

RAPPORT

ENQUETE PUBLIQUE

Du mercredi 20 septembre au vendredi 20 octobre 2023

Projet de ligne du Réseau Express Régional entre Libourne et Arcachon ainsi que les aménagements nécessaires au projet



Président de la commission d'enquête : Monsieur Gérard CHARLES

Commissaire enquêteur : Madame Eva MONDINI

Commissaire enquêteur : Monsieur Joseph PICO

Three handwritten signatures in black ink, positioned below the names of the commission members. The signatures are stylized and appear to be written in a cursive or semi-cursive script.

Sommaire

I -Cadre général et Réglementation	5
11) Objet de l'enquête	5
12) Présentation générale du projet	6
121) Historique et contexte.....	6
122) Périmètre	7
123) Localisation des travaux	8
124) Cadre juridique et réglementation applicable.....	20
125) Les objectifs du projet	21
126) Avis des autorités régionales concernant le RERM dans son ensemble	22
127) Compte rendu de l'entretien avec M. Renaud LAGRAVE président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et vice-président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine	24
128) Compte rendu de l'entretien avec M. Patrick AMOUSSOU-ADEBLE, Secrétaire général pour les affaires régionales.....	27
129) Compte rendu d'entretien avec Me MABILLON Responsable mobilité Bordeaux Métropole	29
130) Contribution de monsieur Emmanuel SALLABERRY maire de Talence	33
131) Contribution de monsieur Philippe BUISSON maire de Libourne	35
132) Contribution de monsieur Yves FOULON maire de Arcachon	37
132) Contribution du CHU de Bordeaux du 11/10/2023	41
133) Contribution du Président de l'Université de Bordeaux	43
II -Le projet	46
21) les enjeux et justifications	46
211) Sur le trafic routier	48
212) Sur l'environnement.....	48
213) Sur le plan financier	49
214) Sur le plan socio-économique	52
22) Concertation préalable pour les trois projets.....	58
221) Déroulé de la concertation.....	58

222) Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	59
23) Etude d'impact	68
231) L'environnement physique.....	72
232) Le patrimoine et le paysage.....	72
233) Le milieu naturel	73
234) Contexte socio-économique et déplacements	73
235) Nuisances et pollutions atmosphériques	74
236) Effets cumulés avec d'autres projets.....	75
237) Vulnérabilité aux risques naturels	75
238) Vulnérabilité aux risques technologiques.....	76
239) Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000	77
24) Avis de l'Autorité environnementale.....	78
241) Avis de l'AE	78
242) Réponse du maître d'ouvrage	79
25) Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification urbaine	88
SCOT	88
Plans Locaux d'Urbanisme.....	89
Compatibilité du projet avec le SDAGE Adour-Garonne.....	91
Compatibilité du projet avec le PGRI Adour-Garonne	92
Compatibilité du projet avec les SAGE	92
III -Organisation et déroulement de l'enquête	93
31) Désignation de la commission d'enquête.....	93
32) Avis d'enquête publique.....	95
33) Préparation de l'enquête	95
331) Compte rendu de la réunion présentation du projet	96
332) Compte rendu de visite des lieux	100
34) Le dossier d'enquête	114
341) Actions de la Commission d'enquête	114
342) Composition du dossier.....	117
35) Déroulement de l'enquête	122
351) Publicité et information du public	123
352) Permanences.....	125

253) Bilan communication non exhaustif	127
354) Participation du public	131
36) Clôture des registres d'enquête	136
37) Difficultés rencontrées	136
IV–Avis des P.P.A.	139
41) Concertation Inter Administrative - 4 novembre 2022.....	139
42) Conseil Régional Nouvelle Aquitaine - Séance plénière 27 mars 2023	140
43) Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole - 31 mars 2023	142
44) Département de la Gironde - mise en ligne 7 mars 2023	142
45) Contribution DDTM - 27 mars 2023(consultation de la préfecture par l'AE le 28 février 2023)	144
46) Avis de l'ARS - 20 mars 2023 (consultée par l'AE le 21 février 2023)	148
47) Avis COBAS - 19 avril 2023 (demande d'avis du 8 février 2023)	150
48) Avis CALI - 4 novembre 2022.....	150
49) Avis de la ville d'Arcachon - 13 avril 2023	151
410) Avis de Saint Loubès - délibération du 7 avril 2023	151
411) Avis de Bassens - délibération du 19 avril 2023	151
412) Avis de Gujan-Mestras - délibération du 02 mars 2023	151
413) Avis de la mairie de Vayres – 10 mars 2023	151
414) Avis de Saint Sulpice – 10 août 2023	152
V- Analyse des observations	157
51) Procès-verbal des observations.....	157
52) Réponses du M O	170
Annexe 1Publicité dans les journaux.....	294
Annexe 2 Affichage Mairies.....	298
Annexe 3 : Certificats d'affichage	302
Annexe 4 . Plan d'affichage	313
Annexe 5. Réponses BM suite à la réunion avec Mme Mabillon du 13/11/2023	316
Annexe 6. Feuille de route RERM – mars 2023	319
VI-Conclusions (document séparé).....	337

I -Cadre général et Réglementation

11) Objet de l'enquête

L'axe Libourne –Arcachon s'appuie sur 94 km de lignes ferroviaires et 19 gares ou haltes pour renforcer l'offre de service (augmentation de la fréquence de circulation entre Bordeaux et Arcachon avec une période d'½ heure sur la journée et d'¼ d'heure à l'heure de pointe, desserte de tous les points d'arrêt, voyages de l'origine au terminus sans changement de train à Bordeaux).

Il sera mis en service progressivement entre 2025 et 2027.

À l'horizon 2030, 64 trains circuleront chaque jour sur la section Bordeaux –Arcachon, soit 11 de plus qu'actuellement, et 39 sur la section Libourne –Bordeaux, permettant de transporter 21000 voyageurs au total par jour.

L'investissement s'élève à 125 M€ aux conditions économiques de 2021.

Les aménagements envisagés pour mettre en œuvre ce « projet de service », bien décrits et illustrés dans le dossier, concernent :

- les deux gares de Libourne et Arcachon aux fins d'assurer des opérations supplémentaires de remisage, de logistique et de maintenance ;
- la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) au niveau de Talence-Médoquine nécessitant une halte ferroviaire nouvelle ;
- des adaptations des quais et des accès voyageurs sur quatre haltes existantes : Bassens, Saint-Loubès, Vayres et Saint-Sulpice-Izon ;
- le renforcement et la fiabilisation d'installations ferroviaires de traction électrique : interventions localisées sur la caténaire entre Arcachon et Lamothe, création d'une sous-station électrique à Gujan-Mestras.

La maîtrise d'ouvrage du projet

La maîtrise d'ouvrage des travaux projetés est assurée par **SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole**.

Ces trois maîtres d'ouvrage sont désignés dans le présent dossier sous l'appellation « autorité compétente pour ouvrir l'enquête ».

Acteur de la mobilité, SNCF Réseau s'est engagée au côté des autorités organisatrices de la mobilité, que sont la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, pour aider à la mise en œuvre d'une offre de mobilité durable : le projet de Réseau Express Régional Métropolitain (RERM).

SNCF Réseau intervient dans le cadre du RERM en qualité de maître d'ouvrage des opérations destinées à adapter les infrastructures ferroviaires (signalisation, électrification, création d'origine/terminus...).

Au sein du projet de RERM, **SNCF Gares & Connexions** assure la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements sur les quais, traversées, bâtiments de gare, mobiliers de confort et d'attente, signalétique...).

Bordeaux Métropole participe au financement du volet ferroviaire de la feuille de route du RER Métropolitain, pour répondre aux enjeux de déplacements de son territoire et intégrer le RER Métropolitain dans sa stratégie de mobilités. Elle est maître d'ouvrage des aménagements d'espaces publics d'inter-modalité autour des gares sur son territoire.

12) Présentation générale du projet

121) Historique et contexte

Le développement d'un réseau express régional métropolitain (RERM) bordelais a été décidé en 2018 afin de maximiser l'usage du mode ferroviaire en milieu péri-urbain en augmentant l'offre de service ferroviaire en complémentarité avec des lignes de cars express. Il a fait l'objet d'une consultation publique à l'automne 2022 sous l'égide de la commission nationale du débat public. La maîtrise d'ouvrage du projet de RERM est assurée par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux métropole. Le réseau métropolitain, constitué de 300km de lignes, 54 gares et haltes ferroviaires du département de la Gironde, sera articulé autour de 3 axes ferroviaires dont la ligne Libourne –Arcachon.

En 2018, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont exprimé leur volonté d'optimiser le réseau régional de transports avec pour objectif de répondre aux enjeux de congestion de la Métropole et au défi de la transition climatique.

Ces deux collectivités rejointes en 2020 par l'Etat et en 2022 par le Département de la Gironde ont ainsi adopté **une feuille de route** pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain.

Cette ambition, qui vise à encourager le report modal en développant des transports collectifs et l'intermodalité dans les déplacements du quotidien, s'inscrit pleinement dans la stratégie Bas Carbone de la France, qui vise à réduire de près de 30 % les émissions de CO2 liées au transport et à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le RER Métropolitain s'appuie sur quatre volets :

- 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 et d'une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l'aire urbaine (train, car, bus, tramway),
- une communication pour faire connaître ces nouveaux services au plus grand nombre.

La métropole bordelaise est considérée comme la troisième métropole la plus congestionnée de France derrière celles de Paris et Marseille. La gare Saint-Jean à Bordeaux est le cœur de l'étoile ferroviaire métropolitaine et présente d'importantes contraintes d'exploitation. La ligne à grande vitesse (LGV), Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) en projet confirmée par le dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), nécessite la réalisation de travaux concernant également les transports quotidiens dans le secteur sud métropolitain jusqu'en 2032. En parallèle, le passage à 2x3 voies de l'autoroute A63 sur 34 km entre Bordeaux et Salles, axe desservant Dax et Arcachon, y est aussi prévu.

