardi 20 septembre et de l'organiser sur une durée de 8 semaines jusqu'au samedi 19 novembre.

Prolongation d'une semaine supplémentaire : le mercredi 16 novembre, les garants ont demandé une prolongation d'une semaine afin de permettre à tous les participants de prendre connaissance des derniers comptes-rendus publiés récemment. Les partenaires ont accédé à cette demande et la concertation s'est ainsi terminée le vendredi 25 novembre à 16h.

Remarques sur le dossier de concertation, l'identité graphique de la concertation et sur la formulation de l'accroche : Le dossier de la concertation a été transmis aux garants à deux reprises afin qu'ils puissent faire part de leurs remarques. Les garants ont adressé leurs commentaires qui ont été intégrés en grande majorité. A cette occasion, ils ont demandé de changer l'identité réalisée pour la concertation (image de couverture du dossier) en utilisant la carte des 3 lignes ferroviaires, et fait modifier l'accroche « Participez aux 3 concertations sur les aménagements ferroviaires du territoire girondin ».

L'organisation de rencontres bilatérales entre SNCF Réseau et certaines communes : l'étude de contexte des garants a révélé le besoin de certaines communes de disposer de davantage d'informations sur le projet en amont de la concertation. SNCF Réseau a donc organisé début septembre des rencontres bilatérales avec les maires des communes de Saint-Mariens/Saint-Yzan-de-Soudiac et Lesparre. C'est notamment à l'occasion de cette rencontre et à la demande de Bernard Guiraud, qu'un registre a été mis à disposition en mairie de Lesparre.

La mise à disposition des études : l'étude de contexte a mis en avant la demande de certains acteurs de disposer de l'ensemble des études réalisées dans le cadre du projet, sans attendre l'enquête publique. Les garants ont demandé à ce qu'un maximum de documents pouvant nourrir les débats soient partagés. Les maîtres d'ouvrage et partenaires ont donc mis à disposition du public de nombreux documents sur la plateforme de participation. Lors de la concertation, l'association Transcub a demandé la publication de documents complémentaires auprès des garants. Des documents complémentaires ont été ajoutés sur la plateforme : études d'exploitation des terminus du RER et pour la réouverture de la halte de Talence-Médoquine, étude de scénarios d'exploitation pour la ligne Saint-Mariens -Langon, présentation Intermodalité, billettique, cars express (NAM).

Publication d'une Foire Aux Questions (FAQ) : une FAQ questions/réponses a été publiée sur la plateforme en ligne, afin de répondre aux questions les plus posées par les participants. La première version a été diffusée au début de la concertation (lundi 26 septembre), elle a été actualisée à deux reprises le mercredi 26 octobre

et le mardi 15 novembre. La mise en ligne des réponses a systématiquement été précédées d'une relecture des garants ; les deux actualisations ont été envoyées par mail aux participants des rencontres publiques (environ 400 participants).

Réunions publiques mixtes : lors de la préparation de la concertation, les garants ont suggéré aux partenaires d'organiser les réunions publiques dans un format mixte présentiel-distanciel afin de permettre à un maximum de personnes d'y participer. Les réunions publiques visant principalement à présenter et à recueillir des contributions sur les aménagements ferroviaires, les maîtres d'ouvrage et partenaires n'ont, dans un premier temps, pas jugé nécessaire sa mise en place. Suite à la réunion publique d'Arcachon (25 participants), les garants ont réitéré leur demande qui a été acceptée dès la réunion publique de Libourne. Sur l'ensemble des 4 réunions ayant bénéficié du dispositif, 37 internautes y ont participé (entre 5 et 13 participants par rencontre), bien que les actions de mobilisation ont été multipliées : information dans les supports de communes et partenaires (site internet, réseaux sociaux), informations à la presse, etc.

Forme des comptes-rendus : les garants ont demandé que les comptes-rendus des réunions publiques soient produits sous la forme de verbatims, cette proposition a été retenue et mise en œuvre.

Organisation d'ateliers : les garants ont suggéré l'organisation d'ateliers participatifs. Deux ateliers ont été retenus : un atelier-balade sur la création de la halte et du pôle d'échange multimodal de Talence-Médoquine et un atelier sur les conditions de réussite du RER Métropolitain.

2.5.2 Propositions non-retenues par les maîtres d'ouvrage et partenaires

Organisation d'ateliers : parmi les propositions d'ateliers émis par garants, 3 propositions n'ont pas été retenues : des ateliers sur les terminus (jugé sans plus-value pour le projet), un atelier spécifique à la ligne du Médoc (sans études réalisées, aucun sujet d'intérêt n'a été identifié), un atelier coorganisé avec les associations locales et/ou la CCI (mobilisation possible via les différents d'échange, notamment lors de l'atelier sur les conditions de réussite).

En outre, les garants ont sollicité l'organisation de chaque atelier, et notamment celui de Talence Médoquine, en 3 rencontres distinctes. Pour répondre à cette demande, les maîtres d'ouvrage et les partenaires ont retenu l'organisation suivante : 1) Présentation du projet – La réunion publique de Talence (le mardi 4 octobre) organisée 13 jours avant l'atelier a permis de répondre à cette demande. 2) : Travail collectif – L'organisation d'un atelier-balade le lundi 17 octobre. 3) : Restitution des maîtres d'ouvrage – Un compte-rendu intégrant les réponses aux questions a été diffusé aux participants et sur la plateforme de participation.

Organisation des réunions publiques : lors de l'étude de contexte des garants, les acteurs ont fait connaître leur souhait d'organiser des débats contradictoires lors des réunions publiques. Les garants ont suggéré l'organisation de tables rondes, c'est-à-dire de faire intervenir en tribune des acteurs associatifs et économiques du territoire pour organiser des débats avec les maîtres d'ouvrage et partenaires. Ces derniers ont jugé que les objets de la concertation (à savoir les aménagements ferroviaires) n'étaient pas adaptés à ce type de débat, et que les réunions devaient offrir le temps nécessaire pour répondre aux questions de l'ensemble du public. Les acteurs du territoire ont eu l'occasion de se mobiliser et de s'exprimer lors des réunions publiques, lors des ateliers, via des cahiers d'acteurs ou encore dans la presse. Les élus locaux ont eux aussi participé aux réunions et étaient par ailleurs mobilisés dans le cadre d'un séminaire préalable à la concertation organisée le 8 septembre. Par ailleurs, les garants ont relayé la demande de la Ville de Pessac

qui souhaitait l'organisation d'une réunion publique. Les partenaires n'ont pas répondu favorablement étant donné que la commune n'accueille pas d'aménagements ferroviaires dans le cadre du projet de RER Métropolitain.

Enfin, les garants ont demandé l'organisation de réunions publiques de lancement et de clôture de la concertation. Les maîtres d'ouvrage et partenaires ont décidé d'organiser une réunion publique pour chaque branche. Afin de lancer la concertation, de nombreuses actions de communication ont été déployées (information dans la presse, via les réseaux sociaux, emailing, organisation d'un séminaire élus et diffusion d'un kit pour mobiliser localement). Une réunion publique de restitution organisée la dernière semaine de la concertation n'aurait pas permis aux maîtres d'ouvrage de dresser un premier bilan et d'en tirer les enseignements.

Diffusion des vidéos des réunions publiques : les garants ont demandé la diffusion des réunions publiques via la publication en ligne de captation vidéo. Cette demande n'a pas été prise en compte par les partenaires qui ont jugé qu'il n'y avait pas de plus-value à diffuser 6 réunions publiques d'une durée de 2h à 2h30. Ils ont privilégié l'exhaustivité et la facilité d'accès à l'information grâce à la facilité de recherche par mots clé dans les verbatims.

Plateforme participative : l'un des garants a alerté sur les limites de la plateforme participative de la collectivité compte-tenu de ses contraintes (plateforme peu ergonomique, difficultés de gestion des commentaires ...). Néanmoins, pour des raisons d'efficacité et de sobriété des moyens alloués à la concertation, les maîtres d'ouvrage et partenaires ont fait le choix de s'appuyer sur cet outil et ne pas en développer un propre au projet.

Organisation de rencontres avec certaines associations en amont de la concertation : des associations (Espace 33 et Vélo Cité) et des acteurs (CCI) rencontrés par les garants lors de leur étude de contexte ont fait part de leur volonté d'être associés à l'organisation d'ateliers spécifiques à leur champ d'actions. Après échanges en direct, il a été décidé de ne pas faire de traitement de faveur vers une association plutôt qu'une autre. Cependant, toutes les associations identifiées dans l'étude de contexte ont été invitées à participer à l'ensemble des rencontres, et plus particulièrement à l'atelier sur les conditions de réussite.

Constitution d'un panel ou comité de suivi du projet : les maîtres d'ouvrage et partenaires ont jugé que l'organisation d'un panel ou d'un comité de suivi n'était pas pertinent pour des aménagements ferroviaires situés à 100 % dans des emprises ferroviaires existantes ; cette demande n'a pas été exprimée pendant la concertation.

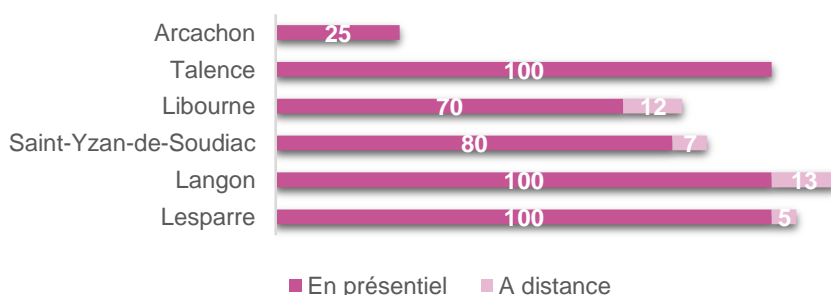
3 Analyse quantitative de la participation et des thématiques évoquées

3.1 Participation aux rencontres

Plus de 1400 personnes ont participé à la concertation via l'une des modalités proposées.

3.1.1 Réunions publiques

Les 6 réunions publiques ont permis de réunir environ **500 participants**, répartis ainsi :



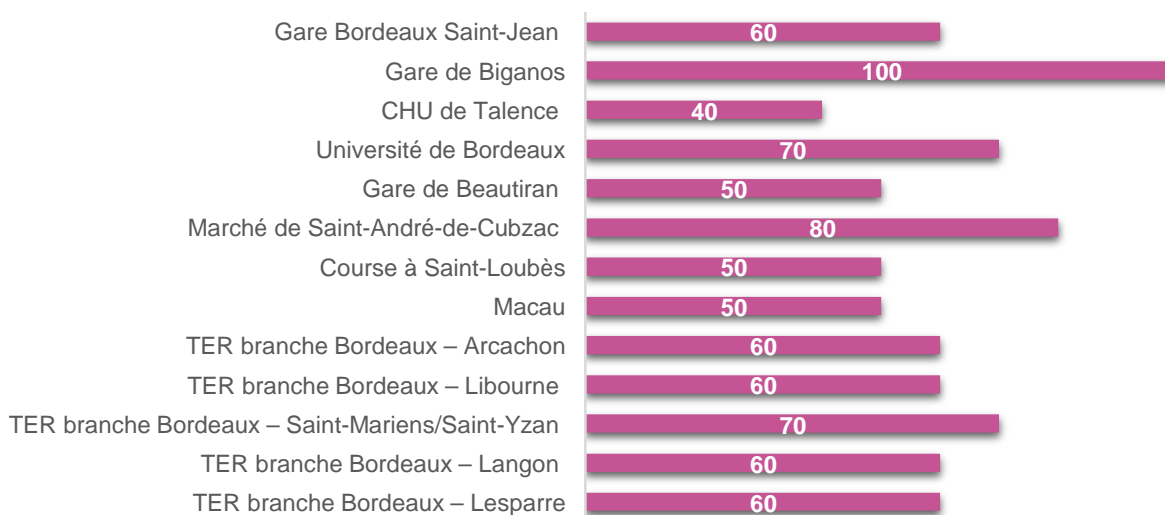
3.1.2 Ateliers participatifs

Les 2 ateliers ont réuni **une centaine de participants** répartis ainsi :



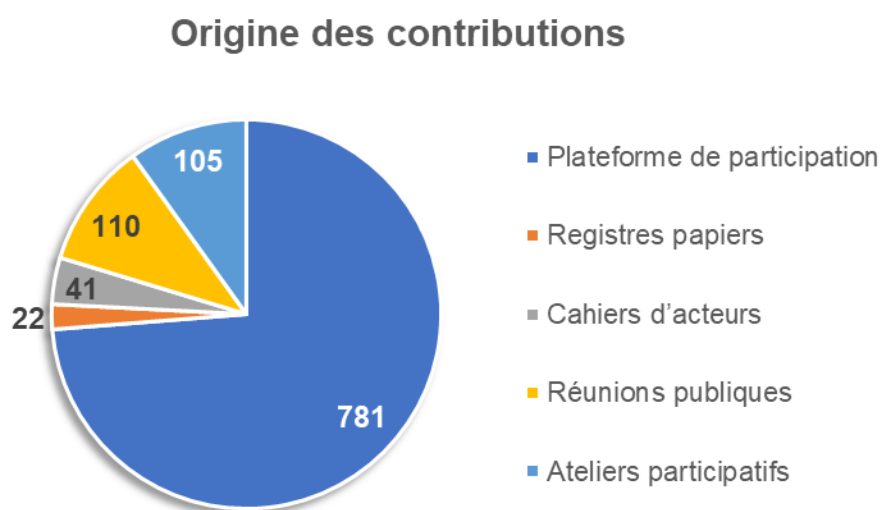
3.1.3 Rencontres dans l'espace public ou dans les trains

Environ **800 personnes** ont été rencontrées, réparties de la manière suivante :

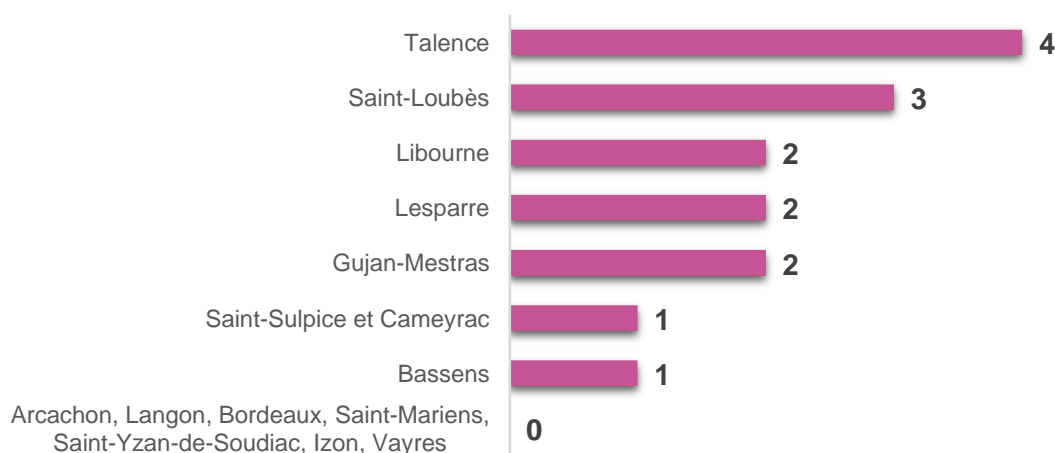


3.2 Origine des contributions

Au total, la concertation a permis de recueillir environ **1000 contributions** individuelles de citoyens ou d'acteurs du territoire, réparties de la manière suivante :



Les **15 contributions** ayant été déposées via **les registres papiers** sont réparties de la manière suivante :



41 acteurs se sont exprimés par courrier à l'attention des garants ou des maîtres d'ouvrage, ou en déposant une contribution sur la plateforme⁵, répartis de la manière suivante :

- **11 communes et intercommunalités** : Communautés de communes Médoc Estuaire ; Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique (Cobas) ; Val de Garonne Agglomération ; Latitude Nord Gironde ; communes d' Arcachon, Gujan-Mestras, La Teste de Buch, Pessac, Sainte-Eulalie, Talais via son maire Franck Laporte, également Vice-Président de la Communauté de Communes Médoc Atlantique, Saint Vivien de Médoc via son maire Jean-Pierre Dubernet également Vice-président de la Communauté de Communes Médoc Atlantique.

⁵ Ce chiffre n'inclut pas les prises de paroles d'élus ou d'acteurs du territoire lors des rencontres publiques, ni les contributions sur la plateforme postées par des acteurs mais non signalées comme telles.

- **9 élus et partis politiques** : Frédéric Zgainski, député de la 7eme circonscription de la Gironde, conseiller municipal de Cestas et conseiller communautaire Jalle Eau Bourde ; Département de la Gironde ; Philippe Chagniat, Conseiller Régional Nouvelle-Aquitaine ; Christian Hamard conseiller municipal de Saint Martin Lacaussade ; Etablissement Public Foncier Nouvelle-Aquitaine ; Groupe d'élus de la commune de Ludon-Médoc ; Groupe d'élus Europe-Ecologique-les-Verts du Conseil départemental de Gironde ; La France Insoumise en Gironde ; Fédération de Gironde du Parti Communiste Français.
- **19 associations, fédérations et collectifs** : Amicale des Usagers du Train, Association Bordelaise des Amis des Chemins de fer (ABAC), Association Française des Amis des Chemins de fer (AFAC), Association pour la Promotion de la ligne ferroviaire Nantes-La Rochelle-Bordeaux, Association « Trans'cub », Association « VéloCité », Association « Métro Bordeaux », Association « Prendre le tram à Gradignan », Association « Vivement le Tram » , Collectif « Blaye Bordeaux Rail » (CBBR), Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transport en Commun (Cobartec), Collectif « Sauvons les trains Nantes-La Rochelle-Bordeaux », Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Nouvelle-Aquitaine, Fédération des quartiers de Pessac, Comité de quartier Brivazac Candau, Syndicat de Quartier de Toctoucau, Syndicat de quartier de Pessac-Bourg, Syndicat de quartier Chiquet Fontaudin, CGT Cheminots.
- **Autres acteurs** : CHU Bordeaux, Groupe d'entreprises de Toctoucau (via une pétition).

3.3 Analyse quantitative des thématiques évoquées dans les contributions

Les paragraphes qui suivent présentent une analyse quantitative du poids des différents thèmes évoqués par les participants dans leurs contributions.

Quelques remarques méthodologiques préalables :

- L'analyse tient compte des **781 contributions déposées sur la plateforme**, des **110 prises de paroles en réunion publiques**, des **15 remarques écrites dans les registres papiers** et **d'une synthèse des contributions issues des rencontres de terrain**, dans l'espace public et dans les trains.
- Les contributions issues des ateliers, et celles envoyées par courrier par les acteurs portaient sur une grande variété de thématiques, et ont bien été analysées dans la restitution qualitative des avis (cf. chapitre 4).
- La plupart des participants ont évoqué plusieurs thèmes dans leur(s) contribution(s). Ainsi, nous comptabilisons ici le **nombre d'occurrences de chaque thème dans les contributions**.
- Les chiffres énoncés donnent une idée **du poids relatif de chaque thématique dans les résultats de la concertation**. Ils ne présument ni de l'analyse qualitative des contributions, ni des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs.

La première analyse des contributions a porté sur le poids des différents types de remarques dans les propos des participants à la concertation :

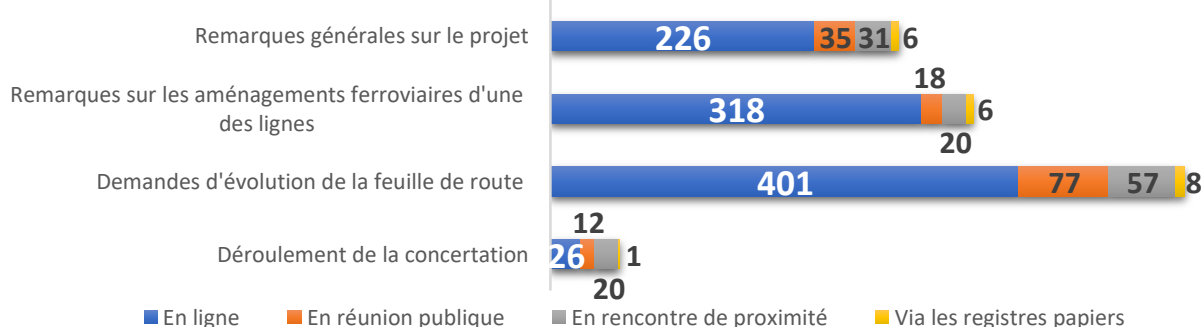
- 51% des contributions (598) évoquent d'autres thématiques que les aménagements ferroviaires tels que l'amplitude horaire, la tarification et la billettique, l'intermodalité ou

encore le nom du RER, ainsi que des propositions d'évolution de la feuille de route qui sous-tend le projet de RER (périmètre) ;

- 34% des contributions (362) concernent des avis sur les aménagements ferroviaires d'au moins une des trois lignes soumises à la concertation ;
- 28% des contributions (298) concernent des avis et remarques générales sur le projet de RER Métropolitain (sur son opportunité, son coût, son financement, son calendrier, ses impacts) ;
- 6% des contributions (59) concernent des remarques sur le déroulement de la concertation.

Le graphique qui suit montre la répartition des remarques dans les différents types de contributions analysées.