L'étoile ferroviaire bordelaise s'appuie sur une armature existante constituée du réseau de transport express régional (TER) et de lignes de tramway, complétée par des lignes de bus et des pôles d'échanges, qui rendent possible le développement d'une offre de service de transports en commun et de modes actifs plus dense dont l'objectif est de répondre aux besoins de la population.

Enfin, le **Département de la Gironde** a exprimé sa volonté fin 2021 de participer financièrement au projet de RER Métropolitain à hauteur de 170 M€.

Cette participation constitue donc l'occasion d'agrandir le partenariat constitué autour de ce projet, et d'enrichir celui-ci en l'étendant sur l'ensemble du territoire départemental.

Objectifs supérieurs :

Le Président de la République a récemment annoncé son souhait que les dix principales métropoles régionales, dont Bordeaux, soient dotées le plus rapidement possible de RER Métropolitains.

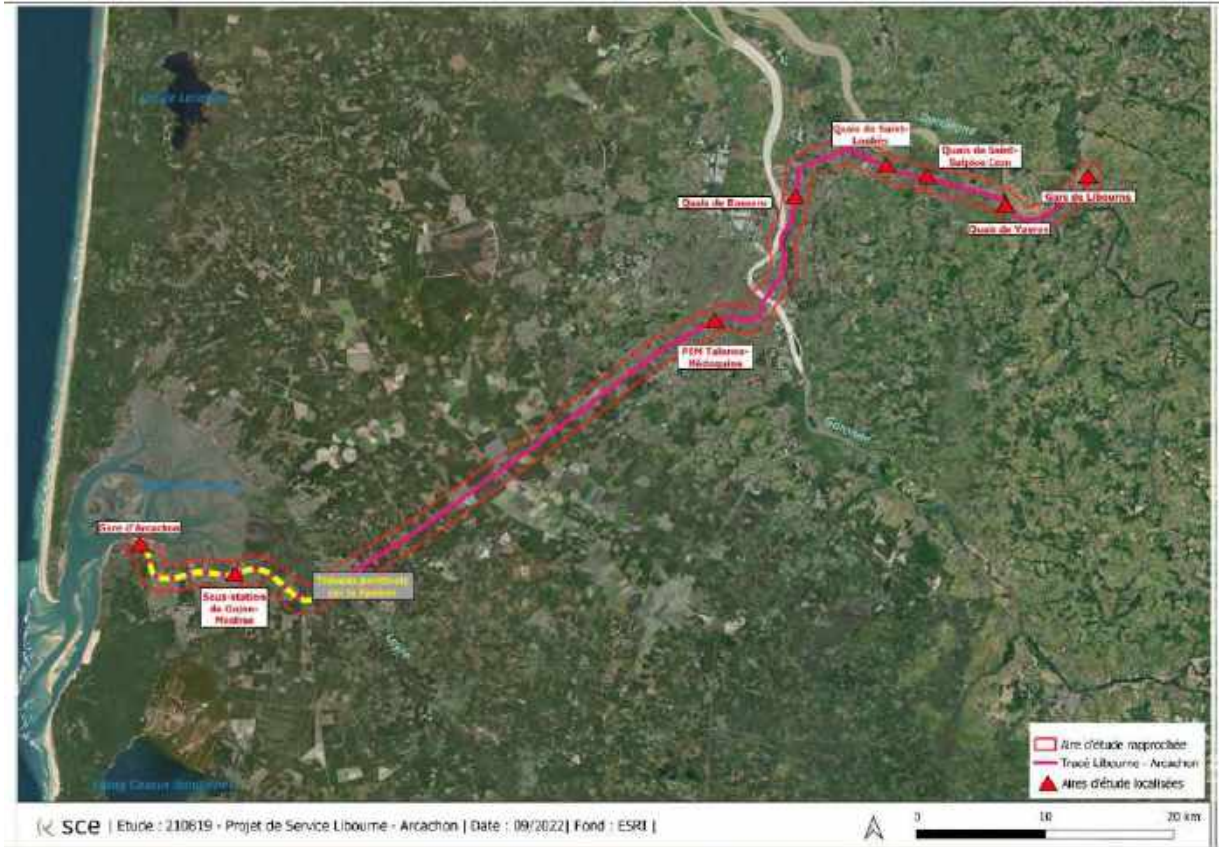
La Première ministre a très récemment annoncé la volonté de l'Etat d'engager un vaste plan de modernisation des infrastructures ferroviaires, à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici 2040, dont les RER métropolitains des principales métropoles de province constitueront un objectif prioritaire.

Les collectivités territoriales engagées sur le RER métropolitain de Bordeaux saluent ce positionnement volontariste du gouvernement, et attendent donc un engagement financier significativement accru de l'Etat, d'autant plus que le RER métropolitain de Bordeaux a été classé par le Conseil d'orientation sur les mobilités (COI) comme un des trois projets de ce type les plus matures actuellement en France, avec celui de Strasbourg et le « Léman express ».

122) Périmètre



Huit communes sont concernées par des travaux ou interventions (Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence, Vayres).



123) Localisation des travaux

Les principaux aménagements ferroviaires ainsi définis et projetés dans le cadre du Réseau Express Régional Métropolitain (RERM) sont les suivants :

- Aménagement de terminus au niveau de gares existantes, avec une refonte des plans de voies,
- Création de nouvelles haltes, afin d'améliorer la desserte en train et les échanges avec les autres modes de transport (pôles d'échanges multimodaux),
- Allongement de quais et création d'un quai au niveau de la gare Bordeaux Saint-Jean,
- Création de facilités logistiques pour maintenance légère du matériel roulant,
- Ajout de sous-stations électriques,
- Electrification de sections,
- Amélioration de la signalisation ferroviaire.

Aménagements de terminus adaptés au trafic de type Mass transit

Gare de Libourne

La gare de Libourne, localisée au centre-ville dans un environnement urbain dense ; comme le montre l'illustration ci-dessous, est située sur la ligne ferroviaire Paris – Bordeaux-Saint-Jean et est également l'origine géographique de la ligne ferroviaire Libourne-Le Buisson (relations TER Bordeaux-Bergerac-Sarlat).

Cette gare constituera une origine/terminus du projet de service Libourne Arcachon.

: *Gare de Libourne dans son contexte urbain immédiat*



Source : ESRI Satellite map, OpenStreetMap

Objectifs :

L'opération a pour objectifs d'assurer des fonctionnalités de remisage, de logistique et de maintenance légère déportée nécessaire à l'offre de service visée (accueil de trains supplémentaires, desserte accrue).

Elle concerne donc la création d'aménagements permettant d'assurer le remisage, des opérations logistiques (nettoyage intérieur, approvisionnement en eau, vidange WC) et de maintenance légère des rames (contrôle technique et remplacement de petites pièces défectueuses).

Le plan ci-dessous schématise les fonctionnalités attendues au niveau de la gare de Libourne dans le cadre du projet de service Libourne – Arcachon :



Source : SNCF, Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, SNCF Réseau

Description des aménagements :

Les travaux engendreront une modification du plan de voies actuel de la gare de Libourne. Le scénario retenu prévoit l'aménagement d'un terminus voie latérale sur les voies 3 et 4. Les trains du RERM seront principalement reçus et expédiés de la voie 4. Aucuns travaux au

niveau des infrastructures des voies principales ne sont nécessaires. L'offre de service pourra être réalisée avec les infrastructures de voies actuelles.

Les actuelles voies de service n°9, 11 et 13 seront réaménagées de manière à permettre :

- L'accès pour 2 rames Regio 2N à des voies de logistique (nettoyage intérieur, approvisionnement en eau et vidange de WC),
- L'accès pour 2 rames Regio 2N à une voie sur fosse pour permettre les interventions de maintenance, avec également accès en toiture pour 2 rames.
- Le remisage d'une rame Regio 2N supplémentaire.
- Enfin, un bâtiment pour le personnel et le stockage de matériel sera également aménagé (surface au sol du bâtiment : 320 m²).

La configuration envisagée pour les voies de service est présentée sur l'illustration ci-après :

: Plan de configuration des voies de service



La réalisation de ces aménagements nécessitera un certain nombre de travaux préalables, et notamment :

- La dépose des voies existantes,
- La démolition d'un heurtoir,
- L'enlèvement d'installations de sécurité, de caténaires et de câbles de signalisation,
- La réalisation de travaux de terrassement.

Gare d'Arcachon

La gare d'Arcachon est également localisée dans une zone urbaine relativement dense. Cette gare constituera un origine/terminus du projet de service Libourne Arcachon.



Source : ESRI Satellite map, OpenStreetMap

Objectifs :

L’opération a pour but de disposer de nouvelles capacités de remisage pouvant accueillir 9 à 12 rames et d’assurer ainsi l’offre de service visée (accueil de trains supplémentaires, desserte accrue). Cette zone de remisage permettra de réaliser des opérations de petite logistique (vidange des eaux usées, remplissage en eau sanitaire, nettoyage des rames). Les travaux permettront également d’assurer la compatibilité avec la future mise en accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite (PMR) prévue en 2027.

L’opération comprend la création d’un nouveau poste d’aiguillage informatique, télécommandé depuis un poste de commande à distance situé à Bordeaux, qui assurera la gestion des mouvements de tous les trains de la gare d’Arcachon dans le cadencement prévu pour le RERM. Enfin, des travaux sont également prévus afin de maintenir le niveau de sécurité du PN22 en sortie de gare.

Le plan ci-dessous schématise les fonctionnalités attendues au niveau de la gare d’Arcachon dans le cadre du projet de service Libourne – Arcachon.

Plan schématique du futur origine/terminus d’Arcachon



Source : SNCF, Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, SNCF Réseau

A la mise en service de ces aménagements, les fonctionnalités suivantes sont notamment attendues :

- Automatisation de l'ensemble des itinéraires pour répondre à l'offre de service prévue dans le cadre du RERM,
- Réduction des temps de manœuvres en gare,
- Création de nouveaux itinéraires de manœuvre, permettant le remisage des rames Regio 2N sur les voies de service,
- Stationnement des rames Regio 2N en dehors des voies principales,
- Remise d'une capacité souhaitée de 9 rames Regio 2N,
- Aménagement du plateau de voies de service, pour permettre le petit entretien des rames Regio 2N (nettoyage et vidange de WC, ...) sans intervention ni en toiture, ni sous rame, ni pour le remplacement d'organes de frein,
- Capacité à assurer des stationnements de longue durée des TGV Océane en unité simple, voie 2 et voie 4,
- Mise en impasse de la voie 2 et allongement du tiroir, pour préparer la future mise en accessibilité de la gare (dans le cadre d'un autre projet), qui supprimera la traversée piétonne de voies ferrées (TVP).

Description des aménagements :

Les travaux envisagés au niveau de la gare d'Arcachon pour répondre aux besoins d'exploitation définis précédemment sont les suivants :

- Mise en place d'un PAI,
- Automatisation et sécurisation du PN22,
- Adaptation des installations de traction électrique,
- Modification du plan de voies (pouvant amener une modification du réseau d'eaux pluviales),
- Intervention sur la caténaire et sur la signalisation en gare,
- Création de cheminements et de pistes d'entretien,
- Valorisation de la future suppression de la Traversée Voie Piétonne (TVP) par la création d'un nouvel itinéraire pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Création du Pôle d'Echanges Multimodal de la Médoquine avec halte ferroviaire

Objectifs :

Le projet de service Libourne-Arcachon prévoit **la création d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM)** aux abords du pont de la Mission Haut-Brion à Talence, dit PEM Talence-Médoquine.

La réalisation du PEM intègre **la création de la halte ferroviaire de Talence Médoquine** sur le site d'une ancienne gare fermée aux voyageurs depuis 1949. Ce futur PEM est l'un des éléments structurants du projet. Il permettra la création d'une nouvelle connexion entre les trains régionaux et l'offre de transport urbain et visera à offrir une meilleure accessibilité à plusieurs pôles majeurs de l'agglomération bordelaise.

Les objectifs du Pôle d'Echanges Talence-Médoquine sont de :

- Faciliter et fluidifier l'intermodalité (échanges transport en commun / modes doux et correspondance transports urbains /ferroviaire),

- Contribuer à la lutte contre la congestion routière,
- Capturer de nouveaux usagers du train dans les secteurs plus ou moins proches de ce nouveau point d'arrêt, à la jonction de deux lignes ferroviaires Libourne – Arcachon et Bordeaux – Le Verdon,
- Connecter le quartier de la Médoquine au pôle d'échange permettant ainsi une redynamisation du quartier.

Description des aménagements :

Les aménagements des espaces publics du Pôle d'Echanges Multimodal

Le programme de l'aménagement du PEM Talence-Médoquine établi par Bordeaux Métropole au stade des études préliminaires prévoit notamment :

- L'intégration des aménagements et la connexion entre la halte ferroviaire et les transports urbains,
- Les accès au PEM (plateau haut et plateau bas, cf. Figure 11) par les différents flux (piétons, cycles, VL, bus/car),
- Les accès au PEM par les services techniques : Réseau de transport d'électricité (RTE), Ouvrages d'Art de SNCF Réseau et de Bordeaux Métropole). L'entrée sud du PEM de Talence-Médoquine sera marquée par un parking offrant plusieurs types de stationnement (vélos, cars régionaux, véhicules légers, dépose minute). Des cheminements piétons qualitatifs seront proposés afin de se connecter avec la passerelle prévue.

Le PEM intégrera des éléments de signalisation pour l'information des voyageurs (affichage dynamique, plans, mobilier de jalonnement...).

Le projet de réaménagement des espaces publics du PEM prévoit :

- Des cheminements piétons comprenant :
 - o Une rampe accessible aux PMR de 3m de large, permettant de relier le plateau haut et le plateau bas.
 - o Cette rampe pourra être également empruntée par les cycles,
 - o Deux escaliers au droit de la rampe pour raccorder plus rapidement le quai nord SNCF aux accès piéton du plateau haut nord,
 - o Un passage piéton surélevé sécurisé sur l'avenue de la Mission du Haut-Brion permettant le franchissement des voies jusqu'à l'accès à la rampe. Ce passage piéton sera intégré à une zone apaisée ce qui permettra de sécuriser les traversées piétonnes et cycles,
 - o Un parvis, dans la continuité du quai 1, au droit du bâtiment de la gare et du bâtiment annexe permettant la circulation des flux piétons.
- Un accès au parvis haut via la bande cyclable de la rue de Peybouquey.
- Une voie de desserte monodirectionnelle de 4m permettant le retournement sur le plateau bas ;
- Un accès réservé aux services de maintenance des ouvrages,
- Deux zones de stationnement comprenant :
 - o - sur le plateau bas, 30 places de stationnement environ dont 1 place PMR,
 - o - sur le parvis haut sud, 20 places de stationnement environ, dont 1 place PMR, ainsi que 5 places dépose-minute.
- Trois abris vélos sécurisés respectivement sur le plateau bas et sur le parvis haut pour un total de 120 places,
- Deux zones d'arceaux vélo pour un total de 48 places.

- Une station V3 (vélo libre-service de Bordeaux Métropole) sur le parvis haut,
- Un stationnement bus en encoche, dans chaque sens, sur le plateau haut sud pour les lignes de cars régionaux.

La halte de Talence Médoquine

Le projet présenté sur la figure n°12 ci-après consiste plus précisément en la création de 4 quais et d'une passerelle piétonne desservant ces quais, via des escaliers et des ascenseurs. Le projet de halte a été bâti en limitant les démolitions (conservation notamment du quai central).

Les quais n°1 et 4 seront équipés d'abris étroits classiques ; les quais n°2 et 3 seront équipés d'abris filants. Des bancs, assis-debout et poubelles seront installés sur chacun des quais.

Les quais n°1, 2 et 3 seront réalisés de manière classique en remblais, alors que le quai n°4 sera composé de dalles bétons sur micropieux, dans le but de préserver le réseau hydraulique existant.





La passerelle sera créée en élargissement du Pont Mission Haut-Brion, avec une structure mixte acier/béton. Cet élargissement sera réalisé avec des piles indépendantes du pont. Elle offrira une largeur de cheminement de 5,30 m et sera bordée côté pont et côté voies d'écrans. Elle sera partiellement couverte pour que les parcours soient plus confortables. Un escalier doté d'un pallier intermédiaire donnera accès aux différents quais, ainsi que des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.



Source : Urbanica – MOE des espaces publics du PEM

Adaptation de quais existants dans 4 points d'arrêt

Objectifs :

Le projet de service a pour objectif d'attirer de nouveaux utilisateurs en offrant des prestations renforcées en termes de fréquence et de confort (plus d'espaces pour les voyageurs), ce qui suppose des trains à la capacité d'emport plus grande. Le matériel roulant retenu dans le cadre du RERM implique une adaptation des quais pour accueillir des trains de 162 m et ainsi supprimer le risque de « portes hors quai ».

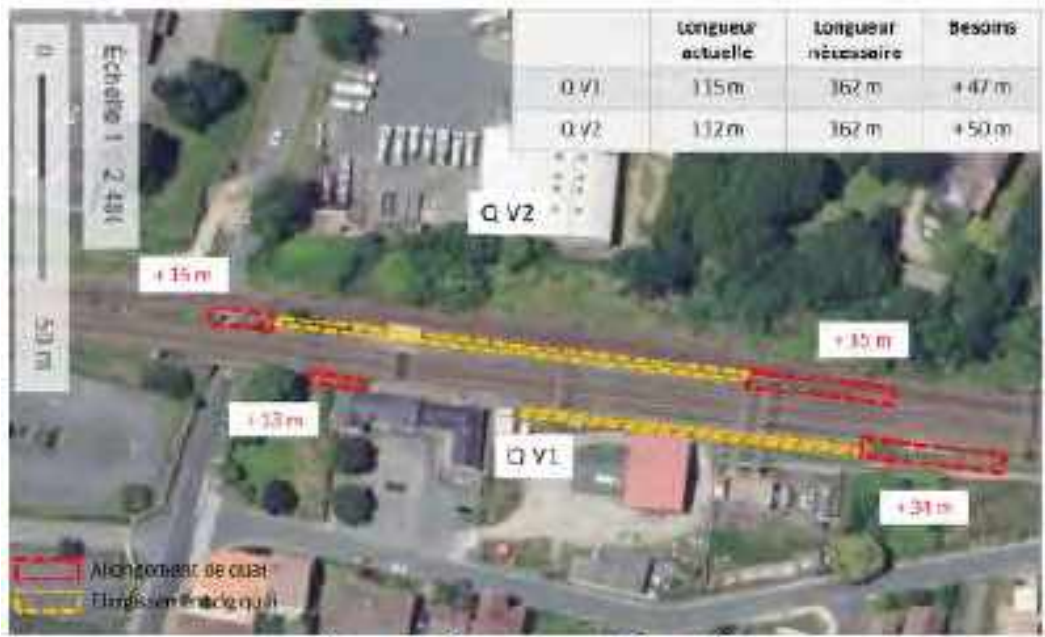
Quatre points d'arrêt sont concernés sur l'axe :

- Gare de Bassens,
- Halte de Saint-Loubès,
- Halte de Saint-Sulpice/Izon,
- Halte de Vayres.