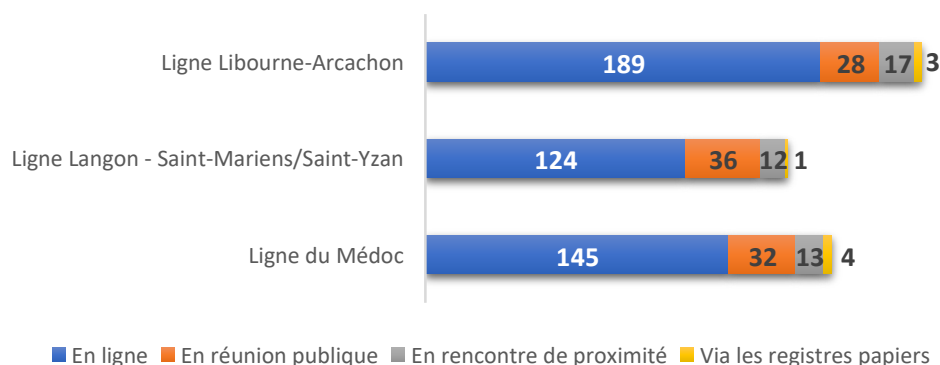
Poids relatifs des différents types de remarques dans les contributions



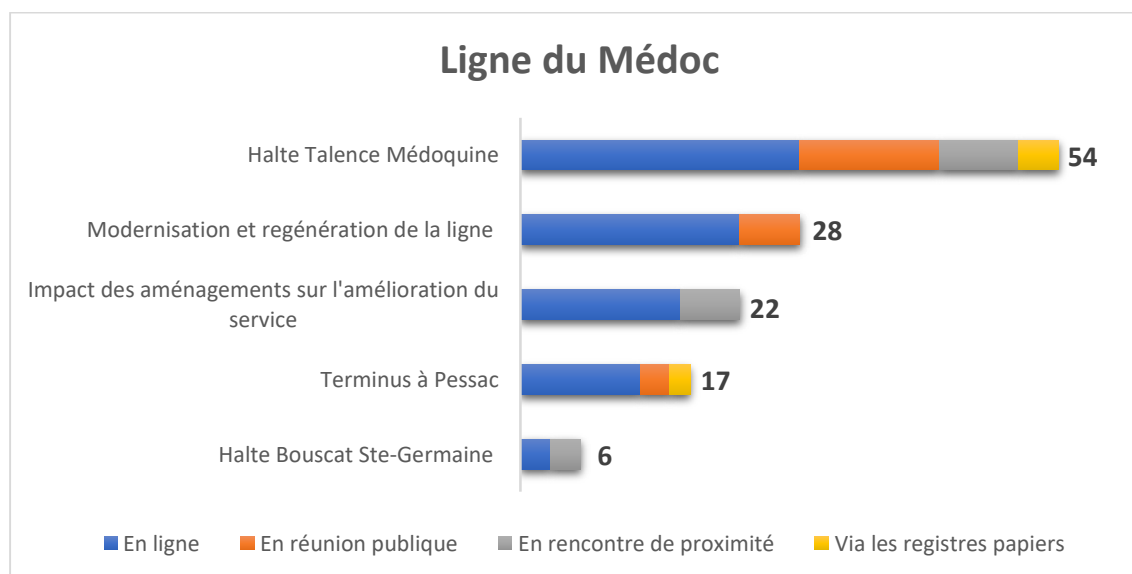
3.3.1 Les contributions concernant les aménagements ferroviaires de chaque ligne

L'analyse des contributions ligne par ligne donne plusieurs indications :

- Les contributions qui portent sur les aménagements ferroviaires propres à chaque ligne sont **sensiblement moins nombreuses** que celles qui portent sur des remarques générales sur le projet (opportunité, coût, calendrier...) et/ou sur des thématiques plutôt de l'ordre de la feuille de route du projet (élargissement du périmètre, allongement des horaires...).
- 237 contributions ont porté sur la ligne Libourne-Arcachon, 173 sur la ligne Langon-Saint-Mariens/Saint-Yzan et **194 sur la ligne du Médoc**. Elles sont réparties comme suit selon les différents modes d'expression :



Concernant la ligne du Médoc, les aménagements ferroviaires ont été évoqués dans quelques contributions. Si les questions et les propositions ont été **assez nombreuses sur la halte Talence-Médoquine** (qui a aussi fait l'objet d'une visite de site doublée d'un atelier participatif), elles ont été plus limitées sur la modernisation et la **régénération de la ligne, les impacts des aménagements sur l'amélioration du service et le terminus à Pessac. La halte du Bouscat** est un projet déjà bien avancé et n'a fait l'objet que de 6 commentaires.

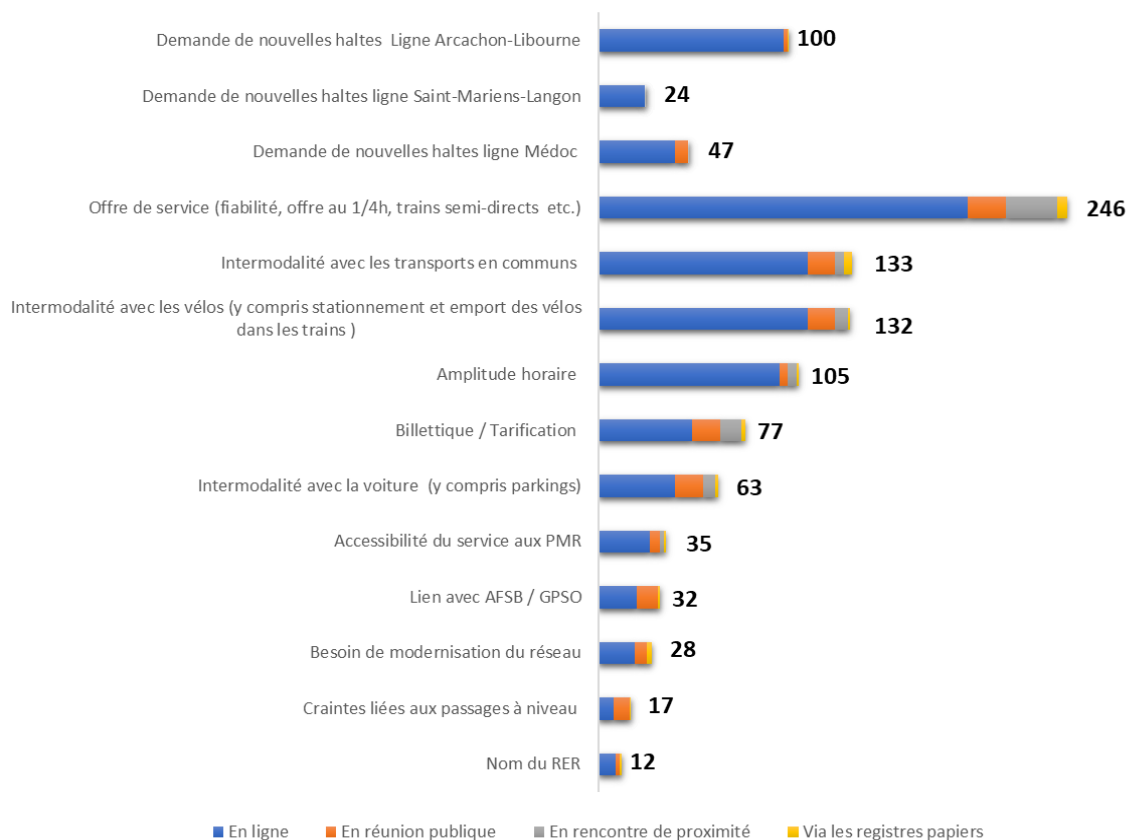


3.3.2 Les contributions concernant l'évolution de la feuille de route

Les propositions d'évolution de la feuille de route qui sous-tend le projet ont été nombreuses pendant la concertation. **Elles représentent même la majorité des avis exprimés** comparativement aux remarques sur le volet ferroviaire du projet de RER Métropolitain. Parmi ces propositions, on retrouve notamment :

- Des demandes d'évolution du périmètre du projet, incluant des demandes de nouvelles haltes, et des demandes de déplacement des terminus ou prolongement des lignes
- Des demandes de renforcement de l'offre de service : des trains plus fiables, une offre de trains tous les quarts d'heure plutôt que toutes les 30 minutes, des trains semi-direct en plus de l'offre omnibus.
- De très nombreuses demande de renforcement de l'intermodalité entre le service RER et les autres modes de transports : bus, trams, vélo, voiture.
- L'expression d'une ambition plus forte en termes d'amplitude horaire le matin comme le soir.
- Des demandes d'amélioration de la billettique et de refonte de la tarification.

Poids relatif des différentes demandes d'évolution de la feuille de route



4 Analyse qualitative des avis sur les aménagements ferroviaires de la ligne du Médoc et réponses apportées

La restitution des avis est fondée sur l'analyse par les maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs du projet de RER Métropolitain, des contributions individuelles et collectives, émanant de citoyens et d'acteurs institutionnels, associatifs ou économiques, déposées sur l'ensemble des différents supports ou issues de prises de paroles.

La restitution des avis sur les aménagements ferroviaires de la ligne du Médoc est organisée de la façon suivante : le déroulement de la concertation, puis le projet de RER Métropolitain en général, enfin sur les aménagements ferroviaires proprement dits.

4.1 Les remarques sur le déroulement de la concertation

Les remarques ont été les suivantes :

- Les retours des personnes rencontrées dans l'espace public et dans les trains ont été très positifs. Les voyageurs et les passants étaient à la fois **surpris et satisfaits d'être informés et consultés** au sujet du RER Métropolitain.
- Pour la FNAUT : « *dans l'ensemble, la concertation a été bien menée, même si beaucoup d'éléments restent encore embryonnaires car non étudiés. Le sujet du RER Girondin - sujet éminemment politique - n'est pas encore passé dans le grand public, même si la participation aux réunions a été très correcte.* »
- L'association Trans'Cub a regretté que certaines **études n'aient pas été mises à disposition** de tous dès le lancement de la concertation. Elle a fait **des demandes** auprès des partenaires et maîtrises d'ouvrage par l'intermédiaire des garants. Elle a d'ailleurs **demandé un allongement de la concertation** pour disposer du temps nécessaire pour les étudier. L'association Trans'Cub a estimé que « *La loi [ait] été méconnue : la concertation n'a pas porté sur l'opportunité du projet mais juste sur ses modalités de mises en œuvre : * La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet y compris son absence de mise en œuvre* ».
- Un participant en ligne a estimé que « **la concertation arrivait trop tard**, et aurait souhaité une concertation avant que le projet soit défini ».
- Des habitants auraient souhaité que **les modalités de concertation soient élargies à d'autres territoires**, tels que Pessac (et plus particulièrement le quartier de halte de Toctoucau), Mérignac (du fait de ses zones résidentielles traversées), Biganos (du fait des nombreux usagers) et Beautiran (dans le cadre d'un projet alternatif aux AFSB). Pour ces secteurs, la mise en place de registres ou l'organisation de rencontres auraient pu être envisagée par les maîtres d'ouvrage.
- Des participants ont regretté que la concertation ne traite pas **de sujets qui leur semblent importants** : la liaison Bordeaux – Lacanau ou encore la réouverture de Blaye – Saint-Mariens.
- Un participant a indiqué que les **réponses apportées** par les élus et SNCF en réunions étaient évasives. Lors de la réunion publique de Langon, les participants ont trouvé que **le vocabulaire employé était trop technique** et peu accessible pour le grand public, notamment lors des réunions publiques.

- Plusieurs personnes ont fait état de **difficultés vis-à-vis de la plateforme participative** : inscriptions difficiles, accès à la plateforme et à l'espace de contribution compliqués, commentaires des autres participants introuvables, difficultés à publier des fichiers au format .pdf.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Des documents d'étude ont en effet été demandés durant la concertation, et les maîtres d'ouvrage et partenaires ont donné suite à cette demande en alimentant la plateforme de concertation avec des éléments adéquats. Ces documents sont toujours disponibles et consultables sur la plateforme. Certains éléments demandés n'ont toutefois pas pu être communiqués, s'agissant de données confidentielles pour l'exploitant du réseau SNCF Voyageurs. La durée de concertation a été allongée d'une semaine supplémentaire pour permettre aux participants de prendre connaissance des documents mis à disposition en cours de concertation, et réagir.

Le périmètre du projet présenté à la concertation était cohérent avec la feuille de route RER Métropolitain, tel que portée par les partenaires. Le public a pu exprimer des demandes d'évolution de ce périmètre.

Enfin, le projet de RER Métropolitain, parce qu'il concerne une infrastructure ferroviaire existante, est un dossier technique. Les partenaires se sont attachés à le rendre accessible au public, et à apporter des clarifications lorsqu'elles étaient demandées.

4.2 Les avis sur le projet de RER Métropolitain en général

4.2.1 L'opportunité du projet

La concertation a permis de **confirmer l'opportunité du projet de RER Métropolitain et de ses aménagements ferroviaires**.

En effet, les contributeurs ont fait des remarques **positives** confirmant la pertinence du projet **dans environ un tiers des contributions en ligne**. Dans plus de **la moitié des contributions**, les participants ont adopté un discours neutre **qui ne remet pas en cause l'opportunité du projet**, soit pour proposer un projet plus ambitieux et un effort accru et massif dans les transports en commun et notamment le transport ferroviaire de proximité, soit pour faire des propositions complémentaires sur le projet, soit pour parler d'autres sujets que le RER. On retrouve des **positions opposées** au projet de RER Métropolitain, au moins dans sa forme actuelle, **dans moins de 10%** des contributions.

En réunions publiques et en ateliers participatifs, les prises de paroles ont davantage porté sur des interrogations, l'expression d'attentes supplémentaires vis-à-vis du projet ou des mobilités, mais **la grande majorité des participants ont confirmé l'opportunité** de développer un service de RER Métropolitain, colonne vertébrale des mobilités pour le bassin de vie bordelais.

Le projet a fait l'objet **d'enthousiasme** chez une très grande majorité des personnes rencontrées lors des rencontres de terrain et dans les trains. Les voyageurs quotidiens des TER et les usagers potentiels du futur service attendent la concrétisation du projet avec impatience.

Plusieurs acteurs institutionnels se sont exprimés à propos de l'opportunité du projet, soit lors des rencontres publiques, soit par courrier :

Les élus locaux se sont particulièrement mobilisés lors des réunions publiques où ils ont été très nombreux à exprimer un soutien au projet mais aussi à s'interroger sur les conditions de sa réussite. C'est notamment le cas du maire de **Lesparre**.

- La **Ville de Tallais** a dit « *apprécier que les initiateurs du projet aient inclus [la ligne du Médoc] jusqu'à son extrémité, ce qui traduit bien la conscience des difficultés et des besoins du territoire* »
- Les élus communautaires de la **Communauté de Communes Médoc Estuaire** ont apporté « *sans réserve leur soutien à ce projet qui doit faciliter les mobilités du quotidien, et par extension, de la qualité de vie des habitants. (...) Ils souhaitent cependant que ne soient pas occultées les difficultés actuelles et s'interrogent sur le financement de l'opération envisagée.* »
- « *Le projet de RER métropolitain est un projet que les élus de la ville de Pessac soutiennent depuis longtemps.* »

Parmi les acteurs associatifs qui se sont exprimés :

- La **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Nouvelle-Aquitaine** dit « partager les objectifs de réduction des déplacements routiers au profit des modes collectifs et en particulier du train, du TER, du RER, objet de la concertation. Depuis de nombreuses années, nous portons ce projet auprès des collectivités. Il arrive en complémentarité avec l'offre de transport existante et en constitue l'épine dorsale. »
- L'**association Métro de Bordeaux** s'est prononcé « favorablement sur le principe d'un RER pour Bordeaux, mais [a émis] plusieurs réserves : (...) le RER ne permettra pas à Bordeaux Métropole de faire l'économie d'un métro dans les années qui viennent, (...) ».
- L'**association Trans'Cub**, s'est montrée critique sur certains aspects du projet et de la concertation (« *Le RER métropolitain ne réglera rien* », « *le projet du 1%* ») et a formulé 8 propositions pour améliorer le projet.

Les principaux points forts du projet cités par les participants sont ainsi :

- la mise en place d'une fréquence des trains **toutes les 30 minutes : une fréquence élevée et une bonne régularité sont les clés** pour encourager les automobilistes à laisser leur voiture au garage.
- En effet, l'**objectif d'offrir une solution alternative à la voiture** efficace a été particulièrement apprécié dans le **contexte de congestion automobile** autour de Bordeaux, qui fait perdre chaque jour beaucoup de temps aux **habitants toujours plus nombreux** sur le territoire.
- **Le projet a été vu comme « indispensable » pour faire face aux enjeux climatiques actuels.** Proposer un mode décarboné et capacitaire est perçu comme une réponse efficace pour limiter le réchauffement climatique et la pollution.
- La **contribution du projet au développement du ferroviaire sur le territoire.** Les voyageurs réguliers rencontrés dans les TER ont souligné leur attachement au mode ferroviaire et ont globalement plébiscité « une excellente initiative, dans l'air du temps ».

Si l'opportunité du projet a peu été remise en cause, les participants se sont montrés **attentifs à ses modalités de réalisation** et ont **formulé des recommandations notamment sur :**

- **La qualité des correspondances et donc le développement d'une réelle intermodalité** entre le RER et les autres modes de transport (transports en commun urbains, modes actifs, cars régionaux, bus, ...)

- La **qualité** et la **régularité** du trafic,
- **L'amplitude horaire**, que beaucoup souhaitent voir élargie au-delà de ce que prévoit déjà le projet
- La prise en compte des **nuisances** pour les riverains, notamment sonores
- **L'inquiétude sur leur temps de trajet** quotidien en voiture (fermeture des passages à niveau)
- La capacité du réseau actuel à accueillir le trafic envisagé.

Enfin, de nombreux participants ont émis le souhait d'**un RER encore plus ambitieux** :

- des **fréquences plus élevées** (tous les ¼ d'heure),
- la desserte de territoires **au-delà du périmètre**,
- la desserte de territoires au plus près (**création de nouvelle halte**)

L'ensemble de ces thématiques sont évoquées dans la suite du présent compte-rendu de la concertation.

Les acteurs et les habitants qui ont questionné l'opportunité du projet ont principalement évoqué un **manque d'informations et d'études pour pouvoir l'évaluer**. C'est notamment le cas d'acteurs associatifs comme **Trans'Cub** ou **Métro Bordeaux**. Ils ont notamment estimé ne pas disposer de suffisamment d'informations pour évaluer les éléments suivants :

- **L'utilité du RER Métropolitain**, en tant que projet capable de désengorger la rocade, qu'ils rattachent au nombre de véhicules « supprimés » et de voyageurs attendus.
- **Le bilan carbone du projet** : Quel est le nombre de voitures évitées avec la mise en place d'un RER omnibus diamétralisé à la fréquence de 30 minutes ? Le projet aura-t-il un réel impact écologique ?
- **Le bilan socio-économique** : Le projet est-il « rentable » pour la collectivité ? Va-t-il bénéficier au territoire ?
- **L'impact du projet sur les enjeux urbains sur le territoire**. A ce titre, l'association Métro Bordeaux a demandé « *une vraie réflexion sur la régulation de l'urbanisme des zones traversées* » pour éviter que le RER alimente « *l'étalement urbain et l'artificialisation des sols* »

Ces mêmes associations ont souligné que **les prévisions de trafic annoncées** ne sont pas à la hauteur des montants engagés. Trois visions s'opposent vis-à-vis de la fréquentation des TER :

- Pour les usagers réguliers des lignes actuelles, il est **indispensable d'augmenter leur fréquence** car les TER sont actuellement bondés en heure de pointe, et de mettre en service des trains plus capacitaires (nombre de places offertes)
- Pour l'association Trans'Cub, les TER sont vides en dehors de l'heure de pointe et la diamétralisation n'apporte rien ; il n'est donc pas utile d'accroître leur fréquence mais plutôt de **communiquer sur le service**.
- Enfin, certains ont estimé à l'inverse qu'offrir plus de fréquence permettra d'attirer plus de voyageurs, **le choc d'offre créant la demande**.

Lors de la concertation, des élus locaux et des habitants rencontrés dans les trains ou dans l'espace public ont fait part de leur inquiétude sur l'état du réseau ferroviaire et sa capacité à répondre à l'enjeu du RER, notamment pour regretter « *un manque d'investissement des 30 ou 50 dernières années* ».

La robustesse du réseau a fait l'objet d'inquiétudes, au regard de l'objectif d'un train toutes les 30 minutes dans ces conditions. Plusieurs participants indiquent que les **590 millions d'euros prévues ne seront pas suffisants** pour moderniser les équipements. Dans ce contexte, quelques participants indiquent que le RER sert de prétexte à la SNCF pour faire financer la modernisation de ses infrastructures par les collectivités locales.

Pour les habitants du Médoc, usagers de la ligne et élus, le projet de RER Métropolitain fait l'objet d'attentes fortes. Le sentiment de déclassement est fort, le volet transport en étant l'un des marqueurs. La modernisation du réseau est indispensable et constitue un préalable pour bénéficier d'une bonne régularité. Néanmoins, plusieurs participants ont regretté que la fréquence des trains ne soit pas plus élevée au nord de Macau et ne direction de Bordeaux, plutôt que vers Pessac.

Par ailleurs, de nombreuses personnes rencontrées en réunion publique à Lesparre, dans l'espace public à Macau ou dans les trains Lesparre-Bordeaux, se sont dites sceptiques quant à la réalisation concrète du projet, d'autres projets du même type ayant avortés par le passé.