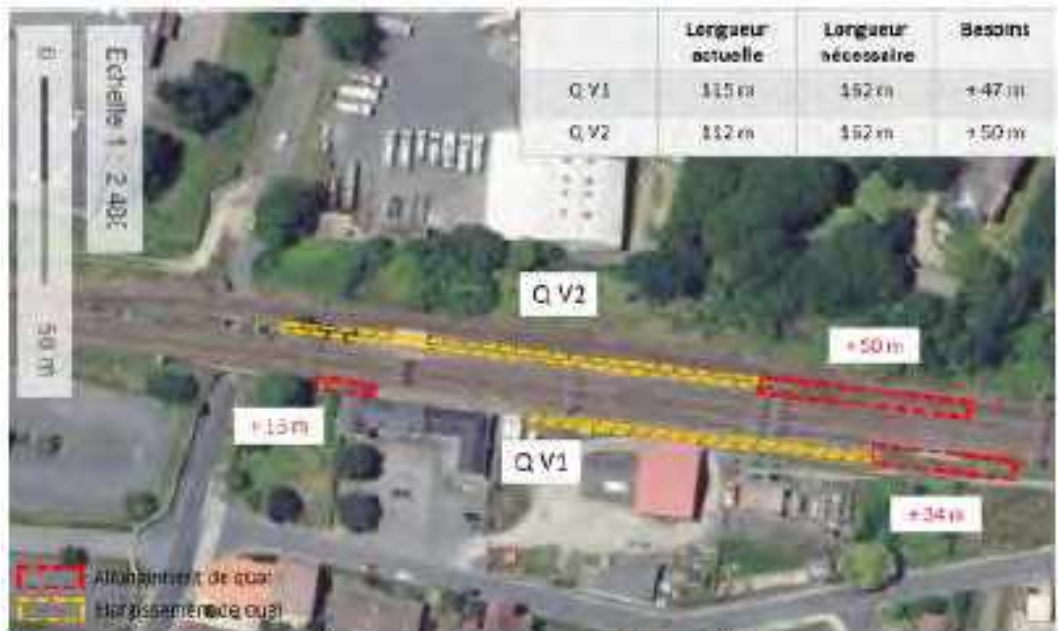
: Localisation des gares ou haltes dont les quais seront adaptés



Gare de Bassens



Gare de Bassens, option n°1



Gare de Bassens, option n°2

Gare de Saint Loubès



Gare de Saint Sulpice / Izon



Gare de Vayres



124) Cadre juridique et réglementation applicable

L'enquête publique du projet se fonde sur les articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement.

Définition projet conformément à l'article L.122-1 du Code de l'environnement, l'ensemble des opérations composant le projet de service Libourne- Arcachon, bien que sous différentes maîtrises d'ouvrages et fractionnés géographiquement, composent bien un seul et même projet étudié à travers l'étude d'impact du dossier datée de juillet 2023.

Cadre règlementaire de l'étude d'impact

Le projet intègre notamment la création d'une halte ferroviaire associée à la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal et prévoit des allongements de quais au niveau de haltes existantes. Il relève de la catégorie de projets n°5b) du tableau en annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement et entre ainsi dans le champ d'application de la procédure d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale (étude d'impact).

En outre, les aménagements nécessaires sur les infrastructures existantes sont susceptibles de générer des incidences négatives notables sur l'environnement. A ce titre, conformément à l'art. R.122-2 II, le projet relève également d'une procédure d'examen au cas par cas.

Une procédure d'examen préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-3 du Code de l'environnement a ainsi été menée en novembre 2021. À l'issue de la procédure, l'Autorité environnementale, la formation d'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (anciennement CGEDD), a soumis le projet de service Libourne-Arcachon à évaluation environnementale par décision n°F-075-21-C-0153 en date du 13 décembre 2021.

Conformément à l'article L.414-4 du Code de l'environnement, l'étude d'impact intègre une évaluation des incidences du projet au titre du réseau Natura 2000.

L'article L123-2 du Code de l'environnement dispose que doivent faire l'objet d'une enquête publique les projets de travaux, d'ouvrages, ou d'aménagement susceptibles d'affecter l'environnement devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L122-1 du même Code à l'exception notamment des ZAC et des projets à vocation temporaire.

En application de l'article R123-1 du Code de l'environnement, le projet est soumis à enquête publique environnementale.

La justification du projet ainsi que les conditions d'insertion du projet dans son environnement, les mesures prévues pour éviter, réduire, voire compenser les atteintes à celui-ci, sont traitées dans l'étude d'impact.

125) Les objectifs du projet

Les objectifs sont de décarboner les déplacements, d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours.

Pour répondre à ces objectifs et aider à la mise en œuvre de la feuille de route, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, intervenant comme partenaires techniques, ont étudié les possibilités de développement des infrastructures existantes dans l'agglomération bordelaise et les zones limitrophes dans l'optique de la mise en œuvre :

- d'une offre de service basée sur une fréquence de desserte à la demi-heure ;
- d'une desserte de tous les points d'arrêt ;
- de voyages entre les origines/terminus sans changement de train.

Le projet de service Libourne-Arcachon décline les objectifs du RER Métropolitain :

- Une ligne traversante (arrêt sans changement de train en gare de Bordeaux)
- Une desserte fréquente, continue dans la journée à la ½ heure et renforcée en pointe au ¼ heure entre Arcachon et Bordeaux, relie Libourne à Arcachon avec des passages toutes les 30 mn.

Les principaux chiffres du projet de service Libourne Arcachon sont :

- 94 km de ligne entre Libourne et Arcachon
- 19 gares ou haltes, dont la création de la halte de Talence –Médoquine
- 21 000 voyageurs/jours à l'horizon 2030
- 64 trains par jours à l'horizon 2030 soit 11 trains supplémentaires sur le tronçon Bordeaux Arcachon et 39 trains supplémentaires sur le tronçon Bordeaux Libourne
- 125 millions d'euros d'investissement (enveloppe prévisionnelle en euros constants – CE 2021).

126) Avis des autorités régionales concernant le RERM dans son ensemble



Des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres sont une des grandes priorités de l'État. Pour cela, la suppression du nœud ferroviaire bordelais est indispensable pour permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien, afin de lutter contre la pollution et la congestion routière, et contre la fracture territoriale. L'État est aux côtés des collectivités pour accompagner cette transformation des services ferroviaires, afin de mettre en place sur l'agglomération bordelaise un véritable RER pour que demain les déplacements en train soient plus aisés et moins coûteux, permettant ainsi une augmentation de la part du train dans les déplacements quotidiens pour accompagner la transition énergétique des transports.

Fabienne BUCCIO

Préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine



Depuis l'avènement du chemin de fer, qui a révolutionné le monde au XIX^e siècle, le rail modèle nos sociétés. Certes, un temps, nous le pensions destiné à rejoindre les étagères de l'Histoire, parmi d'autres sympathiques et folkloriques vieilleries ; or, il n'en est rien. Avec le « tout voiture » dont les limites sont aujourd'hui criantes, tant pour l'environnement que pour l'aménagement du territoire, il existe une voie médiane : le ferroviaire, qui a su se réinventer, qui s'adapte aux besoins des usagers comme à l'urgence du dérèglement climatique, mais aussi à la qualité de vie, en permettant de lutter efficacement contre les bouchons et la pollution ! Ce projet de RER Métropolitain s'inscrit autant dans cette longue Histoire qu'elle dessine un avenir concret - synonyme de durabilité, de proximité, d'efficacité. Des horaires de trains régionaux qui s'améliorent avec plus de fréquence, une desserte adaptée aux besoins, notamment avec la création de dessertes traversantes, une tarification unifiée, la création de lignes de cars express pour une desserte de proximité performante, la création de haltes ferroviaires et de pôles d'échanges multimodaux. À l'évidence, dans notre métropole, l'avenir passera par le rail.

Alain ROUSSET

Président de la Région Nouvelle-Aquitaine



Bordeaux Métropole accompagne le développement du RER Métropolitain comme un maillon stratégique de la chaîne multimodale de son territoire. Il constitue une offre de transports efficace pour les habitants. Le RER rapproche nos communes, désenclave les plus éloignées et renforce les services existants. L'augmentation des trains du quotidien combinée à des fréquences soutenues se poursuit pour assurer une desserte à la demi-heure. L'engagement de notre métropole dans ce projet est entier. Cette concertation publique permet aux citoyens de connaître les modalités de mise en œuvre nécessaires à sa réussite.

Alain ANZIANI

Président de Bordeaux Métropole



Le renforcement de l'offre ferroviaire ouvre pour les territoires girondins un nouvel élan en matière de mobilité : la possibilité de moins utiliser sa voiture, et de davantage prendre les transports en commun dont le ferroviaire constitue l'ossature. Le RER va nous donner l'occasion de réfléchir à la complémentarité avec toutes les formes de mobilité partout en Gironde : le renforcement des liaisons cyclables, le développement du covoiturage pour faire des économies sur les déplacements en améliorant le climat, la refonte locale des liaisons en car, la configuration des pôles d'échanges. Notre engagement financier dans le RER est un signal fort pour avancer vers une nouvelle ère des déplacements en Gironde !

Jean-Luc GLEYZE

Président du Département de la Gironde

Conseil du 31 mars de Bordeaux Métropole

En novembre 2021, et du fait de l'intérêt du projet de RER Métropolitain pour les habitants du territoire girondin, le Département de la Gironde a décidé de participer activement à l'aboutissement de ce projet partenarial, en apportant une contribution financière de 170M€ (pour les 3 lignes) et en proposant son appui dans les instances de pilotage.

L'évolution en termes de partenariat, de gouvernance et de financement amenée par la participation du Département, a motivé la volonté des collectivités à réviser la feuille de route

initiiée en 2018. Une nouvelle feuille de route a ainsi été adoptée en mars 2022 par la Métropole et la Région qui avaient été à l'origine du projet.

Le RER Métropolitain bordelais a depuis poursuivi son développement avec notamment une phase marquante de sa progression franchie fin 2022, celle de concertations publiques menées sur les trois lignes ferroviaires du projet.

Ces concertations sur les 3 lignes ont confirmé l'attente forte de la population et des territoires pour la concrétisation du projet. Elles ont aussi démontré que le train était un moyen de transport ressenti comme apte à répondre aux enjeux en matière d'accessibilité de la Métropole et de décarbonation des déplacements.

La fin d'année 2022 a également été marquée par une annonce du Président de la République en faveur des projets de RER Métropolitains sur le territoire national. Ce type de projet est d'ailleurs largement abordé par le dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), sur lequel la Première Ministre fonde un plan d'investissement de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire. Le RER Métropolitain bordelais y figure en bonne place, puisqu'il est cité parmi les trois projets les plus avancés. La Métropole, la Région et le Département sont maintenant en attente de la traduction opérationnelle de ces annonces dans la participation de l'Etat au projet, en particulier sur le volet financier.

En ce début d'année 2023 et à la suite de ces annonces, les collectivités locales de la Région, du Département et de la Métropole souhaitent adresser un geste fort afin de réaffirmer leur engagement dans le projet. Il a ainsi été proposé de délibérer conjointement au sein des trois assemblées sur la nouvelle feuille de route du RER Métropolitain, dans une version légèrement amendée par rapport à celle de mars 2022, intégrant quelques mises à jour :

- Une modification de la répartition du financement de 170M€ du Département sur le projet, qui a souhaité accentuer sa participation sur la ligne du Médoc, passant de 50M€ dans la version de mars 2022, à 97M€ dans cette nouvelle version, la 2/5 participation de la Région étant également re-répartie entre la ligne du Médoc et le reste du projet pour compenser.

Les équilibres financiers et les participations globaux des partenaires au projet restent identiques.

- L'intégration d'un principe selon lequel, en cas d'évolution des coûts du projet, les partenaires se réunissent et décident ensemble des suites à donner.

- La prise en compte des enseignements de la concertation portant sur les demandes d'évolution du projet, qui feront l'objet d'échanges, d'analyses et d'études le cas échéant, tout en prévoyant de potentielles mises à jour ultérieures de la feuille de route pour intégrer ces évolutions.

- La précision des prochaines étapes de la ligne de car express Bordeaux-Blaye, dont la mise en service est souhaitée pour janvier 2024 en passant dans un premier temps par la RD1010, puis dans un second temps, après l'aménagement d'une voie réservée, par l'A10.

- La prise en compte d'une avancée significative sur le volet de la tarification. Il est ainsi prévu de mettre en place fin 2023 un tarif « TBM+train » permettant aux abonnés TBM d'emprunter les trains pour des trajets intra-Métropole. Cette mesure facilitera et favorisera l'usage du train pour des trajets sur la Métropole.

Par leurs délibérations conjointes, les collectivités territoriales réaffirment le partenariat tissé et souhaitent démontrer la volonté partagée de mener à bien le grand projet du RER Métropolitain, pour les mobilités de demain à l'échelle de l'aire urbaine bordelaise.

Les principes de la participation financière volontariste de la Métropole au projet restent inchangés :

- Sur le volet ferroviaire :
 - o Aménagement des infrastructures : 33% Bordeaux Métropole, 33% bloc Département + Région, 33% Etat,
 - o Matériel roulant (achat de nouvelles rames) : 50% Bordeaux Métropole, 50% Région,
 - o Coûts nets d'exploitation (renforts des services annuels) : 50% Bordeaux Métropole, 50% Région. A date, la participation de la Métropole se monte à 2.3M€/an, pour 136 trains de renfort par semaine.
- Sur le volet routier :
 - o Aménagement des infrastructures, en fonction des compétences : financement par la Métropole dans le territoire métropolitain, et au-delà, par le Département, les territoires et le cas échéant la Région, ou par l'Etat, selon la catégorie de voirie
 - o Coûts nets d'exploitation : **25% Bordeaux Métropole**, 25% Région, et 50% Nouvelle-Aquitaine Mobilités (via le versement mobilité additionnel ou les subventions d'autres Autorités Organisatrices des Mobilités et des territoires desservis) ;
 - o La ligne Bordeaux-Créon, première ligne de cars express mise en service, est financée à **50% Bordeaux Métropole**, 50% Région, dans l'attente de la levée du versement mobilité additionnel par Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

127) Compte rendu de l'entretien avec M. Renaud LAGRAVE président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et vice-président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

Date (04/09/2023), Lieu (siège de la région Nouvelle Aquitaine),

Participants :

- Monsieur Renaud Lagrave président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et vice-président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
- Madame Pauline Bachelier : cabinet du Président
- Monsieur Gérard Charles : Président de la commission d'enquête
- Madame Eva Mondini : commissaire enquêteur
- Monsieur Joseph Pico : commissaire enquêteur

La commission d'enquête a souhaité s'entretenir avec le responsable mobilité de la Région afin d'avoir une vision plus stratégique du projet du RER M Libourne Arcachon avec les aménagements suivants :

- L'aménagement des deux terminus de la ligne pour remiser les trains et permettre leur petit entretien, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
 - o en gare de Libourne,
 - o en gare d'Arcachon,
- La création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à Talence-Médoquine, composé
 - o d'une nouvelle halte ferroviaire avec passerelle d'accès aux quatre quais sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions
 - o et des espaces publiques pour assurer l'intermodalité (offre de stationnement voitures, vélos (arceaux, abris sécurisés) et services (VCub)... sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole,
- Des adaptations de quais au niveau de plusieurs haltes existantes pour accueillir des trains plus capacitaires : Bassens, Saint-Loubès, Vayres et Saint-Sulpice/Izon, ainsi que la suppression de la

traversée de voies piétonne (TVP) de Bassens remplace par un ouvrage dénivelé sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions,

- Le renforcement et la fiabilisation des installations ferroviaires de traction électrique (IFTE) sur le tronçon Lamothe - Arcachon : remaniement ou renforcement localise de la catenaire, création d'une sous-station électrique sur la commune de Gujan-Mestras, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Après s'être présenté, les membres de la commission ont posé les questions suivantes :

1) Comment fonctionne la gouvernance du projet ? (réunion, compte rendu, décision) vis-à-vis de ce projet RER M Libourne Arcachon Nouvelle-Aquitaine Mobilités est organisé autour :

- du Comité Syndical, organe décisionnel chargé de l'administration, de la gestion générale et de la mise en œuvre des projets d'envergure régionale par Nouvelle-Aquitaine Mobilités ;
- de Commissions Locales de Mobilités, organes consultatifs amenés à se prononcer sur les compétences visées aux articles 7.1, 7.2 et 7.3 à l'échelle du territoire pour lequel elle a été constituée, dans les conditions fixées à l'article 12 ci-après.
- des Comités de bassin, organes de discussion, d'échanges et de travaux au niveau des bassins de mobilités.

Le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités a été créé en 2018, après la fusion des régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes en un immense territoire de plus de 84000 km². Il regroupe 26 autorités organisatrices, pour lesquelles il représente un espace de dialogue et de mutualisation, et 45 réseaux de transport qu'il coordonne. Sa marque, Modalis, propose les premières briques d'un futur MaaS : un calculateur d'itinéraires à l'échelle de la grande région et un système billettique très intégré.

Monsieur Lagrave précise ; le projet compte 3 Co financeurs depuis l'arrivée du conseil départemental de la Gironde avec La gouvernance la plus agile possible :

- Environ 3 comités de pilotage par an avec les financeurs sous la présidence de M. Lagrave
- 1 plateau commun Nouvelle Aquitaine Mobilités (rassemblant également les collectivités concernées, SNCF Réseau, SNCF Voyages.)
- 1 réunion avec les 3 présidents 2à3 fois par an
- des comités techniques en fonction des besoins et des thématiques de travail

En parallèle, Nouvelle Aquitaine Mobilités assure également la coordination des hub mobilité, car express et le projet de billettique... Il est demandé le compte rendu de la dernière réunion.

2) L'objectif du projet est de 21 000 voyageurs /jour à horizon 2030 ; a-t-on estimé le nombre de véhicules qui ne serait, alors, plus utilisés ?

La commission précise que 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

Selon le ressenti de M. Lagrave les études et estimations sont pessimistes. Par analogie à d'autres projets mobilité type LGV, les retours factuels de taux de fréquentation réels sont supérieurs aux études (5 millions d'usagers au lieu des 2,5 millions estimés initialement).

L'effet RERM Libourne Arcachon bénéficiera par ailleurs d'autres éléments de contexte :

- Renforcement des covoiturage et cars express
- Participation employeur (qui devrait permettre un billet TER à moins d'1 € / jour pour les salariés usagers)
- Hausse de l'usage du vélo (constat actuel +7% pour Bordeaux Métropole)
- Développement des parkings à charge des inter-communautés.

3) Qui veillera à ce qu'il n'y ait pas de décalage entre la réalisation des travaux SNCF et la réalisation des parkings VL et Vélo, et plus globalement quelle est la visibilité de Nouvelle Aquitaine concernant les PEM des communes ?

M. Lagrave rappelle que ces questions sont hors champ d'intervention de la Région Nouvelle Aquitaine. Néanmoins la région stimule fortement l'engagement des communes concernées pour traiter ces questions notamment de parking vélo VL pour concourir à la réussite du projet (lors des comités de ligne, via une aide de près de 70% aux investissements notamment pour les vélos ...).

Il s'engage à transmettre à la commission d'enquête le récapitulatif des PEM ou en cours sur la ligne.

4) Comment expliquer l'avis très favorable de la CALI et de BM et l'avis plutôt réservé de la COBAS ?

Oui il s'agit selon lui de positions qui n'ont pas uniquement attiré au projet RERM, sensiblement différentes des conclusions des comités de ligne préparatoires. Il rappelle néanmoins la volonté politique de la feuille de route qui est de proposer un même service de desserte toutes les 30 minutes sur les deux tronçons Bx- Arcachon mais aussi Bx-Libourne.

Il précise que cette position pourrait changer avec la desserte au 1/4 d'heure.

5 nouvelles lignes de cars et partout des rames supplémentaires.

5) En lien avec l'objectif de cadencement au quart d'heure. Quelle est le phasage prévisionnel des études et mises en œuvre du cadencement au quart d'heure ? Est-ce que les aménagements réalisés dans le cadre de notre présent projet seront compatibles avec ce second objectif ? ou bien ont-ils été optimisés dans cette perspective ?

Le cadencement à 15 min constitue bien le projet objectif mais n'est pas à l'ordre du jour à date.

La feuille de route se consacre actuellement au cadencement à 30 minutes sur la période 2018 → 2026.

Par ailleurs les aménagements projetés dans le cadre du RERM Libourne Arcachon ne permettront pas le cadencement à 15 minutes de façon que progressive du fait de la complexité technique.