Certains ont remarqué que la ligne du Médoc fonctionne toujours avec une signalisation de type « blocs manuels », une technologie relativement ancienne. Les **200 millions d'euros d'investissement** fléchés à date leur semblent faibles vis-à-vis de l'ampleur des travaux sur cet axe.

Réponse des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Les maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs du projet de RER Métropolitain se réjouissent des résultats de la concertation qui confirment l'opportunité du projet. Ils souhaitent apporter des réponses à certaines interrogations exprimées pendant la concertation :

- Concernant les interrogations sur l'utilité et les retombées économiques du projet, le RER Métropolitain sera certainement facteur d'attractivité mais ce n'est pas la priorité recherchée. L'objectif du projet est de décarboner les déplacements et d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle, qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours. Ce projet est l'occasion pour la Gironde et l'aire urbaine bordelaise de désenclaver le territoire, diminuer la part du trafic routier et surtout de participer à la transition écologique des mobilités.
- Concernant les prévisions de fréquentation, la mise en place de TER renforcés à la demi-heure permettra à minima de doubler la fréquentation des voyageurs journaliers, c'est-à-dire passer de 18 000 à 38 000 voyageurs/jour (+20 000 voyageurs/jour) à horizon 2028. A l'avenir, la fréquence au quart d'heure sur les lignes Libourne-Arcachon et Saint-Mariens-Langon et à la demi-heure sur la ligne du Médoc (jusqu'à Macau et Lesparre en heure de pointe), permettra de capter un potentiel de près de 8000 voyageurs/jour supplémentaires, et d'atteindre 46 000 voyageurs/jour. Les études prévoient une diminution de 5 600 véhicules par jour dans le cadre d'une fréquence à la demi-heure et 9 400 véhicules en moins pour le quart d'heure sur les deux lignes (Libourne-Arcachon et Saint-Mariens-Langon). Cela participera à limiter l'augmentation de la congestion.
- Sur la question des infrastructures, celles-ci font l'objet d'un entretien régulier et de régénération lourde (type renouvellement voie – ballast réalisé les 3 dernières années sur cet axe) lorsque les constituants atteignent leur durée de vie, ceci pour garantir sa fiabilité. Ces investissements ne sont pas compris dans le budget RER de la ligne Libourne - Arcachon. En effet, les investissements du RER

permettront quant à eux de développer de nouveaux services et de moderniser certains constituants pour augmenter la cadence des trains et la sécurité des circulations.

4.2.2 Gouvernance, coûts et financements du RER Métropolitain

Le coût du projet et son financement ont été évoqués dans **moins de 10% des contributions en ligne, en réunions publiques et lors des rencontres de proximité**. Quelques participants ayant émis des réserves à ce sujet ont jugé **le montant trop important**, d'une part **au regard des prévisions de trafic**, et d'autre part **au regard de l'impact de la hausse du nombre de trains** sur le bien-être des riverains.

D'autres participants ont craint **une hausse du budget prévisionnel** et ont indiqué que les montants affichés sont rarement respectés in-fine par la SNCF et ses partenaires.

Ce projet nécessite de mobiliser des sommes très conséquentes de deniers publics ; citoyens et élus, notamment cofinanceurs, déplorent un « **désengagement financier de l'Etat dans le réseau** ferroviaire depuis de nombreuses années », bien que celui-ci participe à hauteur d'un tiers aux études en cours. Une contribution en ligne estime que les montants provisionnés risqueraient d'être insuffisants et permettraient tout au plus d'**assurer la modernisation du réseau**, sans permettre une augmentation de la fréquence :

Quelques voix se sont élevées en réunion publique concernant le **financement du RER Métropolitain par le Département et Bordeaux Métropole qui n'ont pas de compétence générale dans les transports ferroviaires**. Ils ont jugé qu'il revenait en priorité à l'Etat et à la Région Nouvelle Aquitaine de financer ce projet. Un membre de l'association Metro Bordeaux, s'est interrogé d'une part sur **la participation de Bordeaux Métropole au financement au-delà de son territoire** et d'autre part sur **l'absence des autres communautés de communes** traversées par le projet.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Concernant l'implication de Bordeaux Métropole dans le financement du RER Métropolitain, le projet est pleinement intégré dans la stratégie des mobilités de Bordeaux Métropole. Le territoire couvert par le projet est certes plus grand que la Métropole, mais cette dernière est en son centre, et bénéficiera pleinement de ses évolutions.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, la Métropole est légitime pour participer financièrement à un projet ayant trait aux mobilités qui la concernent. Le projet est né d'un partenariat entre la Région et la Métropole, sans ce partenariat le projet n'aurait probablement pas vu le jour dans la même ampleur, ni dans le même calendrier.

En outre, partageant les mêmes enjeux et les mêmes objectifs que la Métropole et la Région, le Département de la Gironde a fait part, lors de son conseil de novembre 2021, de son souhait de rejoindre le partenariat. La participation du Département, à hauteur de 170 millions d'euros, vise à mieux prendre en compte les spécificités des territoires girondins, dans l'optique de faciliter leur desserte depuis la métropole et à amplifier l'action départementale en faveur des modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme.

Enfin, les discussions en cours entre Région et Etat pour le prochain Contrat de Plan Etat-Région proposent d'inscrire une enveloppe significative fléchée sur le RER Métropolitain pour la période 2023-2027.

Au-delà du volet ferroviaire, plusieurs **villes et communautés de communes**, présentes en réunion publiques, se sont interrogées sur les moyens financiers alloués pour développer des aménagements en lien avec le développement du trafic (parkings, stationnements vélo, passerelles...).

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

La feuille de route prévoit la possibilité pour les communes et les intercommunalités de participer au financement du projet. Cela reste encore à construire notamment pour ce qui concerne l'intermodalité. Certains EPCI se sont déjà saisis du sujet, comme les communes de Sainte-Eulalie, Langon.

Le projet de la ligne du Médoc étant planifié en léger décalage par rapport aux deux autres lignes, une participante **s'inquiète que l'enveloppe financière de 590 millions ne soit utilisée et consommée dès les travaux des lignes Libourne – Arcachon et Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon**, et que l'amélioration de la ligne du Médoc ne puisse pas se faire faute de crédits.

C'est aussi le cas de la **Communauté de Communes Médoc Estuaire** qui craint un « revirement politique » dans l'attente « d'un plan de financement fiabilisé, dûment délibéré par les assemblées délibératives concernées. »

Réponse des maitres d'ouvrage et des partenaires :

En réunion publique à Lesparre, les partenaires financeurs du projet ont réaffirmé leur intention de mener à bien le projet de RER Métropolitain sur la ligne Médoc. Les financements alloués à cette ligne ne dépendent pas des financements sur les autres lignes du projet.

En lien avec le financement, **les enjeux liés à la gouvernance du projet** ont été évoqués dans quelques contributions en ligne et lors de l'atelier sur les conditions de réussites du projet. Un participant y a évoqué le portage du projet. Selon lui, une des conditions de réussite du projet réside dans la capacité de ses porteurs à travailler main dans la main tout au long de sa mise en œuvre. Quatre institutions différentes portent ce projet. Comment travaillent-elles ensemble ? Y-a-t-il une équipe d'études dédiées ? Un ancien ingénieur ayant travaillé sur des dossiers similaires s'est exprimé pour critiquer « *Cette organisation peu efficace pour traiter ce problème est complexe et surtout très coûteuse. Une maîtrise d'ouvrage unique [serait] souhaitable pour piloter ce projet multi modal par définition. Un schéma de desserte collective routière et en modes doux, en rabattement sur les principales gares ou haltes est indispensable.* »

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Pour de plus amples informations sur la gouvernance du projet RER, se reporter au chapitre 6.2.1.

4.2.3 Calendrier du projet

Le calendrier du projet a été évoqué **dans une quinzaine de contributions** en ligne, en réunion publique ou sur les registres papier. Les principales remarques ont concerné l'échéance de **mise en service de la fréquence à la demi-heure**. Pour les usagers du train (rencontrés lors des rencontres dédiées) et les élus des territoires, **l'échéance est trop tardive**. Ils demandent une **hausse de la fréquence** et une **amélioration de la régularité le plus rapidement** possible.

Les étudiants et les lycéens rencontrés sur le terrain font partie des usagers les plus « *impatients* » de voir le projet se concrétiser. Sur le campus de l'université de Talence, des étudiants ont estimé que le projet

apportera une réponse aux problématiques de manque de logements étudiants abordables dans le cœur de l'agglomération, en permettant aux étudiants de rejoindre le campus plus rapidement depuis de nombreuses communes moins centrales, aux loyers plus modérés. En réunion publique, le maire de Libourne a affirmé l'ambition de la Ville de construire davantage de logements étudiants à l'avenir.

Pour la ligne du Médoc, **le sentiment d'impatience est renforcé** par le fait que ce projet est moins avancé que les autres. Un membre du Club des entrepreneurs du Médoc précise que le projet, et sa réalisation rapide, est essentiel pour **désenclaver le territoire et favoriser l'économie locale**. Il demande à gagner quelques années sur le calendrier global. Dans une contribution écrite, le Département de la Gironde a ainsi souligné qu'il était « *inconcevable que la ligne du Médoc ne puisse être mise en service qu'à l'horizon 2030 quand les autres axes le seront dès 2028. La révision du calendrier doit être la première mesure prise à l'issue de la concertation.* »

Quelques contributeurs en ligne et en réunion publique se sont interrogés sur **le ratio entre le temps des différentes études menées par SNCF et le délai pour la réalisation des travaux** (deux tiers d'études, un tiers de travaux). Ils ont jugé que **les études sont trop longues et craignent des retards de calendrier**. Ils somment SNCF et les partenaires de tenir le calendrier. C'est notamment le cas de Célia Monseigne, maire de Saint-André de Cubzac, qui s'est exprimée en réunion publique : « *Quatre ans d'études, voire cinq, une année de travaux, je suis toujours étonnée de voir le temps d'études dès que l'on travaille avec la SNCF. Le vœu c'est : ne perdez pas plus de temps. Quatre ans d'études, cela suffit.* »

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Le RER Métropolitain vise une mise en service du cadencement à la demi-heure d'ici à 2028-2030 selon les lignes. Les investissements sur le réseau ferroviaire comme sur le matériel roulant se planifient plusieurs années à l'avance : c'est une contrainte qui s'impose aux partenaires et qu'ils travaillent à réduire le plus possible. Les travaux ferroviaires, en particulier sur le réseau existant, sont des projets très techniques, qui nécessitent plusieurs phases d'études successives. Il y a également des procédures réglementaires à mener préalablement aux travaux, qui ont elles aussi leurs propres délais, et qui se nourrissent des études réalisées. La planification des travaux ferroviaires en elle-même est complexe, du fait qu'ils sont le plus souvent réalisés en maintenant les circulations de trains, ceci afin de minimiser les perturbations du service pour les voyageurs, tout en garantissant la sécurité des chantiers et des circulations.

Les partenaires s'attachent toutefois à mettre en place des améliorations dès que cela devient matériellement possible. Ainsi, les haltes du Bouscat et de Talence seront ouvertes respectivement en 2023 et 2025.

Par ailleurs, les partenaires étudient déjà la mise en place d'un billet unique et d'une tarification intégrée sur les réseaux de transport de l'aire urbaine (train, car, bus, tramway) dans le but d'un déploiement au plus tôt.

De plus, depuis 2020, le RER Métropolitain est déjà une réalité dans le quotidien des girondins, avec des efforts importants de développement qui se sont vus concrétisés :

- une amélioration du nombre de dessertes a été initiée sur les trois lignes TER (42, 43U et 41U), avec en 2022 l'ajout de près d'une centaine de trains supplémentaires par semaine depuis 2020 (+ 14 % d'offre) ;

- de nouveaux horaires ont été mis en place, avec une amplitude plus importante. Ces améliorations se sont également traduites par la mise en place de voyages sans correspondances (diamétralisation) à Bordeaux Saint-Jean de la ligne Arcachon – Libourne, pour 32 trains par jour en semaine (soit 1 aller-retour par heure) ;
- l'expérimentation, pour les détenteurs d'un abonnement TBM qui empruntent la ligne 42 du TER entre Bordeaux Saint-Jean et Parempuyre et entre Pessac et Parempuyre, de pouvoir l'emprunter avec leur carte d'abonné habituelle et sans surcoût ;
- la mise en place d'une ligne de cars express Bordeaux-Créon d'abord expérimentale, puis pérennisée au regard de son succès.

Enfin, fin 2022, la Région Nouvelle Aquitaine a voté la commande de nouvelles rames de TER, dont 5 rames seront destinées au RER Métropolitain bordelais, avec le cofinancement de Bordeaux Métropole. La livraison de ces rames interviendra en 2025-2026.

4.2.4 L'évaluation socio-économique du projet et son impact sur le développement des territoires

Hormis les remarques justifiant l'opportunité du projet, les contributions concernant les impacts socio-économiques ont été **peu nombreuses** mais elles ont émané **d'acteurs fortement impliqués dans la concertation**.

Le Département de la Gironde s'est exprimé à ce sujet pour expliquer son implication récente dans le projet. Il l'a fait par la voix de Jean Galand, Vice-président du Département en charge des mobilités, lors de la réunion publique de Lesparre et par un courrier de son Président, Jean-Luc Gleyze : « *La participation départementale ambitionne de **renforcer les solidarités territoriales** en corrigeant les déséquilibres entre territoires urbains et ruraux, en apportant une réponse aux **enjeux de mobilité** et plus largement **de pouvoir d'achat**. Le cœur de ce projet est d'être au service des girondins et des territoires, en les connectant avec la métropole bordelaise, en les reliant entre eux et en permettant une connexion fine avec les bassins de vie et les zones d'emploi.* »

Les associations Trans'Cub (en réunion publique et par courrier) et Metro Bordeaux ont demandé aux garants et aux maîtres d'ouvrage la transmission de données quantitatives et qualitatives sur le bilan socio-économique du projet de RER, regrettant que ces informations ne figurent pas dans le dossier de concertation.

Trans'Cub a notamment regretté que « *les développements socio-économiques et d'impact environnemental figurant dans le dossier de concertation [soient] encore faibles. Ainsi, des objectifs de réduction de CO2, de réduction de la congestion routière de report modal doivent être fixés et évalués et figurer dans le dossier soumis à enquête publique.* »

Réponse des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Au stade de la concertation, seules les études de potentiel de trafic étaient finalisées ; l'évaluation socio-économique et l'étude d'impact étaient encore en cours de rédaction. Ces informations seront présentées à l'occasion de l'enquête publique du projet Libourne - Arcachon, et constitueront l'une des pièces du dossier support à l'enquête.

Le RER Métropolitain consiste en une offre de service de transport en commun ferroviaire, au même titre que les trains Express Régionaux (TER). Il s'agit donc d'un service conventionné, nécessitant une

subvention d'équilibre de la part de la puissance publique pour équilibrer les comptes de l'exploitant. Au niveau national, la subvention d'équilibre permet une subvention du prix du billet à hauteur de 75 % (l'utilisateur ne paie donc qu'un quart du coût total de son trajet). Il existe donc structurellement un déficit d'exploitation, auquel s'ajoute pour le RER les coûts des investissements dans les infrastructures et le matériel roulant supplémentaire. C'est l'objet du bilan socio-économique que d'éclairer le grand public sur les avantages et coûts pour la collectivité au sens large.

4.2.5 Points d'attention sur les sensibilités du territoire

Les impacts environnementaux

Les impacts environnementaux évoqués ont **essentiellement porté sur les nuisances pour les riverains**. Une **cinquantaine de contributions en ligne**, 2 contributions sur les registres papier, **7 prises de paroles** en réunion publique et **moins de 10 contributions** lors des rencontres de terrains portent sur ce sujet.

L'avis qui ressort le plus parmi les contributions est la nécessité de **trouver un compromis entre ceux qui veulent plus de trains et ceux qui habitent à proximité des voies ferrées**. Les lignes ferroviaires existantes traversent des secteurs densément urbanisés. Des questions ont porté sur la réalisation **d'études** pour **quantifier la hausse du bruit** et leurs résultats.

Trois sujets ont fait l'objet d'une attention particulière :

- **la fréquence des trains** : une hausse du trafic entraînant davantage de bruit tout au long de la journée,
- **l'amplitude horaire du futur RER**, notamment le soir et les week-ends. Plusieurs habitants de Parempuyre demandent que les trains ne circulent pas au-delà de 21h, « *comme à l'heure actuelle* »,
- **l'impact sur le prix des logements** à proximité de la ligne dans le cadre d'une vente du bien immobilier.

Pour parer à cela, des personnes ont proposé de **réaliser des aménagements anti-bruit le long des voies**. En réunion publique à Langon, Christian Tamarelle, maire de Saint-Médard d'Eyrans, est allé plus loin en demandant que ce type d'aménagements soient prévus d'ores-et-déjà dans les zones identifiées comme « *à urbaniser* » dans les PLU(i).

Une autre proposition serait de **réduire la vitesse de circulation des trains** sur les tronçons fortement urbanisés.

Au-delà des nuisances engendrées par le trafic ferroviaire, certains riverains de la halte de Talence-Médoquine se sont dit inquiets **des annonces sonores en gare**. Ceux-ci craignent également la **hausse du trafic automobile engendré par l'ouverture de la halte** et la transformation de leur quartier, qualifié de calme.

Aucune remarque parmi 781 contributions n'a été formulé sur les volets écologie et biodiversité.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Les transports sont générateurs de nuisances, notamment sonores pour les riverains. Les études conduites par les porteurs du projet ont donc pour objectifs de caractériser la situation existante et d'estimer l'ambiance sonore future. Les résultats seront comparés à la réglementation en vigueur pour définir si des aménagements complémentaires sont nécessaires. C'est l'objet de l'étude d'impact que de présenter la méthodologie, les résultats et le cas échéant les mesures prises pour s'assurer du respect des seuils réglementaires, qui diffèrent en fonction de la période horaire (jour / nuit).

Les nuisances pendant les travaux

Les nuisances pendant les travaux ont fait l'objet de **8 contributions en ligne**, **1 remarque** en réunion publique et **quelques questions** lors des rencontres de proximité.

Les principales questions concernant les travaux portent sur **l'impact éventuel pour les usagers et sur leur durée**. En ligne et parmi les usagers des trains, plusieurs personnes se sont demandé si les travaux envisagés allaient entraîner **des coupures du trafic ferroviaire et combien de temps les travaux dureraient**.

Par courrier, la FNAUT a souligné **l'importance de la communication auprès des riverains** et des voyageurs pendant les travaux : *« au vu du très important volume de travaux, un soin particulier devra être apporté à l'information des usagers et des riverains afin de ne pas faire de contre-publicité à ce projet. »*

L'Amicale des usagers du train a suggéré *« d'ouvrir aux entreprises des possibilités d'embauche et de formation de personnel local aux travaux de la voie ferrée (...) et de récupérer, reconditionner pour les réutiliser tous les matériaux évacués »*.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Comme pour tout projet nécessitant des travaux, le RER Métropolitain est soumis à la réglementation environnementale qui conduit à la réalisation d'une étude d'impact.

La majorité des travaux sera effectuée dans les emprises ferroviaires existantes, ce qui limite les impacts sur le milieu naturel et les écosystèmes. Néanmoins, un inventaire écologique faune-flore sera effectué et des mesures compensatoires seront prises si nécessaire.

Les études en cours sur chaque projet de service détermineront la nature et la durée des travaux. Les travaux sont pensés bien en amont pour limiter au maximum les nuisances pour les voyageurs et les riverains. Les communications pour la phase chantier seront réalisées en concertation avec les communes concernées. Concernant le bruit, des études vont être menées, si les seuils réglementaires sont dépassés, des mesures de résorption ou d'accompagnement seront prévues.

Les travaux seront différents pour chaque projet de service. La réalisation de certains aménagements nécessitera des interruptions du trafic. Afin de limiter les perturbations pour les voyageurs, ceux-ci seront réalisés principalement de nuit ou le week-end.

Les études techniques à venir préciseront le phasage des travaux et leurs modalités de réalisation. Les usagers du train seront prévenus bien en amont des solutions qui leur seront offertes.

Il en est de même pour les circulations routières, les études techniques permettront de définir les modalités des travaux.

La SNCF est engagée dans une approche d'écoconception des projets qu'elle mène sur le réseau, approche visant à réduire l'impact environnemental sur les fournitures et les modes de réalisation, ainsi qu'à revaloriser les matériaux issus des chantiers.

Le projet de RER et les trafics routiers (passages à niveau)

La **sécurité aux passages à niveau** a été abordée de manière récurrente lors des réunions publiques et dans une dizaine de contributions en ligne.

Les élus et les habitants des territoires qui accueillent plusieurs passages à niveaux s'inquiètent de la **fermeture 4 fois par heure**, peut-être plus à l'avenir, des axes traversés par les voies ferrées. C'est **notamment le cas en milieu urbain** où les piétons, les cyclistes et les automobilistes sont concernés. Certains passages à niveau à **proximité de gares sont fermés plusieurs minutes**, le temps des montées et descentes des passagers. Les habitants anticipent **des bouchons importants, notamment le matin**. Dans ce cadre, la **suppression des passages à niveau**, remplacés par des ponts ou des souterrains, **pourrait être bienvenue et prévue dans le montant des investissements** provisionnés pour le RER Métropolitain.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Compte tenu de la desserte déjà dense offerte sur cette ligne, le renfort d'offre prévu à l'horizon du RER Métropolitain, une vingtaine de trains par jour, s'effectuera principalement en heures dite « creuses » (milieu de matinée et d'après-midi). L'incidence sur les passages à niveau sera donc très limitée et ne devrait pas induire d'aggravation de la congestion routière.