6) en lien avec les engagements de la concertation et la réponse à l'avis de l'AE, est ce qu'une étude de faisabilité (fréquentation / insertion / exploitation / infrastructures) est prévue d'ici fin 2023 ? Quelles sont les collectivités demandeuses, les éléments pressentis en matière de potentiel de fréquentation, d'investissements pour l'ouverture de gare ou halte ?

Près d'une vingtaine de demandes ont été formulées auprès de Nouvelle Aquitaine Mobilités pour la création de haltes supplémentaires sur l'ensemble des 3 lignes RERM.

Aucune étude n'est encore engagée à date.

7) sa vision de la problématique d'agrandissement des quais de la gare de Bassens au sein du plan de prévention des risques technologiques ?

Cette problématique n'est pas connue par la région.

En fin de réunion, le président de la commission d'enquête remercie monsieur Lagrave pour les précisions apportées, qui permettent d'avoir une vision plus précise notamment sur la gouvernance du projet et les objectifs en termes de mobilité de l'opération.

En réponse aux questions posées

- Le COPIL et les CR ne sont pas publics et ne sont diffusés seulement aux présents. Ceci étant
- Concernant Les PEM en cours de l'axe Libourne-Arcachon :
 - Libourne : études en cours avec phase PRO à lancer (livraison 2026-2027).
 - Bassens : travaux achevés en 2024.
 - La Teste : réflexions en cours pour lancement d'un projet.
 - Les PEM de Biganos, Arcachon, La Hume, Gujan, Le Teich, Marcheprime, Gazinet-Cestas, Pessac, Alouette, Cenon et La Gorp sont déjà aménagés, même si des adaptations/extensions pourraient être menées à l'avenir.

Le PEM de Médoquine sera aménagé pour la réouverture de la halte. On est bien à 50 places VL dans le programme, 30 sur le plateau bas et 20 sur le plateau haut.

128) Compte rendu de l'entretien avec M. Patrick AMOUSSOU-ADEBLE, Secrétaire général pour les affaires régionales

Date (20/10//2023), Lieu (SGAR 4 b, Esplanade Charles-de-Gaulle - 33000 Bordeaux)

Participants :

- M. Patrick AMOUSSOU-ADEBLE, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales.
- Monsieur Gérard CHARLES : Président de la commission d'enquête
- Madame Eva MONDINI : commissaire enquêteur
- Monsieur Joseph PICO : commissaire enquêteur

La commission d'enquête a souhaité s'entretenir avec Secrétaire général pour les affaires régionales afin d'avoir une vision plus stratégique du projet du RER M Libourne Arcachon avec les aménagements suivants :

- L'aménagement des deux terminus de la ligne pour remiser les trains et permettre leur petit entretien, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
 - o en gare de Libourne,
 - o en gare d'Arcachon,
- La création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) 0 Talence-Médoquine, composé
 - o d'une nouvelle halte ferroviaire avec passerelle d'accès aux quatre quais sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions
 - o et des espaces publics pour assurer l'intermodalité (offre de stationnement voitures, vélos (arceaux, abris sécurisés) et services (VCub) sous maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole,
- Des adaptations de quais au niveau de plusieurs haltes existantes pour accueillir des trains plus capacitaires : Bassens, Saint-Loubès, Vayres et Saint-Sulpice/Izon, ainsi que la suppression de la traversée de voies piétonne (TVP) de Bassens remplacé par un ouvrage dénivelé sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions,
- Le renforcement et la fiabilisation des installations ferroviaires de traction électrique (IFTE) sur le tronçon Lamothe - Arcachon : remaniement ou renforcement localise de la caténaire, création d'une sous-station électrique sur la commune de Gujan-Mestras, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Après s'être présenté, les membres de la commission ont posé les questions suivantes :

1) Quel est le rôle de l'état dans le projet

Monsieur le secrétaire général répond que le rôle est transversal ce qui a été rappelé par le président de la République : engagement de l'état auprès des collectivités SERM (services régionales métropolitaine) dès avril 2021.

Il existe un contrat plan état région (main dans la main financement structure ferroviaires).

L'Etat est cofinanceur avec 1/3 d'investissement pour rester sur les compétences qui sont les siennes (entretien des voies ferrées et amélioration de l'existant), sachant que le service est de la compétence des collectivités.

Si nous élargissons le scope, tout est coproduction de politiques publiques car la mobilité est une compétence forcément partagée avec un impact sur la mobilité globale et donc des champs très divers.

Par exemple : le Préfet de région a mis en place un comité des mobilités afin d'avoir un espace pour discuter des interactions entre les projets. Le 12 octobre dernier réunion de cadrage informelle sans traitement des projets particulier car tous sont en lien étroit avec l'urbanisation, le logement. Tout ceci sans parler des incidences sur le projet GPSO (aménagement au sud de Bordeaux, idem au nord de Toulouse) amène des infrastructures duales qui vont servir pour les deux.

2) Quelle est la place de l'Etat dans la gouvernance

- Absent du comité exécutif (Région, Bordeaux Métropole, Département)
- Seulement participant au comité pilotage.

Cette situation correspond à l'ancienne structuration, dans les faits l'état est un des plus importants financeurs à 30%, mais en lien avec le rôle de coproduction des politiques publiques, et en ce qui concerne la mobilité, une compétence partagée.

LE SGAR est un outil d'allocation des moyens et de coordination des politiques publiques au nom de l'Etat : dans les faits cela fonctionne mais en résonance avec la transparence de la gouvernance.

3) En ce qui concerne les responsabilités financières, il semblerait que Bordeaux Métropole soit en dehors de ses compétences en finançant des infrastructures ferroviaires, de même pour le Département qui finance des wagons.

Monsieur le secrétaire général répond que sur les sujets majeurs, il est légitime que les collectivités participent, au titre d'un équilibre et d'une vision élargie du territoire.

Ceci est tout à fait légal si on conserve le respect de la notion du 1/3 comme prévu dans les conventions financières.

Dans le cadre de la loi, il note que les collectivités interviennent même, aussi, sur des territoires à l'étranger (coopération décentralisée) et accompagnent des projets de développement.

4) En ce qui concerne les aménagements autour des gares, parking VL, parking vélos ;

Ce n'est pas de la compétence première de l'Etat mais celui-ci travaille aussi en coproduction des politiques publiques. Par son positionnement il peut-être un garant de la cohérence des différents projets en favorisant lorsque nécessaire le dialogue entre les collectivités.

5) En ce qui concerne la question PMR ;

SNCF réseau répond que certaines gares, Saint-Loubès, Saint Sulpice, par exemple, ne font pas partie du schéma directeur d'accessibilité définit entre l'Etat et la Région.

Monsieur le secrétaire général répond que les gares éligibles au financement du CPER sont celles dépassant un seuil de voyageurs et se trouvent toutes sur le réseau structurant.

Mais que ce n'est pas parce qu'une gare est hors schéma directeur, qu'elle n'a pas vocation à être traitée.

6) La commission soulève le problème de la gare de Bassens pour laquelle il est prévu un allongement des quais dans une zone du PPRT et demande si il existe une possibilité de dérogation.

Monsieur le secrétaire général répond que ceci est de la responsabilité de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

7) La commission aborde le problème de la billetterie.

Bien que cette dernière ne fasse pas partie de l'enquête publique, cet élément est un critère déterminant du succès de l'opération. Elle cite les propos de Monsieur le Préfet dans sa conférence de presse du 28/10/2023. Ce dernier précise l'allocation de 150 M€ sur la période 2023-2027 pour le service express Régional Métropolitain autour de Bordeaux, mais indique que l'enveloppe englobe aussi les aménagements autour de Bayonne, Pau et la Rochelle.

Il est répondu que les négociations sont en cours. Le Préfet a reçu un mandat de négociation avec le gouvernement qui lui a indiqué qu'il y avait des montants planchers sur une enveloppe de 747 millions d'euros. Le ministre des transports, Clément Beaune, a précisé que 150 M € est un montant planché mais il est possible si c'est le résultat des négociations avec les collectivités d'aller bien au-delà, en travaillant avec les collectivités.

En fin de réunion, le Président de la commission a remercié Monsieur le secrétaire général des précisions fournies et du temps qu'il a bien voulu consacrer aux réponses aux questions de la commission.

129) Compte rendu d'entretien avec Me MABILLON Responsable mobilité Bordeaux Métropole

Date : le 13/11//2023

Lieu : Siège Bordeaux Métropole Rue Jean Fleuret - 33000 Bordeaux

Participants :

Mme Mabillon Karine Directrice générale Mobilités Bordeaux Métropole
Mr Fabrice LIMARE Adjoint à la Directrice Générale Mobilités en charge des Transports
Mr Marc BARRAU chargé de mission ferroviaire
Mr Thomas LAPIERRE chef de projet RER M
La commission d'enquête
Mr Gérard CHARLES : Président de la commission d'enquête
Mme Eva MONDINI: commissaire enquêteur
Mr Joseph PICO : commissaire enquêteur

Chacun des intervenants s'est présenté, puis Mme Mabillon a fait un rappel de l'historique du projet.

La Métropole avec la Région et la SNCF se sont lancées dès 2017 dans projet RER M. Projet qui deviendra SER M avec la promulgation de la nouvelle loi en cours de discussion.

Les deux Présidents, Région et Bordeaux Métropole, se sont très largement investis et ont établi une feuille de route dès 2018 en définissant les objectifs et les règles financières. La feuille de route a fait l'objet de plusieurs actualisations, dont la dernière en mars 2023.

Puis le département de la Gironde s'est associé au projet.

Projet pour lutter contre

- la congestion de la circulation
- la pollution

en répartissant les flux sur les lignes ferroviaires, ce qui nécessitait des investissements et une augmentation de la fréquence des trains.

Pour ce faire la Métropole s'est appuyée sur les compétences d'un chef de projet RER Métropolitain Mr Lapierre et d'un chargé de mission ferroviaire Mr Barrau.

Le projet comprend plusieurs composantes avec notamment la ligne Libourne Arcachon.

A la question sur la participation financière de la Métropole,

Mme Mabillon répond que : toute subvention est fléchée avec formalisation d'une décision dans le cadre d'une délibération. Le principe retenu est le financement à hauteur de 1/3.

Mr Lapierre indique que ceci a été défini à l'occasion de la feuille de route, pour laquelle il existe une délibération. Puis différentes phases avec chacune une délibération qui réinterroge la participation de Bordeaux Métropole par exemple pour La Médoquine 44% donc un effort supplémentaire, le renforcement des installations fixe de traction électrique fait une part plus importante de l'Etat avec une part inférieure à 33% pour Bordeaux Métropole.

Ce projet est très défendu car peu d'autres alternatives pour les personnes en dehors de la métropole, hors routier. En effet il n'est pas envisageable de faire 30km en vélo.

Pour la Région et Bordeaux Métropole le développement du ferroviaire est une des solutions pour la congestion + améliorer la qualité de l'air.

Mme Mabillon propose de faire établir un état des montants financiers initiaux et de la répartition des financements déjà réalisés.

1) A la question sur la participation financière au projet hors périmètre des attributions classiques de Bordeaux Métropole

Mme Mabillon répond que le régime des dépenses de SNCF Réseau est fixé par la loi, avec comme objectif un retour à l'équilibre financier horizon 2026-2027 (règles d'or). La SNCF n'a pas le droit de dépenser des crédits investissement pour de nouvelles charges. Ainsi tout ce qui n'est pas dans ce périmètre doit être financé autrement : c'est le cas des RER.

L'Etat, la Région, la Métropole et le Département participent donc naturellement.

Mais il est aussi demandé la participation des autres collectivités.

De plus et surtout la métropole n'intervient pas au titre de l'infrastructure ferroviaire mais au titre de la réduction de la congestion et de la qualité de l'air.

Une réduction de quelques % de la circulation réduit le problème de congestion de manière significative. Et ceci même si on ne parvient pas à 10% de réduction de circulation pour le projet RERm. Le RERm est une partie de l'arsenal des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les 10%.

Cela réduira les problèmes de congestion et une augmentation de la qualité de l'air. Cela fait donc partie de la palette de solutions avec notamment l'électrification du parc automobile.

Pour exemple pendant le covid les baisses progressives de circulation ont pratiquement atteint une diminution de 10% de la circulation ce qui a supprimé le problème de congestion.

Ainsi Bordeaux Métropole participe aux investissements ainsi qu'au fonctionnement.

Il est demandé ce qu'il en est de la participation de la CALI et de la COBAS

Pas de participation de la CALI et COBAS qui ont une capacité financière beaucoup plus faibles mais aurait un véritable effet positif. Cela relève d'un choix politique.

A savoir que les moyens financiers de Bordeaux Métropole sont conséquents avec une levée sur les entreprises de plus de 11 salariées : versement mobilité qui représente 230 millions d'euros par an. Le versement mobilité est une ressource servant au financement des politiques de mobilités de la Métropole.

- 2) **A la question sur le gain en nombre de véhicules supprimés avec l'utilisation du RER M, la commission souligne qu'il est difficile d'avoir une vision claire car les chiffres avancés traitent de plusieurs lignes ; exemple 5600 VH/J en moins avec une fréquence de toutes les 30 minutes, mais sur les lignes Libourne Arcachon et St Mariens Langon.**

Mme Mabillon précise que ce point sera communiqué avec plus de détails à la commission.

- 3) **A la question sur le pilotage du syndicat mixte nouvelle Aquitaine – gouvernance et organisation de la gouvernance**

Le projet est né d'une volonté forte des président Rousset et Anziani.

Le syndicat mixte nouvelle Aquitaine n'a pas de ressource en propre sur le volet ferroviaire. Il n'intervient pas dans le volet ferroviaire.

Pour le volet routier, le syndicat pilote les études cofinancées par la Région et la Métropole sur le réseau de Cars express. Avec la future levée du versement mobilité additionnel, il participera au financement du volet routier (Cars express). Il fait bénéficier de son savoir faire dans l'élaboration des solutions de rabattement vers les gares et les aménagements des pôles d'échanges multimodaux.

Le syndicat a notamment pour membres de région et de métropole, ceci explique pourquoi il n'a pas été jugé utile de mettre au tour de table du comité exécutif pour le volet ferroviaire.

Cependant le Président du syndicat est le Vice-Président en charge des mobilités de la Région et siège au comité de pilotage

Il est bien tenu au courant en complémentarité pour la gestion du car express.

Pour la gouvernance, il est à rappeler qu'aux côtés des collectivités, l'Etat est bien présent.

Le projet est déjà très bien structuré, les équipes travaillent de façon très forte ensemble. De même les équipes travaillent avec les collègues SNCF, la Région et le Département dans des bureaux partagés pour aborder les sujets techniques .C'est un exemple de travail coopératif structuration dans toutes ses couches.

Une gouvernance resserrée a été mise en place pour être plus opérationnelle dans le travail quotidien et technique.

- 4) **A la question sur la billetterie à 49 €**

La commission note que ce point ne fait pas partie de l'enquête publique mais est un facteur déterminant de la réussite du projet.

Mme Mabillon indique n'avoir aucune visibilité sur le financement du déficit que cela va représenter.

Par contre Bordeaux Métropole et la Région ont mis en place le 7 novembre un titre combiné TBM+Trains pour les abonnés TBM avec complément de 10€ /mois avec lequel on va pouvoir circuler de façon illimitée en train sur les gares du ressort territorial métropolitain....

Cette réalisation, une révolution pour les usagers, a nécessité de nombreuses discussions.

- 5) **A la question de l'ouverture de nouvelles gares évoquées lors de la concertation.**

Mme Mabillon souligne que les études sont en cours mais que cela ne doit pas interférer sur la fréquence des arrêts à 30 mn. Plus il y a d'arrêt plus la durée du trajet sera long.

Mr Lapierre précise

Les études sont en cours pour juger de l'opportunité et de la faisabilité de rouvrir certaines gares.

4 axes d'analyse de l'exploitation ferroviaire.

Quand on crée un nouveau point d'arrêt, impact sur les temps de parcours, effets induits, des résultats ont déjà été partagés en copil pour acter le champ des possibles. L'évaluation de l'opportunité s'effectue en quatre temps :

- ➔ Faisabilité technique (temps de parcours)
- ➔ Potentiel de fréquentation
Question du potentiel de fréquentation. S'appuie sur le même modèle informatique en fonction des déplacements et de la demande connue
- ➔ Insertion urbaine
Aspects insertion urbaine et territoriale si on fait un point d'arrêt sur le plan environnemental, intermodalités à organiser, points qui rassemble les flux.
- ➔ Technique et évaluation financière (une gare 10 M €)
Evaluation financière technique : créer des équipements, signalisation ferroviaire

Mr Limare ajoute que pour Talence un processus identique d'études a été mis en place, commencé depuis presque 10 ans.

De plus, le RER n'est pas la seule offre de service

Mais pas de création de nouvelles gares avant 2028-2030 (échéance de l'actuelle feuille de route). La feuille de route a acté la réalisation de deux nouvelles gares : Talence Médoquine et Bouscat Ste-Germaine.

6) A la question : Bordeaux Métropole est-il partie prenante dans le schéma directement de mise en accessibilité des gares ?

Réponses Mme Mabillon : c'est réglementaire mais hors compétence Bordeaux Métropole. Bordeaux Métropole est favorable à la mise en accessibilité. Par contre Bordeaux Métropole est compétente pour accessibilité volet tram-bus.

Enfin ,

Il est entendu que Bordeaux Métropole fournisse avant la fin de semaine à la commission

Un paragraphe sur la répartition financière de Bordeaux Métropole pour chaque ligne RER M

Un paragraphe sur le calcul du gain en nombre de véhicule pour la seule ligne Libourne Arcachon

Un paragraphe sur la gouvernance du projet

Un paragraphe sur la mise en place par Bordeaux Métropole de la billetterie du 7 novembre 2023

En fin de réunion le président de la commission remercie Madame la directrice de la mobilité de Bordeaux Métropole et tous les participants pour la qualité des échanges.

.

130) Contribution de monsieur Emmanuel SALLABERRY maire de Talence



Le 20 octobre 2023

**Enquête publique RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET
ARCACHON
CONTRIBUTION VILLE DE TALENCE**

PJ : délibération du conseil municipal du 17 octobre 2022

La mise en œuvre du projet de RER métropolitain entre Libourne et Arcachon, ainsi que les aménagements portant réouverture de la halte Médoquine, représentent l'aboutissement d'une attente forte de la Ville, de son tissu associatif et de ses habitants.

En effet, alors que les trois territoires, communal, intercommunal et départemental connaissent, une progression constante de leur démographie depuis plusieurs décennies, les services de la gare de la Médoquine ont été progressivement fermés : tout d'abord la desserte aux voyageurs en 1949, puis le fret ferroviaire en 1987 et enfin la distribution de titres de transports en 2011. Ces fermetures successives font de Talence une particularité nationale en devenant la seule ville de plus de 40 000 habitants, traversée par une voie ferrée et sans desserte ferroviaire alors que sa position et les bassins d'emplois qui la caractérisent (campus universitaire, hôpitaux de Bordeaux) la placent naturellement comme un maillon essentiel du schéma des transports de l'agglomération.

Les enjeux du RER métropolitain et de l'ouverture de la halte Médoquine sont ainsi de plusieurs niveaux et répondent à des enjeux, importants tant pour la Ville que pour l'agglomération :

- Limiter le recours à la voiture individuelle, en adéquation avec les attentes de transition écologique des territoires,
- Renforcer les mobilités décarbonées à l'échelle du département,
- Connecter aux territoires de la Métropole le réseau TBM, via le pôle d'échange multimodal reliant la halte TER au Bus Express CHU – Thouars – Malartic et aux mobilités douces avec les stations vélos et cheminements piétons,
- Renforcer la desserte locale des pôles d'attractivité de Talence que représentent la direction générale du CHU et le Campus Universitaire,
- Offrir aux Talençais comme aux personnes travaillant à Talence une connexion directe à la gare Saint Jean, à Arcachon ou à Libourne.