4.2.6 Le nouveau matériel roulant

Moins **d'une dizaine de remarques** ont porté sur les caractéristiques du matériel roulant et des nouvelles rames qui seront commandées dans le cadre du projet.

Elles contiennent :

- Des demandes de précisions concernant les caractéristiques des rames
- Des demandes de rames plus capacitaires et plus confortables pour les voyageurs : « un matériel roulant de grande capacité pour éviter de voyager debout », « des wagons avec espaces modulables avec sièges rabattables strapontins, à double niveau »
- Des attentes liées à la sécurité dans les trains : « importance de la sécurité avec vidéosurveillance par alarmes »

Par ailleurs, de très nombreuses remarques ont porté sur les enjeux liés à l'accueil des vélos dans les trains⁶.

Réponses des maitres d'ouvrage et partenaires :

Il est prévu d'acheter du matériel roulant supplémentaire pour répondre à l'ambition d'augmentation de la fréquence des trains. Les études en cours définiront le nombre de rames nécessaires. Début 2023, une

⁶ Voir 5.4.3. Intermodalité avec les vélos

première commande de 5 rames a notamment été effectuée par la Région Nouvelle-Aquitaine, avec une participation de Bordeaux Métropole à l'achat de ces rames, pour une livraison en 2025-2026.

Concernant spécifiquement la ligne du Médoc, les matériels type BGC seront utilisés. Ces matériels bi-modes anciens (diesel-électrique) feront l'objet d'opérations de maintenance de mi-vie de manière à retrouver la qualité d'un matériel neuf, et d'une modernisation pour leur adjoindre des batteries en lieu et place du groupe diesel.

L'emploi de motorisations propres est un objectif fort du projet, le recours à l'électrique sur la section Saint-Mariens/Saint-Yzan - Bordeaux sera privilégié autant que possible dans un souci de continuité avec la section Bordeaux – Langon, et ainsi faire de l'électrique le mode privilégié pour l'ensemble du RER Métropolitain. Plusieurs solutions techniques pouvant répondre à l'objectif de décarbonation des transports ferroviaires seront étudiés, avec des besoins en investissements différents selon le cas.

4.3 Aménagements ferroviaires prévus sur la ligne du Médoc

4.3.1 Les attentes et les questions du territoire sur l'amélioration de la qualité de service

Le RER est particulièrement attendu par les Médocains qui attirent l'attention sur le **mauvais état du réseau** à l'heure actuelle. Plusieurs participants relèvent le désengagement de l'Etat vis-à-vis de la ligne 42, et doutent que les 200 M€ provisionnés permettent de **remettre les infrastructures à niveau**.

En réunion publique à Lesparre, Serge Raynaud, maire de Saint-Sauveur a insisté sur l'attente forte autour du désenclavement du Médoc par le ferroviaire et a remercié la SNCF de ne pas occulter les problèmes actuels de robustesse et de régularité : *« puisque nous sommes en dernier, que les deux premières lignes aient des travaux supplémentaires, est-ce qu'il va nous rester assez d'argent pour faire notre ligne ? »*

Plusieurs participants et des élus locaux comme le maire de Lesparre en réunion publique ont regretté que les aménagements prévus pour la ligne du Médoc, arrivent en 2030, soit en **dernier par rapport aux deux autres lignes du RER, renforçant leur sentiment de déclassement**. **Jean-Yves Mas, Conseil d'administration du club des entrepreneurs du Médoc**, s'est interrogé *« si l'on peut gagner un an ou deux ans, je dirais que c'est le Médoc qui gagne un an ou deux ans et c'est l'économie qui gagne un an ou deux ans. Je crois que c'est primordial. »*

Les participants ont souligné que l'état du réseau entraînait **des problèmes récurrents de retard et suppression de trains pour les usagers**. Le constat partagé est que ces **nombreux contretemps** n'incitent pas les habitants du territoire à utiliser le mode ferroviaire. La modernisation du réseau constitue **l'opportunité d'un service avec plus de régularité et de fréquence**, gage de sa réussite.

Les participants soulignent que le **projet est particulièrement important** puisque le Médoc :

- Ne cesse de gagner **des habitants chaque année**, notamment dû au fait que de plus en plus de ménages n'arrivent plus à se loger sur la métropole, compte tenu du prix de l'immobilier.
- Compte **de nombreuses entreprises et de nouvelles à venir** (comme la création attendue de plus de 2 000 emplois directs en 2026 pour l'élevage et la transformation de saumon au Verdon par exemple).

- Rencontre **une forte attractivité estivale** avec des stations balnéaires fréquentées qui nécessitent de proposer des fréquences régulières en période congés scolaires.
- Dispose **d'un accès fluvial** depuis et vers Royan, avec lequel le RER doit être coordonné.

Dans ce contexte, le renforcement de la ligne du Médoc leur semble primordial. Toutefois, certains participants regrettent que **les changements ne soient pas plus importants**, notamment en matière de **fréquence au-delà de Macau**. Le trajet étant long, des participants et le syndicat CGT cheminots préconisent de **mettre en places des trains semi-directs** (suppression d'arrêts entre Pauillac et Bordeaux) en complément des RER omnibus pour que les Médocains puissent rejoindre plus rapidement la Métropole.

Enfin, des participants se sont demandé si une fréquence plus élevée du trafic de voyageurs permettrait le **développement du fret**. Dans ce cadre, quelques participants préconisent d'aménager **des points de croisement. Plus ambitieux, Annes Linck, association Respect Santé Nature de Montalivet se « demande si c'est vraiment suffisant de juste ajouter deux points de croisement et s'il ne faut pas faire une plus longue partie en double voie »**. Un autre participant demande alors si la SNCF dispose des emprises foncières nécessaires à ce doublement.

En réunion publique, Gilles Cuypers, élu de Gaillan en Médoc a posé la question des moyens humains à affecter au développement du RER dans le Médoc. Les collaborateurs de la SNCF seront-ils assez nombreux et « *bien traités* » pour assurer le service ?

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Dans le cadre de la feuille de route du RER, les partenaires ont dédié une enveloppe financière conséquente - plus du 1/3 des investissements sur les infrastructures - spécifiquement sur la ligne du Médoc.

La feuille de route prévoit un horizon de réalisation pour 2030 ; les études en cours permettront de préciser ce planning pour les différentes opérations prévues sur cette ligne.

Le projet de RER vise à renforcer le service omnibus (arrêt systématique à toutes les gares), pour qu'il soit continu toute la journée et cadencé à la demi-heure. Compte tenu du fait que la ligne est à voie unique sur la majorité de son linéaire, il y a lieu de vérifier qu'une desserte accélérée depuis/vers Lesparre et au-delà peut s'insérer dans la trame horaire ou bien d'identifier alors les conditions nécessaires à mettre en œuvre si cette typologie de desserte devait être déployée.

L'étude de régénération de la voie est menée avec l'hypothèse de circulations « Fret » (charge D) jusqu'au Verdon. La ligne n'est actuellement plus circulée par des trains de fret.

L'objectif des travaux est double : régénérer la ligne pour sanctuariser le service et rétablir sa fiabilité ainsi qu'accroître la fréquence jusqu'à la Pointe de Grave. Ce second point passe par la modernisation de la signalisation et la création de points d'évitement pour permettre aux trains de se croiser. Le programme de travail ne porte pas sur la mise à double voie de la ligne.

4.3.2 Terminus actuel de Pessac

Quelques habitants du Médoc se sont exprimés en réunion publique pour regretter le terminus à Pessac d'une partie des trains en provenance du Médoc. L'association Trans'Cub a estimé que « quasiment personne ne

descendait en gare de Pessac et que [c'était] très pénalisant pour les Médoc [Médoquins] ». Cela contraint alors les voyageurs à **réaliser un changement pour se rendre à Bordeaux**, synonyme d'une **perte de temps**.

Néanmoins, quelques participants indiquent que **l'arrêt à Pessac est utile pour les étudiants** étant donné la présence de l'Université et de nombreuses écoles. Certains suggèrent même que **la gare de Pessac Alouette** soit desservie par la ligne du Médoc puisqu'elle constitue un pôle important. Un participant propose alors de connecter à Pessac la voie en impasse venant du Médoc avec la ligne vers Arcachon via le triangle des Échoppes.

Dans ce contexte, des personnes ont demandé **des études chiffrées** permettant de justifier le trafic attendu à Pessac.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

La ligne du Médoc se connecte à la ligne Bordeaux - Irun via une voie unique au droit de la future halte de Talence - Médoquine. Cette configuration fait que le nombre de trains qui empruntent cette ligne est dépendant de la capacité ferroviaire de la section entre Bordeaux et Talence-Médoquine. Actuellement, seul un aller-retour par heure est possible en direction du Médoc au départ de Bordeaux. La gare de Pessac avec sa voie en impasse depuis le triangle des échoppes » offre une desserte de l'ouest de la métropole en correspondance avec le tramway ; elle constitue également un second terminus pour les trains desservant la « ligne de ceinture » - partie métropolitaine de la ligne du Médoc- ce qui permet d'enrichir la desserte à deux trains par heure et par sens sur cette section.

Connecter la voie en impasse de la gare de Pessac à la ligne à double voie Bordeaux – Irun est techniquement envisageable. En revanche, poursuivre l'exploitation jusqu'à Pessac Alouette se heurterait aux mêmes difficultés que la bifurcation de Talence – Medoquine, à savoir des cisaillements de l'axe Bordeaux - Irun, l'un des plus chargés de Nouvelle-Aquitaine. De plus, cela nécessiterait la création d'un nouveau terminus RER en gare de Pessac Alouette pour faire se retourner les trains.

4.3.3 Modernisation et régénération de la ligne

Pour l'ensemble des personnes qui se sont exprimées, la modernisation et la régénération de la ligne est **tout à fait souhaitable**. Ils précisent que **les aménagements à prévoir sont importants** :

- **Modernisation des caténaires** très anciennes.
- **Relevage de la vitesse**, limitée aujourd'hui à 100km/h à partir de Macau.
- **Exploitation moderne, via une signalisation par bloc automatique**, à la place du bloc manuel actuel.
- **Doublement de la voie** unique ou **création de voies d'évitement**.

A ce sujet, un participant demande si le **foncier est maîtrisé** pour la création d'une double voie.

Les participants sont **conscients des investissements nécessaires**. Un participant a indiqué que la remise à neuf d'une caténaire représente 1M€ par kilomètre. Ces investissements semblent néanmoins **indispensables pour l'avenir** et **gage d'équité entre les territoires** étant donné qu'une électrification est prévue sur la ligne 43U. Il conviendrait de privilégier une régénération de l'intégralité du linéaire de la caténaire, et non une électrification frugale pour circulation de trains à batterie. Les avantages de leur solution sont à leur yeux les suivants :

- D'une part, de **répondre aux enjeux écologiques** avec un mode moins polluant que les trains à batteries. En effet, un participant annonce que les batteries nécessiteraient d'être remplacées tous les 5 à 10 ans. Il indique également, qu'elles sont chères tout comme les infrastructures de rechargement ; et que les trains qui se rechargent ne sont pas encore en circulation sur la région ce qui impliquerait l'achat de matériels supplémentaires.
- D'autre part, de **développer le trafic fret** vers le Verdon tiré par des locomotives électriques.

Enfin, **les passages à niveau** sont très nombreux tant la ligne est longue. **L'augmentation de la fréquence doit s'accompagner d'une suppression des passages** à niveaux.

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

La régénération de la ligne concerne les infrastructures existantes ; il n'est pas prévu de mise à double voie, qui par ailleurs nécessiterait des acquisitions foncières.

Pour ce qui concerne la décarbonation des mobilités, le choix s'est porté sur des trains à batterie ce qui permettra une régénération partielle de la caténaire, moins onéreuse qu'une ré électrification complète. Pour le matériel roulant, La Région Nouvelle-Aquitaine va moderniser son parc de matériel roulant bi-mode (diesel-électrique) pour lui adjoindre des batteries en lieu et place du groupe diesel.

Les passages à niveau sont en premier lieu une zone de danger potentiel pour les flux traversants les voies (voiture, bus, camion, vélo et piéton. Une étude a été confiée au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour déterminer combien de véhicules traverseront les différents passages à niveau à horizon 2030. En fonction de ces prévisions, il est déterminé pour chaque passage à niveau si le risque est acceptable ou non selon un seuil réglementaire. Ceux qui dépassent ou s'approchent du seuil feront l'objet d'études complémentaires afin d'identifier les solutions envisageables, comme la création d'aménagement de franchissement, l'adaptation de la voirie, la fermeture avec report sur un autre franchissement, ... Néanmoins, ces aménagements représentent parfois des coûts importants qui devront être étudiés avec chaque collectivité concernée.

4.3.4 Halte du Bouscat Ste-Germaine

Le projet de réouverture de halte Bouscat-Sainte-Germaine n'a quasiment pas fait l'objet de commentaire pendant la concertation. Elle est évoquée dans 19 contributions en ligne. Ce projet a un niveau de maturité technique et politique plus grand puisque la réouverture est déjà prévue pour l'année 2023

Réponse des maitres d'ouvrage et partenaires :

Les travaux de la halte du Bouscat-Sainte-Germaine se terminent avec pour objectif une ouverture au public début juin 2023.

4.4 Halte ferroviaire de Talence Médoquine et ses espaces publics attenants

La réouverture de la halte de Talence Médoquine est un des aménagements ferroviaires principaux prévus dans la cadre du projet de RER Métropolitain. C'est pourquoi elle a fait l'objet d'une présentation détaillée lors de la réunion publique de Talence et d'une visite de site et d'un atelier participatif dédiés.

L'atelier dédié à Talence-Médoquine a réuni une soixantaine de personnes et concentre donc l'essentiel des remarques consignées ci-après. Il a été apprécié par les participants qui ont pu visiter le site, poser des questions et élaborer des propositions d'amélioration par groupe. Néanmoins, un participant a regretté qu'un « **document plus précis avec des plans et coupes cotés n'ait pas été diffusé pour nourrir la concertation.** »

Outre les propositions issues de l'atelier participatif, la halte Talence-Médoquine a été évoquée dans :

- **14 remarques** en réunion publique, essentiellement à Talence,
- 28 contributions en ligne,
- **De nombreux avis (positifs) lors des rencontres de terrain**, notamment au siège administratif du CHU et sur le campus de l'Université de Bordeaux à Talence
- **4 remarques** dans les registres papier.

4.4.1 L'opportunité, le calendrier et les coûts de la réouverture de la halte

La halte de Talence-Médoquine fait l'objet d'une **attente très forte** du territoire. En réunion publique à Talence, le maire de la Ville s'est félicité que le projet se concrétise enfin. Même tonalité chez d'autres élus du territoire : Bruno Béziade, conseiller départemental du canton de Talence a rappelé que « *cela faisait très longtemps que l'on attendait que cela se fasse. (...) Et que [c'était] quand même assez extraordinaire !* »

Germain Suys, représentant de l'association Talence gare multimodale, a rappelé que son association avait contribué à l'émergence du projet par son action menée depuis une dizaine d'année.

Les principaux sujets évoqués par les participants ont été les suivants :

- l'ouverture facilitera **l'accessibilité au CHU Pellegrin** (6 500 salariés), **au Campus Universitaire** (70 000 étudiants et 10 000 salariés), **et aux nombreux habitants** du quartier.
- La question du calendrier a partagé les contributeurs entre ceux qui souhaitent **aller plus vite** et ont demandé son ouverture dès 2024, et ceux **qui doutent que la halte puisse réellement ouvrir en 2025**. Ils s'interrogent sur la maîtrise du foncier (nécessité d'expropriation ?) et sur la capacité de SNCF à réaliser les aménagements **dans les délais annoncés**.
- En réunion publique, plusieurs participants ont demandé **comment le chiffre de 4 000 voyageurs avait été déterminé**. Cela représenterait la fréquentation la plus élevée mise à part Bordeaux Saint-Jean, soit davantage de voyageurs que Pessac ou Cenon.
- Les investissements financiers nécessaires interpellent certains, qui indiquent que « le seul coût des fonctions support de la gare de Talence figurant dans le dossier, représente 25% du montant global du projet. Il semble tout à fait possible de le réduire ».
- En ligne, une personne s'est interrogée sur la bifurcation Médoc/Arcachon qui « ne permettrait pas les mouvements simultanés de et vers le Médoc à cause d'un court tronçon en voie unique sur le Médoc. Pour éviter d'en faire un point noir, il [serait] nécessaire de construire une bifurcation en dénivelée (saut-de-mouton). »

Réponses du maître d'ouvrage SNCF Réseau :

Pour pouvoir réouvrir la halte, il est encore nécessaire de franchir les étapes suivantes : finalisation des dossiers réglementaires, enquête publique, étude de niveau PROJET, appel d'offre pour sélectionner les entreprises puis travaux et essais avant mise en service. L'objectif d'une réouverture en 2025 tient compte de toutes ces étapes.

Les estimations de fréquentation futures sont issues d'un modèle de trafic, utilisé pour l'ensemble des projets de mobilité de Bordeaux Métropole et du Département.

Concernant la bifurcation à niveau de la Médoquine, l'offre actuelle permet déjà de mettre en place le RER cadencé à la demi-heure sans la déniveler.

4.4.2 La halte ferroviaire

Les quais

Le programme technique a été challengé, notamment pendant la réunion publique de Talence où quelques citoyens ont regretté que « *le projet prévoit une longueur correspondant exactement à celle de 2 rames actuelles (exemple à Talence : 162 m vers Arcachon et 144 m vers le Médoc). Il ne devrait pas être excessivement plus onéreux de prévoir d'emblée des quais de 230 à 250 m, ménageant ainsi l'avenir.* »

Plusieurs participants ont regretté que les quais ne soient pas dimensionnés pour **accueillir les trains longues distances** (TGV, Intercités...) plus longs que les RER. En effet, ils précisent que les quais prévus ne feront **que 162 mètres**, alors que certaines compositions TER [vers Hendaye] sont de 222 mètres.

Des participants ont constaté que **les accès aux quais** sont situés à leurs extrémités. Pourquoi ne pas les **recenter par rapport au pont** de la Mission Haut-Brion pour mieux répartir les flux. Pourquoi ne seraient-ils pas également accessibles depuis l'avenue de la Vieille Tour. Par ailleurs, la hauteur des quais doit impérativement permettre **un accès à niveau aux trains**.

Dans son avis, la FNAUT a précisé que « *les quais de la gare de Talence Médoquine, notamment les deux centraux doivent être accessibles, à niveau de l'un vers l'autre sans l'usage des ascenseurs. Il ne faut pas reproduire les erreurs de la gare de Cenon dont les quais centraux sont en décalage de niveau.* »

Par ailleurs, quelques participants ont regretté que les **correspondances entre les quais** ne soient **pas possibles via le plateau bas**. Ils demandent qu'à minima une liaison, accessible aux PMR, soit prévue **entre les quais 2 et 3**, qui ne sont pas au même niveau dans le projet présenté.

Une **couverture continue** sur toute la longueur des quais a été suggérée.

Une question a été posée par des riverains concernant les moyens mis en œuvre pour **lutter contre les incivilités sur les quais, notamment la nuit**.

La passerelle

La passerelle a uniquement été évoquée pendant la visite de site et l'atelier participatif. Des participants se sont interrogés sur **sa largeur (est-elle assez large pour accueillir tous les modes ?)**. Il s'agirait d'éviter **les accidents entre les piétons et les vélos** qui l'emprunteront pour accéder aux quais. **Des espaces doivent être bien définis pour chacun des modes**.

Les autres remarques concernent :

- La couverture de la passerelle, **efficace et continue contre la pluie et le vent d'ouest**. **L'écran de protection côté voie** devrait permettre de **voir les quais** tout en résistant aux actes de

vandalisme. L'écran de protection côté route a été commenté : il doit être **suffisamment haut pour être dissuasif**, mais sans être **trop imposant**.

- Les **ascenseurs** dont la **grande capacité a été appréciée**. Les usagers resteront vigilants quant à leur **bon fonctionnement**. Un participant a préconisé plutôt des escalators, qui semblent plus pratiques.
- **L'affichage dynamique des horaires** des trains. Cet affichage doit comprendre **tous les modes de transports** rencontrés sur le pôle d'échange multimodale.
- **Les automates de vente de tickets** (SNCF, TBM, bus régionaux...). Un système de veille pourrait signaler leur panne ou vandalisme et permettre une intervention rapide.

Les nuisances pour les riverains

Lors de l'atelier participatif, des riverains ont dit qu'ils resteraient vigilants à **la hausse du bruit**, lié au passage de **plus trains et des possibles annonces sonores** sur les quais ; ils ont demandé si **des aménagements pour traiter les nuisances** sonores sont prévus.

L'avenir du bâtiment gare

En réunion publique et dans 2 contributions en ligne, des habitants de Talence se sont interrogés sur **le futur des bâtiments existants (gare et halle marchandise) de l'ancienne gare**. La **recherche d'une fonction** pour ces lieux pourrait être menée en parallèle de la concertation sur la halte et le PEM. Des solutions ont même été suggérées : espace de coworking, restauration rapide.

Réponses du maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :

Pour les différents items évoqués ci-avant, SNCF Gares & Connexions apporte les réponses suivantes :

- **Longueur des quais** : les quais sont dimensionnés pour accueillir les trains les plus capacitaires de Nouvelle-Aquitaine, à savoir des Régio2N en unité double, d'une longueur de 162 mètres. Le programme fonctionnel de la halte de Talence-Médoquine a été défini dans la feuille de route, au démarrage des études ; la desserte est constituée des missions RER Métropolitain vers Arcachon et vers le Médoc, c'est donc cette longueur de matériel qui a été retenue. Il n'est pas prévu d'y accueillir de TGV ni de missions régionales semi-directes. Cependant, si ce choix devait être questionné, la grande majorité de ces dessertes régionales pourraient s'y arrêter.
- **Accès aux quais** : les accès sont situés en extrémités pour pouvoir tenir compte des contraintes d'implantation réglementaires des moyens d'accès (escaliers, ascenseurs) et des normes d'accessibilité, tout en évitant de modifier l'implantation des voies.
- **Différence de niveau entre quais 2 et 3** : Une rampe conforme PMR est prévue entre le quai 2 et le quai 3.
- **Couverture de la passerelle** : Les études à venir intégreront la conception d'une solution de couverture susceptible de rendre les parcours plus confortables en cas d'intempéries. Cette couverture sera donc implantée sur la totalité de la longueur de la passerelle. La largeur de la couverture pourra être différenciée au niveau des zones d'accès aux quais.

- **Informations voyageurs (horaires des trains et des autres modes de transport)** : les partenaires visent effectivement à diffuser une information multimodale. Ceci nécessite un travail de coordination et de partage des informations, sujet en cours au niveau du Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités.
- **Nuisance des annonces sonores** : aucune annonce sonore de sécurité n'est réglementairement nécessaire à la halte de Talence-Médoquine.
- **Avenir du bâtiment gare** : un projet de valorisation de l'ancien bâtiment gare sera engagé (dans l'esprit de ce qui a été fait dans la gare « jumelle » de Caudéran-Mérignac, dès la libération des locaux actuellement squattés).

4.4.3 Les espaces publics

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)

Lors de l'atelier participatif, les participants se sont dit plutôt **satisfaits de l'installation d'ascenseurs** de grande capacité permettant aux Personnes à Mobilité Réduite d'accéder facilement aux quais. Mais certains d'entre eux, ont alerté sur l'accessibilité de la halte **en cas de panne**. Un participant s'est interrogé sur **la prise en charge des PMR pour accéder aux trains**, et plus particulièrement sur la **mise en place du service « Accès + »** à la halte de Talence-Médoquine.

Par ailleurs, les **places de stationnement les plus proches** de la rampe et du quai n°1 (plateau bas) devraient être **réservées aux PMR**. La **rampe doit être suffisamment large** pour permettre aux personnes en situation de handicap de circuler en toute sécurité.

Réponse du maître d'ouvrage Bordeaux Métropole :

Les places de stationnement réservées aux PMR seront prévues au plus près du quai n°1. La largeur prévue de la rampe reliant le plateau bas au parvis haut (intermodalité bus/train) est de 3 mètres, permettant aux personnes en situation de handicap de circuler en toute sécurité et confort.

L'offre cyclable

Les aménagements prévus pour les vélos sont plutôt appréciés, et notamment **le parking sécurisé**. Les participants sont vigilants quant au **nombre de places offertes, au positionnement** des arceaux en plusieurs endroits du PEM, et à la garantie **d'une accroche facile** (accessible aux vélos-cargos également).

Plusieurs participants privilégient le modèle scandinave/nordique, c'est-à-dire un vélo personnel pour aller à la gare et un autre (personnel ou en libre-service) pour les déplacements depuis l'autre gare. Dans ce cadre, il est proposé le développement des stationnements vélos de tailles conséquentes et sécurisés. Un participant cite en exemple les parkings vélos fermés avec vidéo de la Gare Saint-Jean. Pour encourager ce modèle, certains évoquent la création d'une offre combinée « Parking vélo + RER + location vélo » et d'autres la mise en place de stations de Vcub dans chaque gare.

Par ailleurs, les cyclistes apprécient **les rampes à vélo** dans les escaliers et la **possibilité d'emprunter les ascenseurs de la halte**.

En outre, un participant a souligné que **des pistes cyclables** doivent être développées pour rejoindre la halte en toute sécurité.

Réponse du maître d'ouvrage Bordeaux Métropole :

Au vu des contributions, il est proposé de retenir le dimensionnement et les principes fonctionnels suivants:

- Aménagement d'abris vélos sécurisés (120 places),
- Mise en place d'une rampe à vélo dans les escaliers,
- Mise en place d'arceaux vélos (24 arceaux, soit 48 places),
- Installation d'une station Vcub sur le parvis haut.

De plus, le PEM Talence Médoquine sera desservi par l'itinéraire 8 du Réseau Vélo Express (RÉVE) avec un accès direct aux quais via les ascenseurs ou la rampe.

L'intermodalité avec le bus

Des participants indiquent qu'il est important de **réorienter les bus du territoire vers la halte ferroviaire**. Dans ce cadre, certains d'entre eux proposent de **revoir le plan de bus TBM**, en lien avec le projet et de penser les horaires des bus de façon à permettre les correspondances.

Certains secteurs font l'objet de demandes très concrètes, comme des liaisons en bus fréquentes entre le nouveau Pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine, l'hôpital Pellegrin et le Campus universitaire. Des participants soulèvent qu'à l'heure actuelle, il est très difficile de rejoindre le Campus car les trams sont saturés et les bus coincés dans le trafic routier. La halte associée à un bus fréquent permettrait d'offrir une nouvelle solution.

La liaison avec le **Bus à haut niveau de service (BHNS) Pellegrin Thouars Malartic, désormais dénommé bus express**, est appréciée. La nécessité d'**afficher les horaires** de l'ensemble des autres modes à l'arrêt du bus express a été remontée. **Quelques questions ont été posées** sur le projet BHNS en lui-même : où en est-il ? quand sera-t-il mis en service ? quel sera son parcours et sa fréquence ?

Réponse du maître d'ouvrage Bordeaux Métropole :

Dès l'ouverture de la halte Talence Médoquine, un arrêt de bus sera aménagé au niveau du parvis haut nord, assurant la desserte de la LIANES 8 existante, dont la fréquence de passage est de 10 minutes. Des écrans d'informations sont prévus pour informer les voyageurs des horaires des trains et des bus. Leur localisation précise n'est pas déterminée à ce stade.

Concernant le Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, ce projet a fait l'objet d'une concertation réglementaire en 2019, dont le bilan a été approuvé en janvier 2020. Les études opérationnelles de ce projet sont en cours pour une enquête publique prévue en 2024 et une mise en service prévue en 2027. La fréquence de passage au droit du PEM sera de 5 minutes.

L'accès et le stationnement des véhicules légers

L'accès en voiture est d'abord un sujet d'inquiétude pour les riverains qui redoutent **l'augmentation du trafic routier** autour de la halte. Ils s'inquiètent notamment du **développement du stationnement sauvage** et craignent que les places de parking résidentielles soient occupées par les utilisateurs de la halte. Un

participant propose d'anticiper la situation par **la création de zones bleues** sans attendre. Tandis que des habitants de la rue Lafon demande la **mise en place de bornes d'accès**, jugeant qu'un panneau d'interdiction n'aura aucun effet. Un autre participant demande si le **dimensionnement du stationnement**, entre 40 et 60 places, est suffisant au regard des 4 000 passagers par jours attendues.

Plusieurs participants évoquent la **création d'un dépose-minute** et suggèrent d'utiliser l'espace entre la rue Peybouquey et le nouvel accès.

Enfin, des participants s'inquiètent de **la dangerosité de la route** très fréquentée et demandent que **la traversée du pont puisse se faire en toute sécurité**.

En outre, quelques contributeurs en ligne ont souligné le besoin d'équiper les parkings de bornes de recharges du fait du développement des véhicules électriques.

Réponse du maître d'ouvrage Bordeaux Métropole :

L'accessibilité principale à la halte se fera par l'Avenue de la Mission Haut-Brion, avec un parking et plusieurs places en dépose-minute. Du fait d'une offre d'intermodalité importante, le trafic véhicules légers provenant de l'avenue de la Gare sera faible (quelques dizaines de véhicules).

Le plateau bas sera accessible uniquement par l'avenue de la Gare en double-sens. La rue Lafon sera réservée aux riverains.

Afin de faciliter les traversées piétonnes, des aménagements sont prévus pour apaiser la circulation au droit du PEM (îlot refuge, plateau surélevé).

Conformément aux études de dimensionnement, une cinquantaine de places de stationnement est jugé suffisant, celles-ci seront aménagées sur les espaces publics du PEM Talence Médoquine au niveau des plateaux haut et bas.

S'agissant des demandes concernant les bornes de recharge, conformément à la réglementation, il est prévu d'équiper plusieurs places de stationnement.

La Ville de Talence réfléchit à la mise en place d'une réglementation pour le stationnement.

5 Analyse qualitative des avis hors périmètre de la concertation et réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires financeurs

La phase de concertation a été organisée pour débattre des aménagements ferroviaires liés au projet de RER Métropolitain. Cependant, **une majorité des contributions recueillies** concerne soit exclusivement, soit en complément de remarques sur les aménagements ferroviaires, des questions, demandes, attentes ou des avis **sur la feuille de route** qui sous-tend le projet.

Les propositions et les attentes concernent plusieurs thèmes :

- **Le périmètre du projet de RER Métropolitain** : nouveaux terminus, choix de diamétralisation alternatifs, nouvelles haltes
- **L'offre de service**, pour renforcer l'ambition du projet
- **La qualité du service**, notamment liées à la régularité des trains
- Le renforcement de **l'intermodalité** entre le RER et les autres modes de déplacement
- L'amélioration de la **billettique** et la refonte de la **tarification**
- **Le nom** du futur service.

5.1 Les propositions d'évolution du périmètre du projet de RER Métropolitain

5.1.1 L'opportunité de la diamétralisation⁷ et les propositions alternatives

Les enjeux de diamétralisation ont été débattu principalement lors des réunions publiques et ont fait l'objet **d'une quarantaine** de contributions en ligne, sur registre papier et lors des rencontres de terrain. Plusieurs acteurs institutionnels et associatifs se sont également exprimés à ce sujet.

Deux positionnements contradictoires ont été exprimés :

- Des participants déclarent qu'il s'agit d'**une très bonne idée** permettant de **changer profondément l'usage du train** en ne faisant plus de la gare Bordeaux Saint-Jean une gare terminus. Leurs principaux arguments sont :
 - la diamétralisation permet de fluidifier les déplacements et de gagner du temps,
 - la dématérialisation s'appuie sur l'existant avoir à réaliser de travaux importants,
 - la diamétralisation est indispensable, sans quoi la gare de Bordeaux Saint-Jean ne pourrait pas absorber le trafic attendu : « *Excellente idée de faciliter les passages entre chaque destination en faisant de Bordeaux un axe central* » ;

⁷ La diamétralisation consiste à organiser les circulations différemment, en ne faisant plus de Bordeaux une gare terminus, mais une gare de passage. Cela permet d'éviter de prendre une correspondance (changer de train) et donc de gagner du temps de parcours pour les voyageurs concernés. La diamétralisation a également pour objectif de faciliter les déplacements intra-métropole. Enfin, la diamétralisation a un intérêt technique, pour fluidifier le trafic à la gare Bordeaux Saint-Jean, et améliorer la gestion de la maintenance du matériel TER.

- A l'inverse des personnes ont jugé que la diamétralisation entraînerait **des problèmes de robustesse d'exploitation**. Pour appuyer leurs propos, ils ont apporté les arguments suivants :
 - les retards et annulations sont plus fréquents sur la branche Libourne – Arcachon depuis sa mise en service ;
 - les diamétralisations ne sont plus encouragées ailleurs en France, comme c'est le cas en région parisienne : « plus le parcours est long, plus le nombre de gares desservies est important, et plus les retards se répercutent en chaîne, et pourtant, les RER circulent sur des voies dédiées avec des installations permanentes de contre-sens, des gares de retournement en cas d'incident » ;
 - outre les problèmes d'exploitation, les diamétralisations proposées n'intéresseraient que très peu d'usagers. L'association Trans'Cub a demandé à accéder « *aux chiffres de fréquentation des usagers venant de Libourne et allant au-delà de la gare Saint-Jean, et dans l'autre sens, venant d'Arcachon et allant au-delà de la gare Saint-Jean* » pour évaluer la première diamétralisation effective sur le territoire.

Par ailleurs, des participants ont proposé des itinéraires alternatifs à ceux de la feuille de route des partenaires cofinanceurs. Plusieurs combinaisons de diamétralisation sont suggérées :

- Une liaison Arcachon - Macau pourrait également être envisagée en utilisant le Triangle des Echoppes.
- Une liaison Saint Mariens/Saint-Yzan-Blanquefort-Macau pour faciliter la traversée de la Garonne
- Une liaison Parempuyre-Talence-Bordeaux-Cenon-Libourne

Au-delà des extensions, plusieurs participants demandent **la réalisation d'une circulaire autour de Bordeaux** actuellement utilisée par les trains de fret pour aller d'Hendaye au faisceau d'Hourcade. Cette circulaire pourrait voir le jour grâce au raccordement de la branche de Langon (ou des Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux/AFSB) au Triangle des Échoppes, sur l'axe Bordeaux-Dax, jusqu'à la ligne du Médoc. Cette circulaire desservirait les deux nouvelles haltes du Bouscat Sainte-Germaine et de Talence Médoquine. Cette solution a notamment été proposée par la CGT Cheminots dans sa contribution pendant la concertation et en réunion publique.

D'autres vont encore plus loin et envisagent **la création d'un RER périphérique** encerclant Bordeaux en parallèle de la rocade. Qu'en est-il d'un moyen de transport circulant extra rocade et reliant les principales villes aux alentours de Bordeaux entre elle ?

Cette circulaire qui **desservirait toutes les lignes de tramway** aurait deux avantages : **faire gagner du temps de parcours aux usagers** (en limitant les changements) et **désengorger la gare de Bordeaux Saint-Jean**. Concernant ce dernier item, un participant propose de développer **de nouvelles gares terminus à Bordeaux** en lien avec les projets Bastide Niel et Euratlantique.

Autre proposition, l'infrastructure ferroviaire pourrait être adaptée afin d'accueillir le tramway en plus du RER : prolongement du Tram B à Caudéran (emprise pour faire un terminus), mise en place d'un tramway de ceinture Cenon Gare - Cité du Vin - Cracovie - La Vache - Sainte-Germaine - Arlac - Pessac Centre, etc.

Enfin, quelques participants regrettent le fonctionnement en étoile du réseau, renforçant la centralisation vers Bordeaux et la métropolisation.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Une étude a été menée en 2017-2018 par la Métropole et la Région. Elle a permis d'analyser plusieurs scénarios de reconfiguration du service TER autour de la Métropole et son bassin de vie élargi. L'étude s'appuyait sur le principe de l'optimisation du réseau existant et l'augmentation de sa capacité. Plusieurs scénarios de diamétralisation de lignes ont ainsi été évalués (quasiment toutes les connexions possibles de branches ont été envisagées dans l'étude). Une synthèse de l'étude est [disponible en ligne](#).

Le projet de RER Métropolitain tel que présenté aujourd'hui constitue le scénario avec le meilleur rapport entre l'investissement nécessaire et le nombre d'usagers transportés. Il s'appuie au maximum sur les infrastructures existantes et leur fonctionnement pour augmenter le service, sans création de voie nouvelle.

La diamétralisation des lignes vise à ne plus faire de Bordeaux Saint-Jean une gare de terminus, mais comme une gare de passage. Pour autant, Bordeaux Saint-Jean est le cœur de l'étoile ferroviaire bordelaise et constitue la principale destination des trajets effectués sur le réseau. Il apparaît indispensable qu'elle soit systématiquement desservie. Ce principe n'est pas compatible avec des propositions de diamétralisation entre les branches Langon et Arcachon ou Médoc, qui supprimeraient l'arrêt à Bordeaux St Jean. La transition entre ces branches devra se faire en correspondance à Bordeaux.

Concernant les circulations circulaires autour de Bordeaux, le projet s'appuie tout d'abord beaucoup sur la ligne du Médoc et donc de la voie circulaire, particulièrement bien maillée avec les lignes de tramways et futurs bus express. La partie routière du RER Métropolitain (cars express), qui vise à être complémentaire au réseau ferroviaire, peut apporter une réponse adaptée. Le Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine et le Département de la Gironde travaillent à l'articulation entre les différents réseaux de transport. Des études sont envisagées pour définir des dessertes de cars express de ceinture au sud-ouest de Bordeaux.

5.1.2 Les propositions de terminus alternatifs

Tout au long de la concertation, des élus locaux, des associations et des habitants ont proposé des positionnements alternatifs de terminus, concernant principalement les lignes Arcachon-Libourne et Saint-Mariens/Saint-Yzan-Langon.

L'enjeu principal serait **d'améliorer la desserte du RER Métropolitain en élargissant son périmètre**. La Gironde jouit en effet d'une « *démographie croissante* », d'un bassin de vie et d'emploi « *important* » alors que certains territoires sont « *enclavés* ». Trop souvent, les habitants n'ont pas d'autres choix que la seule voiture particulière sur des autoroutes pénétrantes saturées.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

L'étude réalisée en 2017-2018 par la Région et la Métropole a conduit au choix des terminus présentés dans le cadre de la concertation, confirmés par la feuille de route du RER Métropolitain :

BORDEAUX/PESSAC < > POINTE DE GRAVE*
LANGON < > SAINT-MARIENS/SAINT-YZAN
LIBOURNE < > ARCACHON

L'étude de 2017-2018 identifiait comme terminus MACAU sur la ligne du Médoc. Le prolongement vers la Pointe de Grave est une décision des partenaires prise à l'occasion de la feuille de route de 2022, à l'origine de la configuration de cette branche présentée à la concertation.

Les terminus ont été choisis en fonction de leurs intérêts, en tant que pôles de vie importants (comme Libourne, Arcachon et Langon), et considérant plusieurs contraintes techniques compatibles avec une augmentation de la fréquence des trains, comme les aménagements préexistants et la surface disponible pour faire de ces gares des origines-terminus du RER. Par ailleurs, une certaine cohérence a été recherchée en termes d'échelle (distances et temps de parcours en trajet omnibus par rapport à Bordeaux) entre les différentes lignes, en prenant en compte l'ensemble des statistiques de fréquentation des gares.

Concernant la ligne du Médoc, l'arrivée du Département, en tant que partenaire du projet, a conduit à élargir le périmètre de Macau jusqu'à la Pointe-de-Grave afin d'améliorer la desserte du Médoc. En revanche, le niveau de desserte variera en fonction des terminus : Macau sera desservie toutes les 30 min, Lesparre toutes les heures (et toutes les 1/2h en heure de pointe) et Le Verdon toutes les deux heures.

Pendant les réunions publiques, les élus régionaux et métropolitains ont rappelé la logique qui avait prévalu à la définition des terminus pour le RER Métropolitain, rappelée ci-dessus, qui a guidé l'élaboration de la feuille de route en 2018, visant 2028 pour l'horizon de mise en service du RER. A cet horizon, le RER s'appuiera sur les terminus présentés pendant la concertation.

Les partenaires pourront néanmoins évaluer des évolutions ultérieures du projet. L'ambition d'un RER cadencé au 1/4h a déjà pu être évoquée lors de la concertation. L'extension du périmètre du projet pourrait également être envisagée. De telles modifications nécessitent avant toute décision d'intégration que soient menées des études de préfiguration et d'opportunité, afin de définir le service qui pourrait être offert, mais également les aménagements nécessaires, leurs coûts, leurs bénéfices (en termes de passagers notamment) et leur horizon de réalisation.

5.1.3 Les propositions de nouvelles haltes

A contrario, quelques participants indiquent qu'anciennes ou pas, la réouverture de ces gares nécessite de **repartir de zéro, les normes et réglementations ayants évoluées** (quais de 55 cm minimum pour accès de plein pied au train, bandes podotactiles, passerelles, ...).

A l'occasion de la concertation, plusieurs participants ont demandé l'ouverture de nouveaux points d'arrêt, de nouvelles haltes pour rendre le RER Métropolitain plus accessible à certains quartiers ou villages. En effet, des participants soulèvent que la ligne est particulièrement étendue et pourtant elle dispose de relativement peu de points d'arrêts, notamment entre Pauillac et Lesparre, ainsi qu'entre Lesparre et Soulac-sur-Mer. Plusieurs propositions émergent :

- **La création d'une halte à Saint-Vivien-de-Médoc**, qui est décrit comme la commune la plus peuplée entre Lesparre et Soulac-sur-Mer. Elle concernerait, d'après la communauté de communes, 6 000 habitants. Cette halte est **particulièrement soutenue localement**, notamment par les collectivités locales. La Communauté de Communes Médoc Atlantique a notamment porté cette demande. La demande a notamment été appuyée par Philippe Jean-Pierre Chagniat, conseiller régional du secteur.
- **La création d'une halte aux Pins Francs** qui concernerait d'après un participant 45 000 habitants.
- **La création d'une halte à Vertheuil** en lien avec l'installation de l'Université du Vin sur le territoire.