Ce projet d'intérêt général a su mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire pour, dans un premier temps, acter la nécessité de renforcer le trafic ferroviaire avec la réouverture de la halte Médoquine et dans un deuxième temps, aboutir aux études de projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

La délibération communale du 17 octobre 2022 (jointe à la présente contribution) portant motion pour la réalisation du RER et de la halte Médoquine a été votée à l'unanimité du conseil, signe de la concorde autour de ce projet. Par ailleurs, le conseil municipal a également voté favorablement pour la contribution financière (non obligatoire) des études, réaffirmant l'intérêt et le soutien de la ville à ce projet.

En conclusion, la présente contribution témoigne de l'importance capitale que revêt cet aménagement pour la Ville. Une attention particulière lors de la mise en œuvre des travaux sera demandée à la maîtrise d'ouvrage pour minimiser les nuisances de chantier tout en optimisant le planning de travaux.



Emmanuel Sallaberry
Maire de Talence

131) Contribution de monsieur Philippe BUISSON maire de Libourne



Pôle Stratégie urbaine, rayonnement patrimonial
Et Projet Urbain

Direction du projet urbain
ALN/SM/2023/10/18
Affaire suivie par Anne-Lise NONIN
alnonin@libourne.fr

Libourne, le 18 octobre 2023

Monsieur Pico, commissaire enquêteur,

Objet: Transmission du dossier support à l'enquête publique du RER Libourne - Arcachon

Cher Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au déploiement du RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon, vous m'interrogez sur l'avis de la ville de Libourne et je vous en remercie.

Ce projet ambitieux mené par l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et SNCF Réseaux est un atout majeur pour faciliter la mobilité sur le territoire libourmois et bien au-delà, en contribuant à son développement.

Bien que ce projet soit très attendu par la ville de Libourne, car correspondant à la politique menée de revitalisation du centre-ville et de la rénovation du quartier gare, encadrés d'une part par le dispositif « action cœur de ville » et d'autre part par une convention signée avec la banque des territoires, nous avons quelques observations quant à l'intégration de ce projet au sein de la ville.

Ensuite, d'un point de vue plus local, les constructions et la phase chantier préalable, liées à l'exploitation du RER Métropolitain et en particulier les ateliers et le hangar de maintenance, nécessitent des précisions afin de garantir leur insertion urbaine :

- Le projet semble supprimer des places de stationnement sur le parking public du Pistouley, ainsi que sur le parking Aristide Briand. Cela engendrera une tension complémentaire sur le stationnement dans le quartier de la gare. En effet, ce besoin s'inscrit dans un contexte marqué par la mise en œuvre de l'axe mobilité du projet de revitalisation du centre-ville, qui inclut le réaménagement des espaces publics, et dans le cadre de la restructuration des casernes qui accueilleront à court terme l'IUSSCI, engendrant la suppression de places de stationnement.

- SNCF Réseaux prévoit des livraisons en poids lourds à son bâtiment maintenance. Les voies d'accès au bâtiment ne sont pas accessibles par des poids lourds supérieurs à 19T, pour des questions principalement de giration et de manœuvre. L'emplacement du bâtiment pose une contrainte d'exploitation à prendre en compte par le gestionnaire. La logistique tant en phase chantier qu'en phase exploitation doit être étudiée au regard des gabarits des voies de desserte.

- Il sera nécessaire de préciser les besoins liés à ces nouvelles constructions, notamment en termes de réseaux, afin d'anticiper les besoins dans le cadre de la mise à niveau des réseaux sur la ville. Un travail de coordination avec les potentiels aménagements de l'espace public doit être mené.

- L'intégration des constructions nouvelles doit être particulièrement travaillée, tant d'un point de vue du respect du règlement de l'AVAP, que de l'insertion dans le quartier. Des précisions sur les aménagements du talus et du hall technique sont notamment attendues. Les qualités urbaines et architecturales des bâtiments, à proximité d'un parc historique de la ville et dans un quartier résidentiel, doivent être traitées finement en lien avec les services de la ville et l'architecte des Bâtiments de France.

- Les constructions nouvelles doivent être pensées avec la création du PEM. Ces équipements d'exploitation liés au RER Métropolitain ne peuvent être un frein à la réalisation du PEM et en particulier à sa fonctionnalité et son développement.

Enfin, la réalisation du RER Métropolitain, dans un contexte de nombreux projets du groupe SNCF sur la ville de Libourne, doit s'intégrer dans une coordination globale avec le PEM mais également les projets portés par SNCF Immobilier, SNCF Réseaux et SNCF Gares et Connexions, dans le but de limiter au maximum les impacts de ces projets lors de leur réalisation puis de leur exploitation. Il est notamment important de sécuriser les plannings de réalisation des différentes entités afin de maintenir les services existants pendant toute la durée des travaux, et surtout ne pas pénaliser un projet au détriment d'un autre. Le groupe SNCF a indiqué mettre en place une démarche de coordination « Libourne LAB » à laquelle nous sommes très attentifs pour le bien-être de nos concitoyens et la garantie de réalisation de projets qualitatifs et au service du territoire.

Je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Philippe BUISSON



Maire de Libourne

Président de la CALF

132) Contribution de monsieur Yves FOULON maire de Arcachon



Le Maire

Direction Générale des Services
N/Réf. SM / BG n° 2023-10-054
Affaire suivie par : Stéphane Massonnet
☎ : 05 57 52 98 27
✉ : mairie@ville-arcachon.fr

Monsieur Gérard CHARLES
Président de la Commission d'Enquête
RER M Libourne-Arcachon
gerardcharles21@hotmail.fr

Arcachon, le 19 OCT 2023

Objet : Enquête publique RER Métropolitain/article L126-1 du code de l'environnement – Contribution de la Ville d'Arcachon.

Monsieur le Président,

Depuis l'origine du projet de RER Métropolitain, la ville d'Arcachon a déjà eu à se prononcer à deux reprises au cours des phases précédentes, d'une part lors de la concertation publique en novembre 2022, et d'autre part en avril 2023, lors de l'enquête publique en application de l'article L122-1 du code de l'environnement.

Au cours de cette même enquête publique au titre de l'article L122-1 susmentionné, la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud a également eu l'occasion de donner son avis par délibération du 13 avril 2023.

Aujourd'hui, c'est au titre de la procédure d'enquête publique prévue à l'article L126-1 du code de l'environnement que j'ai l'honneur de vous faire part de l'avis de la Ville d'Arcachon, préalablement à la déclaration d'intérêt général du projet.

La Ville d'Arcachon souhaite, en préambule, réaffirmer sa satisfaction de voir ses liens se consolider avec la métropole bordelaise au travers du RER Métropolitain dont l'intérêt général est évident pour la population de la Région Nouvelle Aquitaine.

Ensuite, je voudrais, par la présente, vous faire part des enjeux spécifiques à notre Ville, liés au développement du réseau express régional métropolitain bordelais.

Ces enjeux sont multiples, tant au regard de l'amélioration du service pour les usagers, qu'au regard de l'ensemble des impacts générés par ce projet :

- **Un enjeu de circulation routière.**

L'augmentation du cadencement afin de maximiser l'usage du mode ferroviaire est nécessaire pour les usagers et pour soutenir l'objectif de multimodalité, en favorisant le report du véhicule individuel vers les transports en commun. Toutefois, le projet doit prendre en compte les deux axes principaux de circulation routière de la commune avec l'aménagement du carrefour au niveau du passage à niveau (PN) n°22.



Hôtel de Ville - 1 place Lucien de Gracia - CS 12031 - 33311 Arcachon Cedex - TEL : 05 57 52 98 98 - Fax : 05 57 52 98 00
E-mail : mairie@ville-arcachon.fr / Toute la correspondance doit être adressée à l'attention de M. le Maire d'Arcachon

Page 1 sur 4

Objet : Enquête publique RER Métropolitain 10/2023
Nréf : DGS - SMIEG

Quand bien même le renfort de l'offre TER d'une dizaine de trains/jour se ferait en « heures creuses », l'impact réel sur ces deux grands axes de circulation (entrant et sortant), lié à cette augmentation du trafic ferroviaire, soulève une vraie difficulté avec, en perspective, une aggravation de la congestion routière, déjà constatée aujourd'hui avec les fréquences de fermeture actuelles du PN.

- **Un enjeu pour préserver les riverains des nuisances liées à l'accroissement de l'activité ferroviaire.**

La présence de la Gare au cœur de notre territoire est un atout pour son attractivité, tant professionnelle que touristique.

La mise en œuvre du projet de Gare Terminus nécessite la création de capacités supplémentaires de remisage, pour accueillir jusqu'à 12 rames et procéder à des opérations de maintenance (qualifiées de « petite logistique »), consécutives à la création du terminus.

La modélisation acoustique produite dans le dossier d'enquête a été réalisée préalablement à l'édification des nouveaux logements. Or, ceux-ci, par leur longueur (200 m), et leur hauteur (R+3), engendrent une propagation sonore bien plus importante que celle modélisée avant leur construction.

La gare est située au cœur d'une zone résidentielle très dense et la proximité avec les logements est immédiate, notamment dans sa partie sud, depuis la réhabilitation complète de ce quartier, qui se poursuit avec la réalisation prochaine d'un nouvel îlot de 150 logements à l'angle de la Rue Méran et de l'Avenue Gambetta.

La voie de service N°5, dans la situation projetée, (dossier F, figure N°23,) sera occupée par des rames qui occulteront complètement la vue du rez-de-chaussée des immeubles (1,50 m derrière la clôture). Les supports de catenaires de l'ordre de 7.00 m de haut, situés en limite du domaine ferroviaire, seront par endroits à moins de 3.00 m des logements. A ce titre, des coupes de principe plus précises, avec l'épannelage des bâtiments mitoyens, doivent être réalisées afin d'assurer leur sécurité.

Ainsi, les riverains vont subir des nuisances en phase travaux, et sur ce point la Ville rejoint les préoccupations de l'ARS dans sa contribution du 20/03/23 quant à l'attention que devra apporter le maître d'ouvrage durant cette phase.

Par ailleurs, dans le dossier d'enquête, la puissance d'hypothèse lors de ces travaux est