- **Pour les élus de la Communauté de communes Médoc Estuaire**, « les cas des haltes de Labarde et de Soussans pourraient notamment faire l'objet d'une étude idoine. »

Certains participants sont tout de mêmes attentifs aux temps de parcours et soulignent que nouveaux points d'arrêt riment avec temps de parcours allongés. En ce sens, une personne indique que la création d'éventuelles haltes doit être précédée d'un **relèvement de la vitesse**. Tandis qu'un autre participant propose de créer des trains semi direct sans **arrêts à Bruges, Caudéran-Mérignac, Mérignac-Arlac**, puisque ces territoires sont déjà desservis par le tram. Les usagers pourraient ainsi s'arrêter à Blanquefort et prendre le tram. Selon lui, cela représenterait 15 à 20 minutes de temps de parcours gagné.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

L'ouverture d'une gare ou d'une halte représente des investissements importants et doit présenter un certain potentiel de fréquentation. Il est aussi nécessaire d'en évaluer les contraintes d'insertion dans l'environnement et l'infrastructure ferroviaire, et les impacts dans la grille horaire et l'organisation des circulations. La création d'un arrêt supplémentaire sur une ligne a en outre un impact sur les temps de parcours et n'est pas sans conséquence sur les autres arrêts de la ligne.

Enfin, l'existence d'anciens quais ne garantit pas la faisabilité d'une réouverture, les infrastructures ferroviaires ayant pu évoluer significativement par ailleurs (électrification, signalisation...), ainsi que le mode d'exploitation de la ligne.

Une étude d'opportunité, à l'initiative des communes et/ou EPCI⁸ demandeurs et soutenue par les partenaires, doit être réalisée en amont avant toute décision d'ouvrir un nouvel arrêt ferroviaire, pour couvrir toutes les questions précédentes. Les partenaires du RER invitent les EPCI désireux de porter un projet de nouvel arrêt à engager les discussions avec eux.

Etant donné les délais d'aboutissement d'une demande de création de point d'arrêt, tant du point de vue technique que réglementaire, seule l'ouverture des deux haltes du Bouscat Sainte-Germaine et de Talence-Médoquine est envisageable à l'horizon 2028-2030. La création de nouveaux points d'arrêt doit être considérée au titre d'évolutions ultérieures du projet de RER.

5.1.4 Le lien avec le fret

Certains se posent la question de la compatibilité du projet de RER Métropolitain avec le fret.

Dominique Rolland : « *on se demande où on va mettre le fret. Sur la ligne d'Arcachon, le fret, on va le mettre où ? Il va passer quand ? Langon, même question. J'ai un petit peu l'impression que certes, le projet de RER Métropolitain est un projet global bien vu au niveau de la Métropole, mais il n'y a pas une vision globale des chemins de fer* »

Par ailleurs, certains contributeurs se sont exprimés pour une relance du fret sur la ligne du Médoc ; ils ont à cette occasion souhaité que l'électrification de la ligne soit conservée pour assurer un transport décarboné.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Le RER Métropolitain est un projet de mobilité à destination des voyageurs. Pour autant, les études menées l'ont été de manière à préserver les sillons fret existants et nécessaires sur chacune des lignes

⁸ Etablissement Public de Coopération Intercommunale

concernées. Par exemple, sur la ligne Arcachon-Libourne, le projet est conçu avec la capacité réservée pour faire passer 1 train de fret par heure et par sens, y compris en heure de pointe. Il est aussi possible de faire circuler les trains de fret en dehors des périodes de pointes, soit tôt le matin, soit tard le soir. En préservant les sillons fret actuels, qui ne sont à ce jour pas tous exploités, le RER préserve de la marge de progression au trafic ferroviaire de marchandises.

5.1.5 La demande de création d'un service de métro à Bordeaux

Cette demande émane principalement de l'association « Metro Bordeaux », et une dizaine de contributions évoque ce thème.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Le projet du RER Métropolitain à l'échelle du Département de la Gironde et celui du métro au sein de la Métropole ne répondent pas aux mêmes enjeux en termes de déplacements.

En tant que mode de transport urbain, le métro ne constitue pas une réponse efficace vis-à-vis de tous les objectifs de la feuille de route. En effet, les problèmes de congestion actuels visés par le RER sont particulièrement liés aux déplacements quotidiens des populations hors métropole venant vers celle-ci. Le métro est un mode de proximité qui ne desservirait que la zone urbaine à l'intérieur de la Métropole de Bordeaux.

Le projet de RER Métropolitain couvre un territoire beaucoup plus large et géographiquement bien maillé grâce au réseau ferroviaire, complété par des cars express lorsque c'est nécessaire. De plus, la fin des ruptures de charge (c'est-à-dire les changements entre deux trains) à la gare Bordeaux Saint-Jean et l'augmentation de la fréquence des trains offriront une alternative très intéressante pour des trajets intra-métropolitains.

5.2 Les propositions alternatives concernant l'offre de service

5.2.1 L'ambition d'une fréquence au quart d'heure

L'objectif d'un train toutes les 30 minutes est salué par une grande majorité de participants, et particulièrement par les habitants à proximité des plus petites gares qui ne bénéficient pas de l'arrêt de tous les TER et Intercités à l'heure actuelle. Néanmoins, les contributeurs sont nombreux à solliciter une desserte plus ambitieuse avec une fréquence au ¼ d'heure, spécialement en heure de pointe du matin et du soir, offrant une flexibilité optimale. Pour certains la fréquence au ¼ d'heure doit surtout être privilégier sur la Métropole, jusqu'à Macau ou Saint-André-de-Cubzac par exemple.

Toutefois un RER ne peut pas s'entendre avec de si faibles fréquences : un vrai RER c'est au moins une rame toutes les 15 mn en heure de pointe.

Le fait de proposer une offre toute la journée semble répondre aux besoins de certains usagers, comme les étudiants aux horaires flexibles et les enseignants par exemple. Des contributeurs demandent que les horaires des RER soient pensés de manière à permettre les correspondances avec les TGV, notamment vers Paris, tandis que d'autres demandent des trains plus rapides, pour diminuer les temps de parcours et rendre le

train encore plus attractif. Un participant souligne qu'un arrêt de 5 minutes en gare de Bordeaux Saint-Jean lui semble trop long dans le cadre de la diamétralisation.

Le renforcement de l'offre le week-end est également appréciée par plusieurs participants qui y voient l'opportunité de **ne pas prendre la voiture pour leurs loisirs**. Certains imaginent ainsi pouvoir se rendre à la plage ou aller faire du shopping en train. Quelques participants précisent que l'offre doit être maintenue pendant **les périodes de vacances scolaires**.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

L'objectif du RER Métropolitain est de faire circuler dans un premier temps un train toutes les demi-heures toute la journée durant la semaine sur chacune des trois lignes TER (jusqu'à Macau et Lesparre en heure de pointe). Par conséquent, les différences entre les heures pleines et les heures creuses seront gommées.

La fréquence à la 1/2h est un premier niveau de service voulu par les partenaires, déjà très significativement amélioré par rapport à l'offre initiale. Cela pourra évoluer par la suite vers une fréquence au 1/4h, qui demanderait des investissements supplémentaires très significatifs sur les infrastructures et le matériel roulant, et des charges d'exploitation nettement plus élevées.

Les partenaires portent l'essentiel de leurs efforts d'investissement prévus au titre du RER Métropolitain sur les déplacements domicile/travail ou domicile/études et accès aux services publics..., flux très majoritairement concentrés en semaine. Le niveau d'offre le weekend fait encore l'objet d'échanges entre partenaires cofinanceurs.

5.2.2 L'ambition d'une amplitude horaire élargie

Les contributions concernant l'amplitude horaire évoquent **deux positionnements contradictoires** :

- D'une part, **la majeure partie des voyageurs** demandent une amplitude **horaire plus étendue** qu'à l'heure actuelle et que celle envisagée, notamment en soirée pour profiter de l'offre culturelle sur Bordeaux (concerts, cinéma, restaurant, etc.). Ils demandent des trains qui roulent jusqu'à **23h ou minuit** pour inciter les automobilistes à abandonner leurs voitures lors de déplacement vers Bordeaux. En ce sens, quelques personnes proposent de caler les derniers trains sur **la fin du service des tramway**. Une amplitude horaire plus large seraient également appréciée **des personnes travaillant en horaire décalées** (comme les soignants du CHU Pellegrin par exemple) ou pour celles devant **prendre les premiers ou derniers TGV** à Bordeaux Saint-Jean.
- D'autre part, **quelques riverains se sont dit inquiets des nuisances** créées par la hausse du trafic ; certains d'entre eux ont même proposé que le passage du dernier train **n'excède pas 21h30**. Des participants en ligne se sont exprimés en ce sens : *« Je veux bien comprendre qu'il y a un fort besoin en journée de réduire la fréquentation de la rocade mais le soir tard je n'en vois pas l'intérêt. »*, *« Augmenter l'amplitude horaire signifie faire travailler des agents de SNCF Voyageurs la nuit, cela coûte cher, ce n'est pas impossible mais a un prix très élevé pour peu de voyageurs : à voir si le Conseil Régional est prêt à payer. Ne pas oublier également que les travaux de maintenance sont souvent faits la nuit, il y aura donc aussi des choix à faire. »*

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Sur l'ensemble des lignes, le service démarrera vers 5h30-6h (le matin) au départ des terminus pour s'achever autour de 22h-23h le soir en semaine au départ de Bordeaux.

A ce stade, il n'est pas prévu d'élargir cette amplitude horaire.

La SNCF a besoin de plages horaires sans circulation, notamment la nuit, pour effectuer des opérations de maintenance sur le réseau ferré et sur les trains. Un service prolongé trop tard la nuit viendrait réduire ces plages, et pourrait remettre en cause la maintenabilité des lignes. Le prolongement du service de nuit peut aussi avoir des coûts structurels supplémentaires élevés (maintien d'un personnel de nuit) pour un nombre de personnes transportées par train supplémentaire a priori relativement faible.

SNCF fixe les horaires des trains en fonction des demandes de la Région, qui construit l'offre de service en partenariat avec Bordeaux Métropole ; les usagers peuvent faire part de leur demande dans le cadre des comités de ligne.

5.2.3 L'offre omnibus versus les trains semi-directs

Le principe de desserte « omnibus » fait lui aussi l'objet de plusieurs contributions. Si certains regrettent que le RER soit entièrement basé sur des trajets desservant uniformément toutes les gares, c'est-à-dire « omnibus », et souhaitent donc **un mix de trains omnibus, semi-directs et directs**, d'autres sont ravis d'apprendre qu'ils seront desservis systématiquement par les RER. Les directs, aussi appelé **trains express** par certains participants, sont attendus principalement **depuis les grands pôles en bout de ligne et générateur de trafics que sont Arcachon, Libourne et Langon.**

La **Communauté de Communes Médoc Atlantique** a demandé de « *prévoir une desserte rapide matin et soir entre Le Verdon / Soulac, Lesparre, Pauillac, Blanquefort, Bordeaux St Jean sans autres arrêts* » pour répondre aux besoins de déplacement des salariés des entreprises du secteur. »

Le Département de la Gironde a souligné que « *les distances et les temps de parcours pénalisent les usagers occasionnels ou réguliers [de la ligne du Médoc], et la création de services semi-directs pourrait être une réponse pertinente.* »

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Il y a déjà à l'heure actuelle une mixité de service, avec d'une part des services omnibus (ou quasi omnibus), dits aussi périurbains, et d'autre part des trains ne s'arrêtant pas dans toutes les gares : des TER dits semi-directs, ou « Missions Régionales », en général associés à des dessertes de plus longue distance.

Le principe d'un service omnibus fait partie de la définition du projet de RER Métropolitain dès son origine. Il a été voulu par les partenaires, car c'est ce type de service qui permet de desservir au plus près tous les territoires traversés par les lignes. Le projet de RER vise à renforcer le service omnibus, d'une part pour qu'il soit continu toute la journée et cadencé à la demi-heure, et pour que les gares aujourd'hui non systématiquement desservies pour des contraintes d'exploitation ferroviaire ou d'infrastructure, le soient demain.

Par définition, les trains semi-directs ne s'arrêtent pas à toutes les gares, ce qui leur permet d'être plus rapides que les omnibus. Ce sont en général les pôles de population les plus importants rencontrés sur la

ligne qui sont desservis par ces trains. Ces lignes continueront à fonctionner même une fois le RER Métropolitain à la demi-heure mis en service. Agrandir le périmètre du projet de TER qui a une vocation omnibus n'améliorerait pas le service au-delà des terminus actuels, car cela rallongerait assez significativement les temps de parcours, et donc nuirait à la compétitivité du mode « fer » sur le mode « routier ».

La Région, dans son rôle d'Autorité Organisatrice, veille à l'équilibre entre les offres omnibus et semi-directes, pour à la fois répondre aux besoins de déplacement, assurer un temps de parcours performant aux différents profils d'usagers, et permettre une organisation des circulations efficiente sur le réseau. L'évolution de l'offre TER semi-directs est un élément externe à la feuille de route du RER Métropolitain.

5.3 Les attentes en termes de qualité de service

5.3.1 La régularité et la robustesse du service

Pour certains participants, la régularité doit primer avant l'accroissement de l'offre ; ils doutent dans ces conditions que l'exploitation du réseau soit suffisamment robuste pour atteindre la fréquence à la demi-heure et intégrer davantage de trains en plus des circulations actuelles (TGV, Intercités, TER, fret...). Au-delà de la robustesse, des personnes soulignent qu'avec deux voies par lignes, et sans capacité de doublement, le moindre accident perturbera l'ensemble du réseau. Deux ou trois néo-aquitains et anciens utilisateurs des RER franciliens font part de leur expérience en ce sens.

La régularité est un sujet particulièrement évoqué. Les usagers soulignent les **retards très fréquents** et **les trains supprimés** chaque semaine. Pour eux, **la réussite du RER Métropolitain est dépendante de la bonne régularité** du service. En complément, un participant propose que les trains circulent à heure fixe (cadencement) **toutes les 30 minutes précisément** pour permettre aux usagers de mémoriser facilement les horaires.

Par ailleurs, les participants sont nombreux à signaler que dernièrement **les trains sont bondés**. Ils indiquent que lorsqu'un train est annulé, il est impossible de rentrer dans le suivant. Dans ce cadre, ils demandent **des trains plus capacitaires, plus grands**, avec des rames doubles ou bien à deux étages, ou encore des sièges rabattables.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

D'une manière générale, les origine-terminus en bout de ligne, l'informatisation des postes d'aiguillage, la modernisation de la signalisation, l'amélioration des installations d'alimentation électrique et le passage à la diamétralisation visent à améliorer la robustesse du service, indispensable à sa montée en charge telle que prévue dans le cadre du projet.

Le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), externe au RER, vise également à améliorer la robustesse de la ligne Bordeaux-Langon sur les premiers kilomètres à la sortie de Bordeaux, de manière à gérer la mixité des circulations entre celles empruntant la future ligne à grande vitesse, et celles sur la ligne existante.

Pour le Médoc, les travaux de régénération de la voie et de la caténaire, ainsi que de modernisation de la signalisation doivent répondre à ce besoin également.

Les partenaires souhaitent par ailleurs une amélioration de l'information voyageur vis-à-vis des prévisions de trafic et des perturbations rencontrées.

5.3.2 La sûreté du RER

Parmi les demandes plus ponctuelles, certains participants attendent **plus de sûreté** et proposent la mise en place de la vidéo surveillance, comme la FNAUT qui a demandé que « les abords des gares, les quais, les installations de remisage et d'entretien des trains soient sécurisés, surveillés. »

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Au regard de l'accroissement de trafic constaté ces dernières années, SNCF Voyages, en sa qualité d'exploitant du service régional a proposé à son Autorité Organisatrice de la Mobilité de renforcer les moyens de sûreté ferroviaire.

Une réflexion doit être menée avec l'ensemble des acteurs (Etat, Région, autres collectivités partenaires et SNCF) pour définir la politique d'équipement en gares de vidéoprotection. Celle-ci doit notamment éclairer les décideurs sur le périmètre ainsi que les coûts d'investissement et d'exploitation du service.

5.3.3 Les services en gares et à bord des trains

Des expressions se font jour pour souhaiter **le développement des gares et de leurs environs** avec l'implantation de commerces, de services (colis, paniers bios), d'abris, d'abords végétalisés, de couvertures de quais, etc. D'autres encore s'inquiètent des **moyens humains à déployer pour faire fonctionner ces RER** dans un contexte de recrutement difficile.

Concernant la ligne du Médoc, certains participants indiquent que la fréquence envisagée, au-delà de Macau, ne permettra **pas un changement radical** de la manière d'utiliser le train.

Certains Médocains espèrent que le projet permettra **d'améliorer la qualité des rames**.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Les gares et haltes actuelles disposent généralement d'une bonne offre de service aux usagers du train. Dans le cadre du projet, des adaptations sont envisagées en termes de confort, de signalisation...

Concernant les bâtiments, des réflexions sont en cours pour trouver des services adaptés aux voyageurs et au territoire dans le cadre du projet "Place de la Gare" porté par SNCF Gares & Connexons. Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site dédié : <https://placedelagare.sncf/>

Par ailleurs, à l'heure actuelle, les gares les plus fréquentées bénéficient d'agents au guichet. Elles constituent un tiers des gares concernées par le projet de RER Métropolitain. A ce stade, il n'est pas envisagé de renforcer le personnel en gare. En fonction des services qui seront déployés, les besoins en renforts pourront être évalués.

En ce qui concerne les trains, la flotte de rames actuelles sur les lignes périurbaines continuera à être utilisée demain pour le RER. Elle sera complétée via des acquisitions de matériel neuf pour pouvoir assurer

les nouvelles circulations créées, ou renforcer les trains déjà existants (doublement de rames). La flotte s'appuie sur 3 types de matériels : les Régio2N (train à 2 niveaux), les Régiolis et les BGC (trains à 1 niveau). Les matériels type BGC sont les plus anciens (environ 20ans), mais vont faire l'objet d'opérations de maintenance de mi-vie de manière à retrouver la qualité d'un matériel neuf. Début 2023, une première commande de 5 rames a notamment été effectuée par la Région Nouvelle Aquitaine, avec une participation de Bordeaux Métropole à l'achat de ces rames, pour une livraison en 2025-2026.

A ce stade il n'est pas prévu la mise en place de services particuliers à bord des trains, mais des propositions pourraient être étudiées.

5.4 Les propositions de renforcement de l'intermodalité

Le RER Métropolitain va servir de catalyseur à la mise en place de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) autour des points d'arrêts ferroviaires (haltes et gares). Ces PEMs, dont la création est à l'initiative des territoires (communes et communautés de communes) doivent faciliter le rabattement vers le train depuis les autres modes, en offrant des services adaptés : parking voiture et vélos, arrêts minutes, arrêts de bus à proximité etc. Les modalités d'accompagnement des projets de PEM sont actuellement discutées entre partenaires.

Une étude d'opportunité, commanditée par les partenaires, a été réalisée en 2021 par SNCF Gares & Connexions pour établir un état des lieux des gares et haltes qui nécessitent une adaptation de leurs équipements ferroviaires et intermodaux vis-à-vis de la fréquentation estimée à terme. Il s'agit d'identifier les besoins en termes d'arrêts de bus/car, de parking pour les vélos et les voitures ou encore d'aires de covoiturage.

L'étude a été présentée par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine-Mobilités (NAM) aux collectivités concernées en lien étroit avec les partenaires du RER Métropolitain, pour ensuite coconstruire avec celles-ci les phases plus opérationnelles, visant à engager les travaux nécessaires sur les gares/haltes concernées.

Au sein de la Métropole, la transformation de l'ensemble des points d'arrêt ferroviaires en Pôles d'Echanges Multimodaux est déjà engagée.

Les EPCI doivent être cofinanceurs et acteurs des projets de PEMs sur leur territoire.

5.4.1 L'intermodalité avec les transports en commun

L'intermodalité avec les transports en commun est **un sujet de première importance** pour les participants qui se sont accordés sur le fait que le train ne peut que très rarement assurer les déplacements du dernier kilomètre. Il est donc absolument indispensable de **prendre en compte les déplacements de porte à porte, en intégrant la connexion entre modes pour le pré et le post acheminement du RER**. C'est pourquoi ils sont attentifs à la mise en place d'une intermodalité **bien organisée et sécurisée**. Cela renvoie à la capacité du réseau urbain à absorber cette nouvelle demande et à l'articulation entre les offres, notamment en termes d'horaires.

Le sujet a été évoqué à plusieurs reprises, lors des réunions publiques, par les élus des différents territoires concernés par une gare. Les communautés de communes, compétentes en matière de mobilité sur leur

territoire, attendent des partenaires du RER Métropolitain **un accompagnement pour la création des aménagements aux abords des gares**, tels que des pôles d'échanges multimodal. Pour elles, il est important de s'y atteler **sans attendre la mise en service du RER**.

A Bordeaux Saint-Jean, qui devrait voir le nombre de voyageurs quotidiens augmenter fortement, l'association Métro Bordeaux et des contributeurs sur la plateforme craignent un risque de saturation des transports TBM (bus et tramways) par les flux en provenance du RER. Selon cette même association, « Le métro permettrait de rejoindre rapidement les centralités d'emplois et commerciales de la métropole (Mériadeck, centre-ville) depuis le RER. »

La **correspondance entre les réseaux urbains** de transports collectifs **et les trains** constitue une attente forte en matière d'horaire. En effet, de nombreux participants en réunion publique et en ligne ont indiqué qu'à l'heure actuelle, certains bus partent quelques minutes avant l'arrivée du TER ou arrivent après son départ.

C'est notamment le cas dans le Médoc, où **les correspondances** entre les cars et les trains **sont décrites comme « très mauvaises »**. Pour aller plus loin, un participant, qui note que la plupart des trains s'arrêteront à Lesparre, propose d'organiser efficacement la desserte par des cars en direction du nord du Médoc ; et demande que cela soit fait rapidement, **sans attendre 2030**.

Un élu du territoire indique que les quatre Communautés de communes devront **travailler ensemble** pour proposer **un véritable projet multimodal**.

Des internautes soulignent que **certaines gares sont parfois excentrées**, comme la gare de Caudéran-Mérignac. A l'heure actuelle **un véhicule est indispensable** pour rejoindre ce type de gare depuis les zones d'emplois ; ils demandent donc **le développement de transports en commun**.

Concernant **les transports en commun à Bordeaux**, des participants proposent que **TBM redessine son Plan Bus**, en intégrant le RER, pour offrir **plus de bus et de meilleures correspondances** avec les trains.

Certains secteurs font l'objet de demandes très **concrètes**, comme des liaisons en bus fréquentes entre Pessac Alouette et le secteur de l'Aéroport ou entre le nouveau Pôle d'échange multimodal de **Talence Médoquine**, l'hôpital Pellegrin et le Campus universitaire. Des participants soulèvent qu'à l'heure actuelle, il est très difficile de rejoindre le Campus car les trams sont saturés et les bus coincés dans le trafic routier. La halte associée à un bus fréquent permettrait d'offrir une nouvelle solution.

Par ailleurs, certains contributeurs craignent **la saturation du tramway**. Plusieurs participants s'interrogent sur **la prise en compte de l'augmentation du nombre de voyageurs** arrivant en gare de Bordeaux-Saint-Jean et décrivent un tramway d'ores-et-déjà bondés, et demandent quelles solutions sont envisagées. A l'inverse, d'autres participants pensent que **le RER représente une solution pour soulager le tramway** en offrant **d'autres portes d'entrée** sur la Métropole. Afin de pouvoir se positionner, des associations demandent **des études chiffrées**.

Pour faciliter les trajets et les correspondances, des participants demandent que soit développé **plus de panneaux d'information en temps réel** aux abris de bus et en gare ; ou encore **une application présentant les meilleures solutions** (combinaison : TER, vélo, bus, marche) pour se rendre à destination. Des participants indiquent que l'application doit pouvoir proposer des solutions qui s'adaptent lorsque les trains sont supprimés.

En outre, et comme indiqué précédemment, les participants demandent de meilleures correspondances entre le RER et les TGV au départ/à l'arrivée de Bordeaux.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Le renforcement de l'offre TER et le déploiement de lignes de cars express sont complémentaires pour atteindre les objectifs présentés dans la feuille de route. En complément du ferroviaire, les cars express permettront d'atteindre des zones qui ne disposent pas de voies ferrées et donc ne peuvent pas être desservies par des TER.

Le projet de RER est pensé pour améliorer l'intermodalité entre le ferroviaire et les réseaux de transports en commun routiers. La mise en cohérence des horaires de départs et d'arrivées des trains et des cars ou des bus est un enjeu majeur et bien identifié par les partenaires. Les différentes autorités organisatrices de transport l'ont bien identifié puisqu'elles ont créé le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité/NAM dont c'est l'une des raisons d'être.

La Métropole a également intégré dans le contrat de Délégation de Service Public du réseau TBM, récemment renouvelé, l'obligation pour le délégataire d'assurer une coordination de l'offre de transports urbains avec les transports ferroviaires.

Concernant l'intermodalité entre le RER Métropolitain et le réseau TBM, le projet a été modélisé en tenant compte des lignes du réseau TBM. Il n'a pas été détecté de problème de surcharge du réseau. Celui-ci est à même d'absorber les fréquentations supplémentaires apportées par le RER Métropolitain, qui seront étalées sur la journée et les différentes lignes.

Néanmoins, le délégataire de service public des transports de la Métropole devra s'assurer de la bonne adéquation entre le réseau et les nouveaux besoins liés au RER. Cela pourra engendrer des adaptations d'horaires, voire d'itinéraires de certaines lignes de bus.

L'augmentation de l'offre et l'évolution de la fréquentation des TER, grâce au RER Métropolitain, se feront de manière progressive, ce qui laissera le temps d'observer de manière précise les évolutions et d'adapter l'offre au fil de l'eau.

5.4.2 L'intermodalité avec la voiture

La voiture est le **mode incontournable pour rejoindre les gares** pour bon nombre d'habitants. Or, des acteurs institutionnels (voir détail ci-après) et associatifs comme la FNAUT Nouvelle Aquitaine et surtout des citoyens (15 contributions en réunion publique et 40 contributions en ligne) ont fait le constat que **les parkings à proximité des gares sont d'ores-et-déjà saturés**. Ils ont souvent demandé **l'agrandissement des parkings existants ou la création de parc-relais**.

En réunion publique, plusieurs riverains ont dit craindre que **le stationnement sauvage** se développe si aucune solution n'était apportée. C'est notamment le cas des riverains de la halte de Talence-Médoquine qui s'interrogent sur les 40 à 60 places prévues pour 4 000 passages estimés par jour. Dans ce sens, des participants ont proposé de **privilegier le développement des transports en commun**.

En outre, quelques contributeurs en ligne ont souligné le besoin **d'équiper les parkings de bornes de recharges** du fait du développement des **véhicules électriques**.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Une étude d'opportunité, commanditée par les partenaires, a été réalisée en 2021 par SNCF Gares & Connexions pour établir un état des lieux des gares et haltes qui nécessitent une adaptation de leurs équipements ferroviaires et intermodaux vis-à-vis de la fréquentation estimée à terme. Il s'agit d'identifier les besoins en termes d'arrêts de bus/car, de parking pour les vélos et les voitures ou encore d'aires de covoiturage.

L'étude a été présentée par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine-Mobilités (NAM) aux collectivités concernées en lien étroit avec les partenaires du RER Métropolitain, pour ensuite coconstruire avec celles-ci les phases plus opérationnelles, visant à engager les travaux nécessaires sur les gares/haltes concernées.

Les communes et EPCI doivent être à l'initiative pour faire évoluer les capacités de stationnement autour des points d'arrêt sur leur territoire.

5.4.3 L'intermodalité avec les vélos

Le vélo a occupé une place importante dans les débats, avec deux positionnements différents :

- Ceux pour qui l'emport de plus de vélos à bord des trains est indispensable.
- Ceux pour qui il est urgent de proposer des solutions alternatives pour libérer de la place dans les trains et ne pas devoir agrandir indéfiniment les parkings relais.

Le premier groupe a souligné qu'actuellement il a **trop peu de places pour les vélos** (6 à 8 places dédiées par rames) dans les trains qui sont **encombrés chaque matin** (jusqu'à 30 vélos dans une rame). Des participants soulignent que **faute de place** pour leur vélo, ils sont **obligés d'attendre le prochain train** et arrivent ainsi en retard au travail. Pour eux, cet état de fait est incompréhensible vis-à-vis de **l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre**.

Ils ont proposé que les trains disposent de **plus de places pour transporter les vélos et les trottinettes**. Quelques usagers vont jusqu'à proposer que les trains soient équipés d'un **wagon entièrement dédié aux cyclistes** ou de **retirer des sièges dans les wagons actuels**. Une participante indique que cela offrirait **plus de confort aux cyclistes mais aussi aux autres usagers**.

Un participant velotafeur indique que bien que l'offre de *freefloating* et Vcub soit conséquente à l'arrivée sur Bordeaux, les cyclistes préfèrent utiliser leur propre matériel pour des questions de **confort**, de **gains de temps** et de risques de **vol**.

Le second groupe a souligné que **l'emport de vélos limite le nombre de voyageurs transportés** et a estimé qu'un vélo embarqué représente 3 places en moins pour des passagers. Un participant a souligné qu'il n'est pas permis d'embarquer son vélo dans le RER franciliens en heure de pointe et que cela ne pose pas de difficulté. Il a proposé la **mise en place de tourniquets** dans toutes les gares, tandis qu'un autre propose **l'interdiction des vélos aux heures de pointes**.

Plusieurs participants et élus ont évoqué **le modèle scandinave/nordique**, c'est-à-dire un vélo personnel pour aller à la gare et un autre (personnel ou en libre-service) pour les déplacements depuis l'autre gare ; et donc aucun vélo transporté dans le train.

Dans ce cadre, il a été proposé le développement **des stationnements vélos de tailles conséquentes et sécurisés**. Un participant a cité en exemple les parkings vélos fermés avec vidéo et badge d'accès de la Gare Saint-Jean. La sécurité est un point important comme l'indique un participant « *la personne qui se fait voler son vélo risque de ne jamais retenter l'expérience* ». Pour encourager ce modèle, certains évoquent la création **d'une offre combinée « Parking vélo + RER + location vélo »** et d'autres la **mise en place de stations de Vcub** dans chaque gare.

Enfin, les participants souhaitent **la création de pistes cyclables sécurisées pour rejoindre les gares**, soulignant que l'insécurité à vélo est un des principaux freins à son développement.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

La Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) et son décret prévoient le nombre minimum d'emplacements vélos dans les trains régionaux : « un nombre correspondant à 2 % du nombre total de places assises fixes, hors strapontins, disponibles à bord. Ce nombre minimum, arrondi à l'unité entière la plus proche, ne peut être inférieur à quatre et n'est pas supérieur à huit. »

Actuellement, en Nouvelle-Aquitaine, les rames utilisées sur le réseau TER (Régio2N) proposent 281 places fixes, 50 places relevables et 6 emplacements vélos (2 espaces pouvant accueillir 3 vélos chacun). Le nombre de places offertes telles que définies par le décret est donc respecté : $281 \times 2\% = 5,62$.

La question de l'emport des vélos dans les trains est complexe à traiter et fait débat entre les usagers. L'usage du vélo s'intensifie dans la société, et participe pleinement à la décarbonation des mobilités et au décongestionnement des routes. L'usage du vélo doit être accompagné et encouragé. Pour autant, l'emport des vélos constitue d'une part une perte de capacité voyageurs et, d'autre part, les montées-descentes avec des vélos allongent le temps à chaque arrêt, en ce sens un bon équilibre doit être trouvé. A l'évidence, il ne sera pas possible d'adapter les rames pour permettre un emport de vélo égal au nombre d'usagers utilisant ce mode de déplacement pour rallier le train, sans pénaliser trop durement la capacité d'emport des rames et le temps d'arrêt en gare. Aujourd'hui, les partenaires du projet RER font donc le choix de privilégier la dépose de vélos dans des parkings dédiés et sécurisés (accessible avec le billet unique) à l'emport à bord des trains, même si une capacité dans les trains sera préservée, conformément à la réglementation. Plusieurs options peuvent être étudiées pour utiliser le vélo autrement (et éviter d'embarquer son vélo dans le train) : prêts de vélo longue durée, aides à l'achat d'un deuxième vélo, vélo en libre-service (Vcub par exemple), free-floating, recyclerie...

Ainsi, Bordeaux Métropole a d'ores et déjà prévu d'équiper l'ensemble des haltes et gares de son territoire, lorsque ce n'est pas déjà le cas, d'abris-vélo sécurisés accessibles avec un même abonnement souscrit auprès de TBM dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public Mobilité. Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean à horizon 2030 prévoit également une augmentation sensible de la capacité de la Vélostation Belcier et la création de nouvelles zones de stationnement sécurisé.

5.4.4 L'accessibilité pour les PMR et l'intermodalité piétonne

Plusieurs contributeurs soulèvent les difficultés d'accessibilité **des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** dans les différentes gares. La **mise à niveau des infrastructures** leur semble ainsi indispensable, d'une part pour

leur permettre **d'accéder aux quais** et d'autre part pour **accéder aux rames**. En effet, la hauteur des quais doit permettre **un accès à niveau** et sans difficultés pour les fauteuils roulants.

Au-delà des **personnes en situation de handicap**, les participants sont attentifs **aux seniors et aux poussettes**. Une participante souligne qu'il faut **laisser les accompagnants accéder aux quais** pour aider les personnes qui en ont besoin jusqu'à l'intérieur des rames. Elle préconise ainsi de **ne pas installer de bornes de filtrage d'embarquement à l'entrée des quais comme cela est le cas sur certains quais de la gare de Bordeaux Saint Jean**.

Nombreux sont les représentants collectivités présentent lors des réunions publiques qui souhaitent plus d'information sur **la mise en place de passerelles, de souterrains ou encore d'ascenseurs**, et demandent dans quel cadre pourraient être réalisés ses aménagements.

L'accessibilité des vélos aux quais a également été évoqué. Les participants demandent **la mise en place de rampes** pour accéder aux voies, ou de goulotte au droit des escaliers.

Réponses des maitres d'ouvrage et partenaires :

Selon la Loi de 2005 et les critères définis par l'Etat (fréquentation voyageurs, proximité d'un établissement recevant des personnes en situation de handicap, maillage territorial), un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA AD'AP) a été élaboré entre les services de l'Etat, SNCF et la Région Nouvelle-Aquitaine, définissant les sites (gares ou haltes) prioritaires, à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'ici 2024.

Les gares de Bordeaux Saint-Jean, Libourne, Arcachon, Cenon, Pessac, Factice-Biganos, Langon, Lesparre figurent à l'agenda d'accessibilité programmée :

- les gares de Libourne, Cenon, Pessac-Alouette et Pessac ont vu leurs travaux réalisés et sont donc accessibles ;
- la gare de Bordeaux Saint-Jean est partiellement accessible avec une fin des travaux planifiée en 2023 ;
- les travaux en gares d'Arcachon et Langon sont liés aux travaux du RER et seront réalisés à la suite de ceux-ci ;
- les travaux à Factice-Biganos et Lesparre restent à planifier.

Les gares de Bruges, Gujan-Mestras, La Gorp, La Teste, Parempuyre et Saint-André de Cubzac sont déjà accessibles.

Quant aux deux nouvelles haltes « Le Bouscat Sainte-Germaine » et « Talence-Médoquine », elles seront accessibles PMR dès leur ouverture.

Enfin, pour toutes les gares/haltes de Nouvelle-Aquitaine, la convention entre SNCF Voyages (TER NA) et la Région Nouvelle-Aquitaine permet une prise en charge des voyageurs PMR via le dispositif "Accès TER".

5.5 Les propositions d'amélioration de la billettique et de refonte de la tarification

L'objectif affiché dans la feuille de route du RER d'un billet unique et d'une tarification intégrée a été **particulièrement appréciée** par les participants ; cela participera à une plus grande **facilité d'usage du RER**.

Ils sont plusieurs à préconiser **le modèle déployé en Ile-de-France** et la mise en place d'**un ticket unique pour les réseaux** TER, Transgironde, TBM et des autres collectivités. Ils suggèrent que les **stationnements vélos et les vélos en libre-service** y soient intégrés.

La FNAUT a notamment estimé nécessaire que le billet unique soit « **opérationnel au plus vite** afin de simplifier l'accès à la mobilité durable ».

Plusieurs participants ont souligné qu'il est **très compliqué de s'abonner** actuellement et ont demandé la simplification des démarches (manque d'informations sur la carte Modalis, flou concernant le rechargement, ...).

Les principales interrogations à ce sujet concernent **les futurs tarifs**. En effet, si certains demandent qu'avec **un même abonnement** (au même prix donc) il soit possible **d'utiliser aussi bien le tram que le RER**, d'autres souhaitent aller plus loin avec une tarification intégrée, pour faciliter l'intermodalité (avantage pécunier pour un trajet utilisant plusieurs réseaux de transport par rapport à la somme des billets pour chaque réseaux).

Cette deuxième option fait naître quelques craintes ; ainsi certains **s'inquiètent de la hausse du prix du titre de transport unique** pour l'ensemble des utilisateurs (notamment ceux n'utilisant pas le RER). En effet, un participant souligne qu'actuellement les billets de tramway sont beaucoup moins chers que les billets de TER. Selon lui, le billet unique ne devrait se faire qu'à la condition qu'il soit aligné sur le prix le moins cher ou qu'il soit proportionnel à la longueur du trajet effectué.

Les usagers s'interrogent enfin sur **l'évolution des tarifs** : le RER Métropolitain va-t-il être plus ou moins cher que les TER ? Plusieurs participants souhaitent que **des prix attractifs** soient proposés, notamment vis-à-vis de la voiture. Certains allant même jusqu'à évoquer **la gratuité des transports**, et d'autres la mise en place d'une **tarification solidaire**.

Des participants demandent s'il est envisagé **un tarif unique d'un bout à l'autre du réseau** ou un **tarif adapté en fonction de zones**. Ils attendent également des informations sur **le calendrier de mise en œuvre de cette tarification unique**.

Plusieurs participants estiment que **les prix pour rejoindre le Médoc sont trop élevés**, du fait de son éloignement de Bordeaux. Des participants se demandent « Pourquoi les gens qui habitent plus loin doivent payer plus cher ? ». Ils préconisent la mise en place d'un dispositif **sur le modèle parisien (dézonage du Pass Navigo)**, toutes les zones payant le même prix dans un **principe de solidarité entre territoire**.

Les participants attendent notamment un effort sur **les déplacements des étudiants et des familles**.

Lors des réunions publiques, des participants ont soulevé que **les tarifs des cars et des TER sont très différents** pour l'utilisateur alors qu'ils sont tous les deux gérés par la même autorité organisatrice des mobilités (AOM) à savoir la Région. Ils demandent **un meilleur équilibre pour encourager le train**.

Parmi les propositions, il est également évoqué la possibilité d'emprunter le RER avec **un ticket utilisable quel que soit le jour** (comme le modèle francilien) et non plus à la journée.

Enfin, un usager demande la **présence aux guichets de personnes physiques** plutôt que des automates. Il indique avec regret qu'il est **impossible d'acheter son billet dans les petites gares sans smartphone**.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

La billettique unique vise à proposer aux usagers un seul titre de transport pour l'ensemble de leur trajet, depuis leur lieu de départ jusqu'à leur lieu d'arrivée, sans distinction des réseaux de transport utilisés.

Comme pour les tarifs, les dispositions de billettique sont en cours d'études entre les partenaires qui se sont fixés comme objectif de déployer les services « Modalis » sur le réseau du RER Métropolitain. Dès aujourd'hui, il est possible avec une carte Modalis d'acquérir des abonnements TER + TBM ou Cars 33 TBM ; il est également possible d'acquérir des titres de déplacement TBM sur sa carte Modalis. A court terme, il sera possible d'acquérir d'autres titres urbains occasionnels TBM sur sa carte Modalis puis des titres TBM ou TER sur son ticket Modalis. A l'horizon 2030, un seul titre de transport suffira pour des trajets de bout en bout utilisant différents réseaux de transport.

La feuille de route des partenaires du RER Métropolitain prévoit une billettique unique, qui vise à proposer aux usagers un seul titre de transport pour l'ensemble de leur trajet, depuis leur lieu de départ jusqu'à leur lieu d'arrivée, sans distinction de réseau de transport. Les dispositions tarifaires sont quant à elles en cours d'étude entre les partenaires et une expérimentation est en cours avec les détenteurs d'un abonnement TBM (Transport Bordeaux Métropole) qui empruntent la ligne 42 du TER entre Bordeaux Saint-Jean et Parempuyre et entre Pessac et Parempuyre, avec leur carte d'abonné habituelle et sans surcoût.

La tarification du RER Métropolitain et les modalités d'abonnement seront réfléchies de manière à faciliter l'usage du train, développer sa fréquentation, et proposer des tarifs accessibles.

Cela comprend une tarification spécifique, afin de faciliter l'accès de ces services. Cela signifie aussi un travail commun autour d'un support de billettique unique, facilitant la vie des usagers qui n'auront pas à utiliser plusieurs titres de transport (voir réponse précédente).

Pour cela, les collectivités ont lancé avec la participation de la SNCF une étude sur l'acceptation tarifaire et la tarification zonale à l'échelle du RER Métropolitain dont les conclusions sont attendues prochainement, de manière à pouvoir rapidement mettre en place de nouvelles modalités tarifaires à disposition des usagers.

5.6 Les propositions de nouveau nom du RER Métropolitain

Lors de la concertation **quelques remarques ont été émises au sujet du nom du projet** : RER Métropolitain (Réseau Express Régional Métropolitain). Pour certains, **le terme « Girondin » conviendrait davantage** compte-tenu du nouveau périmètre du projet.

C'est notamment le cas du Département de la Gironde, pour qui *« il apparaît aujourd'hui naturel de demander au maître d'ouvrage ainsi qu'à l'ensemble des partenaires financiers de nommer ce projet RER « Girondin »*. Si les 3 lignes dépassaient déjà le périmètre de la Métropole dans sa version initiale, le projet révisé, soumis à la concertation et présent au grand public, l'inscrit définitivement dans une échelle départementale et donc girondine. »

La FNAUT Nouvelle Aquitaine a proposé que « le nom RER Métropolitain devienne le “ Réseau Express Girondin ” pour une meilleure appropriation par les usagers du département. »

Une personne propose de ne pas parler de RER mais de **trains métropolitains**. En effet, le terme « RER » renvoie au mode de transport parisien et serait trompeur du fait :

- **D'un service moindre** : des trains toutes les 30 minutes versus des trains toutes les 5 minutes ;
- **D'une offre protéiforme** : les RER sont à la fois des trains directs, semi-directs et omnibus.
- **De la notion « express »**, alors que les temps de parcours restent les mêmes.

Par ailleurs, comme la FNAUT, plusieurs participants s'accordent sur la nécessité **d'offrir davantage de visibilité au service**. Pour eux, il est urgent de **populariser le train** et faire connaître les offres afin de favoriser le report de la voiture vers le train rapidement. Ils sont ainsi quelques-uns à proposer de larges **campagnes de communication**. Renforcer la lisibilité du service passerait également par le remplacement des numéros de ligne actuels (41U, 42 et 43U) par des numéros plus simples ou des lettres.

Réponses des maîtres d'ouvrage et partenaires :

Des réflexions sont en cours entre les partenaires pour faire évoluer le nom du projet (sa signature), pour une meilleure appropriation du service par les usagers.

6 Réponses aux demandes de précisions et recommandations des garants de la concertation

6.1 Précisions à apporter de la part des responsables du projet

6.1.1 Quelle prise en compte des contributions du public afin de préserver l'avenir ?

Quelles modifications à apporter à l'architecture du réseau : cisaillements, aiguilles, ligne circulaire, articulation avec autres modes TC (Tram, Lianes, Bus express, ...) ?

Dans un souci d'optimisation de l'investissement et de limitation des impacts travaux, les aménagements nécessaires au RER Métropolitain s'appuient au maximum sur les infrastructures existantes. L'architecture du réseau ferré est ensuite adaptée si nécessaire sur la base des études d'exploitation. Les études de trafic confirment la prépondérance des flux de/vers Bordeaux Saint Jean. De plus, l'optimisation de l'exploitation de la gare centre passe par une affectation des voies par ligne. Pour ces raisons, de nouvelles dessertes évitant Bordeaux et/ou impliquant des cisaillements multiples d'itinéraires n'ont pas été retenus, certaines d'entre elles risquant de fragiliser la robustesse de l'exploitation.

La partie routière du RER Métropolitain (cars express) vise à être complémentaire au réseau ferroviaire. Le Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine et le Département de la Gironde travaillent à l'articulation entre les différents réseaux de transport. Des études sont engagées pour définir des dessertes de cars express de ceinture (périphérie à périphérie) au sud-ouest de Bordeaux, vers l'Aéroparc depuis l'axe ferroviaire sud de Bordeaux.

Quelles dispositions pour pouvoir accueillir outre le RER-Métropolitain les autres trains (TER Intercités...) : positionnement et longueur des quais, ... notamment pour la halte de Talence Médoquine

Pour la ligne Libourne-Arcachon, les quais sont dimensionnés pour accueillir les trains les plus capacitaires de Nouvelle-Aquitaine, à savoir des Régio2N en unité double, d'une longueur de 162 mètres. Le programme fonctionnel de la halte de Talence-Médoquine a été défini dans la feuille de route, au démarrage des études ; la desserte est constituée des missions RER Métropolitain vers Arcachon et vers le Médoc, c'est donc cette longueur de matériel qui a été retenue. Il n'est pas prévu d'y accueillir de TGV ni de missions régionales semi-directes. Cependant, si ce choix devait être questionné, la grande majorité de ces dessertes régionales pourraient s'y arrêter.

Quelles sont les demandes de prolongement de lignes et/ou ouvertures de nouvelles haltes qui peuvent être envisagées, à quelles échéances ?

Les terminus ont été choisis en fonction de leurs intérêts, en tant que pôles de vie importants (comme Libourne, Arcachon et Langon), et considérant plusieurs contraintes techniques compatibles avec une augmentation de la fréquence des trains, comme les aménagements préexistants et la surface disponible pour faire de ces gares des origines-terminus du RER Métropolitain. Par ailleurs, une certaine cohérence a été recherchée en termes d'échelle (distances et temps de parcours en trajet omnibus par rapport à Bordeaux) entre les différentes lignes, en prenant en compte l'ensemble des statistiques de fréquentation des gares.

La concertation a fait émerger des demandes de prolongement de 2 des futures lignes de RER : prolonger la ligne Libourne – Arcachon jusqu’à Coutras, et prolonger la ligne Saint-Mariens/Saint-Yzan-Langon jusqu’à La Réole ou Marmande.

Pendant les réunions publiques, les élus régionaux et métropolitains ont rappelé la logique qui avait prévalu à la définition des terminus pour le RER Métropolitain, rappelée ci-dessus, qui a guidé l’élaboration de la feuille de route en 2018, visant 2028 pour l’horizon de mise en service du RER Métropolitain. A cet horizon, le RER Métropolitain s’appuiera sur les terminus présentés pendant la concertation.

Les partenaires pourront néanmoins évaluer des évolutions ultérieures du projet. L’ambition d’un RER Métropolitain cadencé au 1/4h a déjà pu être évoquée lors de la concertation. L’extension du périmètre du projet pourrait également être envisagée. De telles modifications nécessitent avant toute décision d’intégration que soient menées des études de préfiguration et d’opportunité, afin de définir le service qui pourrait être offert, mais également les aménagements nécessaires, leurs coûts, leurs bénéfices (en termes de passagers notamment) et leur horizon de réalisation. L’amélioration de l’offre ferroviaire au-delà des terminus du RER Métropolitain peut aussi s’envisager via les missions TER semi-directes existantes, afin d’offrir des temps de parcours réellement compétitifs par rapport à la voiture individuelle.

L’ouverture d’une gare ou d’une halte représente des investissements importants et doit présenter un certain potentiel de fréquentation. Il est aussi nécessaire d’en évaluer les contraintes d’insertion dans l’environnement et l’infrastructure ferroviaire, et les impacts dans la grille horaire et l’organisation des circulations. La création d’un arrêt supplémentaire sur une ligne a en outre un impact sur les temps de parcours et n’est pas sans conséquence sur les autres arrêts de la ligne. Enfin, l’existence d’anciens quais ne garantit pas la faisabilité d’une réouverture, les infrastructures ferroviaires ayant pu évoluer significativement par ailleurs (électrification, signalisation...), ainsi que le mode d’exploitation de la ligne.

Une étude d’opportunité, à l’initiative des territoires demandeurs et soutenue par les collectivités locales, doit être réalisée en amont avant toute décision d’ouvrir un nouvel arrêt ferroviaire, pour couvrir toutes les questions précédentes. Les partenaires du RER Métropolitain invitent les territoires désireux de porter un projet de nouvel arrêt à engager les discussions avec eux. L’approche sur cette question des points d’arrêts pourra être adaptée selon le nombre de demandes formulées (études individuelles ou études plus globales évaluant l’opportunité de plusieurs points d’arrêts simultanément).

Etant donné les délais d’aboutissement d’une demande de création de point d’arrêt, tant du point de vue technique que réglementaire, seule l’ouverture des 2 haltes du Bouscat Sainte-Germaine et de Talence-Médoquine est envisageable à l’horizon 2028-2030. La création de nouveaux points d’arrêts doit être considérée au titre d’évolutions ultérieures du projet de RER Métropolitain.

Concernant l’électrification de la section La Grave d’Ambarès – Saint-Mariens / Saint-Yzan le provisionnement de son coût est-il pris en compte dans les 590 millions d’euros d’investissement du RER-M ?

L’opération d’électrification de la section de ligne entre La Grave d’Ambarès et Saint- Mariens est bien comprise dans le périmètre du projet de RER Métropolitain. Les modalités de réalisation sont en cours d’étude, plusieurs solutions techniques pouvant répondre à l’objectif de décarbonation des transports ferroviaires, avec des besoins en investissements différents selon le cas.

6.1.2 Quels choix de gestion pour permettre une accessibilité pour tous ?

Quel(s) scénario(s) est/sont envisagé(s) en termes de simplification billettique et à quelle échéance ?

Quel(s) scénario(s) est/sont envisagé(s) en termes de tarification acceptable pour les usagers et à quelle échéance ?

Quel(s) sera/seront le(s) périmètre(s) d'application de ces mesures ?

Les modalités relatives à la billettique et sa tarification du RER Métropolitain sont en cours d'études entre le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, l'objectif étant d'aller vers un billet unique sur le périmètre du RER Métropolitain et une tarification simplifiée et adaptée. Les partenaires visent à mettre en place le plus rapidement possible ces améliorations du service au bénéfice des usagers.

Nouvelle-Aquitaine Mobilités a développé une solution de paiement digitale "Modalis" dans laquelle les titres TER et TBM seront prochainement et progressivement intégrés à partir du deuxième semestre 2023.

6.2 Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation

6.2.1 Mettre en place une gouvernance responsable, lisible et inclusive

1. Première recommandation des garants

Affichage et positionnement d'un point unique de coordination et d'animation du projet RER-M, par exemple le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités/NAM (dans le cadre de la création d'une Commission Locale Mobilités), ou une émanation ad hoc, s'articulant avec des lieux d'échanges déjà existants, tels les comités de ligne à l'échelle régionale

Le nombre d'acteurs et leurs différentes responsabilités (porteur de projet, financeur, maître d'ouvrage, partenaire...) rend la gouvernance du projet complexe. Afin de définir un cadre de gouvernance, les principes suivants sont admis par les partenaires :

Les présidents de la Région Nouvelle-Aquitaine, de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde et du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et SNCF, regroupés au sein d'un comité exécutif, impulsent la vision stratégique partagée et assurent les arbitrages de la démarche RER Métropolitain.

Un comité de pilotage du RER Métropolitain est constitué sous la coprésidence des Vice-Présidents en charge des Transports et de la Mobilité de la Région (Autorité Organisatrice du Transport ferroviaire de voyageurs), de la Métropole (Autorité Organisatrice de Mobilité) et du Conseil départemental, auquel sont conviés la Préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, le Président du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le directeur territorial de SNCF Réseau, le directeur territorial de SNCF Gares & Connexions et le directeur régional de SNCF Voyageurs.

Des comités techniques, avec des représentants de ces mêmes instances, se réunissent régulièrement et en tant que de besoin pour assurer le suivi et le pilotage des études et actions menées pour le compte du projet au niveau des partenaires.

Enfin, les partenaires constituent un plateau commun de travail autour du projet, physiquement hébergé par le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et qui constitue le lieu privilégié pour les échanges nécessaires au projet (cf. § Gouvernance de la feuille de route de mars 2022).

2. Deuxième recommandation des garants

Mise en place pour chacune des lignes d'un groupe de travail ou "comité de la concertation continue" pour débattre des nombreux questionnements encore en suspens ainsi que ceux à venir, associant chaque catégorie d'acteurs ayant contribué fructueusement à la concertation préalable pour l'évolution du projet.

Pour le projet de RER Métropolitain, les dispositifs de dialogue et concertation avec le territoire vont se poursuivre grâce aux comités de ligne, animés par l'autorité organisatrice des mobilités (Région Nouvelle-Aquitaine) pour la définition du service, et du comité de bassin de mobilité « Gironde - Garonne » du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine pour l'intermodalité et l'articulation des offres de transports entre elles. Par exemple, une consultation en ligne (<https://jeparticipe.nouvelle-aquitaine-mobilites.fr/>) est en cours jusqu'au 21 janvier 2023 sur ses cinq bassins de mobilité autour d'un schéma multimodal régional, et à l'initiative du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Le site dédié au projet RER Métropolitain (<https://www.projet-rer-m.fr/>), actif depuis 2020, permettra de poursuivre les échanges individuels, via un formulaire de contact.

Enfin, l'enquête publique sur la ligne Libourne-Arcachon, planifié d'ici l'automne 2023, constituera un nouveau temps de concertation.

En parallèle, et pour chacun des projets du RER Métropolitain, les maîtres d'ouvrage poursuivront le dialogue engagé avec les collectivités accueillant les aménagements ferroviaires ; ceci pour les associer à certaines études (exemple des passages à niveau), préparer avec eux la phase de travaux et améliorer l'intégration des aménagements ferroviaires sur leur territoire.

3. Troisième recommandation des garants

Publication régulière d'une "Infolettre" informant le public sur l'avancement de chacun des 3 projets de services du RER Métropolitain, couplée à la possibilité d'expression et de questions du public appelant les réponses des porteurs de projet

Les partenaires prévoient de renforcer la communication à destination du grand public pour mieux faire connaître le service RER Métropolitain et ses avantages compétitifs par rapport au mode routier. La forme de cette communication reste à préciser, et pourra s'exprimer au travers d'une pluralité de médias.

6.2.2 Assurer un suivi actif de la concertation sur les 3 projets de service

1. Première recommandation des garants

Pour la ligne Arcachon/Libourne, assurer un suivi actif de la concertation continue par un garant (pouvant être désigné par la CNDP cf. art. L121-16-2 du Code de l'Environnement) et une assistance à maîtrise d'ouvrage/AMO en matière de concertation pour associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires durant les études de projet, dont les études d'impact, avant l'enquête publique prévue pour le 2nd trimestre 2023.

Après analyse des contributions et remarques qui ont été exprimés durant la concertation spécifiquement sur les aménagements ferroviaires nécessaires à la mise en œuvre du RER Arcachon - Libourne, tant sur leur nature que sur les impacts potentiels, il ne ressort pas de sujet nécessitant une nouvelle concertation avant l'enquête publique portant sur ces aménagements. Les points d'attention sont identifiés et seront intégrés dans la poursuite des études techniques. Le temps est à l'intégration de ces apports dans le dossier d'enquête publique.

Concernant les espaces publics du PEM Talence Médoquine, Bordeaux Métropole s'engage à participer et à accompagner tous les dispositifs qui seraient mis en place plus largement par les partenaires du projet de RER pour associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires dans la suite du projet de la ligne Libourne-Arcachon.

Pour ce qui concerne les propositions d'évolution des services, c'est la raison d'être des comités de ligne.

2. Deuxième recommandation des garants

Pour la ligne Saint-Yzan-Saint-Mariens/Langon, assurer un suivi actif de la concertation continue par un garant (pouvant être désigné par la CNDP - cf. article L121-16-2 du Code de l'Environnement) et une assistance à maîtrise d'ouvrage/AMO en matière de concertation et associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires en amont quant aux choix à opérer au niveau du programme d'électrification, puis durant les études de projet, dont les études d'impact avant une éventuelle enquête publique ou déclaration de travaux

Après analyse des contributions et remarques qui ont été exprimés durant la concertation spécifiquement sur les aménagements ferroviaires nécessaires à la mise en œuvre du RER Saint-Yzan-Saint-Mariens/Langon, tant sur leur nature que sur les impacts potentiels, il ne ressort pas de sujet nécessitant une nouvelle concertation.

Pour ce qui concerne l'électrification de la section de ligne entre La Grave d'Ambarès et Saint-Mariens, les prises de positions ont porté sur les choix entre électrification classique et partielle de la ligne, chacun ayant pu apporter sa contribution. Le temps est désormais à l'étude des différents scénarios, qui intègre outre un volet infrastructure, une composante matériel roulant.

3. Troisième recommandation des garants

Pour la ligne du Médoc, assurer un suivi actif de la concertation continue par un garant (pouvant être désigné par la CNDP - cf. article L121-16-2 du Code de l'Environnement) et une assistance à maîtrise d'ouvrage/AMO en matière de concertation et prévoir un dispositif de suivi par segments de ligne en associant le public, les collectivités et les corps intermédiaires durant les études de projet, dont les études d'impacts, plus avancées jusqu'à Macau puis, pendant la définition de programme de Macau à Lesparre et de Lesparre à la Pointe de Grave; et ce avant une éventuelle enquête publique ou déclaration de travaux.

La concertation a permis de faire émerger les demandes du territoire en matière de qualité de service (fiabilité et robustesse) et de typologie de desserte, avec la demande de création de mission semi-directe et de réouverture de haltes. Ces demandes pourraient être intégrées dans les cahiers des charges des études à lancer courant 2023, pour étudier leur faisabilité et définir les conditions de leur mise en œuvre.

Les comités de lignes seront l'occasion de rendre compte de l'avancée des études.

6.2.3 Favoriser les transitions de mobilités pour les déplacements domicile/travail

1. Première recommandation des garants

Mettre en place un partenariat avec des acteurs du monde du travail (entreprises, chambres consulaires, salariés, organisations syndicales, etc.) pour définir les enjeux de déplacements domicile/travail afin de favoriser les transitions de mobilités vers le RER-M

Les études de potentiel de trafic ont été conduites en 2021-2022 sur la base des données disponibles côté INSEE et collectivités, et avaient pour but de définir les enjeux de déplacement à l'échelle de la Gironde, tous modes et tous motifs confondus. Elles ont été mises à disposition durant la concertation et seront présentées dans le dossier d'enquête publique.

De son côté, SNCF Voyages est en relation avec les réseaux d'entreprise, les start-ups, les associations patronales et les Chambres de commerce et d'industrie (CCI). L'entreprise noue également des partenariats avec des écoles et certaines chaires universitaires. Ces différentes démarches assurent une connexion avec le monde des entreprises et le monde académique, au service du report modal vers le train.

Les comités de ligne, organisés par la Région Nouvelle-Aquitaine, sont un lieu d'écoute pour les parties prenantes. En complément, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont prévu de consulter un panel d'entreprises pour leur présenter le projet de RER Métropolitain afin qu'elles le prennent en compte dans leur plan de mobilité d'entreprise (PDM).

2. Deuxième recommandation des garants

Le Conseil économique social et environnemental régional/CESER Nouvelle-Aquitaine ainsi que le Conseil de développement durable/C2D de Bordeaux Métropole et autres instances citoyennes des collectivités pourront être sollicités pour assurer un rôle d'accompagnement et de facilitation de cette démarche

Le Conseil économique social et environnemental (CESER Nouvelle-Aquitaine) et le Conseil du Développement Durable de Bordeaux Métropole ont la possibilité de s'autosaisir de toute question en rapport avec leurs compétences. Ils sont par définition informés de tous projets de délibération en rapport avec leurs expertises.

7 Les suites de la concertation

Les trois maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, Bordeaux Métropole et SNCF Gares et Connexions et les partenaires financeurs du projet de RER Métropolitain remercient l'ensemble des participants pour leurs nombreuses contributions. Ils en tirent les principaux enseignements suivants :

- la phase de concertation a permis d'informer un large public sur ce projet complexe, s'agissant d'aménagements ferroviaires et embrassant de nombreuses thématiques en lien avec la feuille de route des partenaires ;
- elle fut l'occasion de larges expressions avec plus de 1000 contributions sous différentes formes : contributions en ligne, courriers d'acteurs, prises de paroles en réunions publiques, contributions collectives des personnes ayant participé à au moins un des ateliers participatifs, expressions dans l'espace public ou dans les trains ;
- l'opportunité du projet est confirmée, celui-ci est attendu par de nombreux contributeurs, y compris des élus et des associations, avec des attentes fortes en matière d'offre et de qualité de service ;
- la modernisation de la ligne sera un préalable au renforcement de la desserte, gage d'une fiabilité accrue ;
- les aménagements à venir assureront une mobilité décarbonée sur cet axe, avec la mise en place de nouveaux matériels roulants ;
- la faisabilité de dessertes semi-rapides sera étudiée à l'occasion des études d'exploitation qui font suite à la concertation ;
- concernant la halte ferroviaire de Talence Médoquine et les espaces publics attenants, le chapitre 4.4 les détaille (dimensionnement et position des accès, parkings et arrêt de bus) ; le programme de la passerelle sera complété pour inclure une couverture sur la totalité de sa longueur.

Le projet sur la ligne du Médoc va donc se poursuivre, avec les étapes suivantes à venir :

- l'ouverture de la halte du Bouscat Sainte-Germaine en 2023
- la finalisation des études sur la halte de Talence – Médoquine et ses espaces publics intégrant les apports de la concertation en 2023 ;
- l'ouverture de la halte de Talence Médoquine en 2025 ;
- la mise en service de la fréquence à la demi-heure entre Bordeaux/Pessac et Macau, entre Bordeaux et Lesparre aux heures de pointe, et la fréquence à l'heure entre Bordeaux et Le Verdon/Pointe-de-Grave, en 2030.

Chaque nouvelle étape d'avancement sera annoncée sur le site internet du projet www.projet-rer-m.fr

Les maîtres d'ouvrage et partenaires restent à la disposition des élus, habitants, riverains et usagers pour échanger tout au long de l'évolution du projet. Le comité de la ligne du Médoc, organisé par la Région Nouvelle-Aquitaine, sera un lieu privilégié pour continuer à échanger sur le projet.

ANNEXES

Documents en ligne sur la [plateforme de concertation](#) :

1. Décision de la CNDP du 6 avril 2022
2. Supports d'information de la concertation (dossier support, dépliant, études, délibérations, etc.) et contributions en ligne
3. Bilan des garants de la concertation sur la concertation préalable sur la ligne du Médoc du 20 décembre 2022
4. Délibération de Bordeaux Métropole du 25 janvier 2023 : « RER Métropolitain : Pôle d'échanges multimodal Talence Médoquine - Aménagement des espaces publics sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole - Prise en considération du bilan des garants - Réponse du maître d'ouvrage - Approbation - arrêt des caractéristiques essentielles du projet sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine ».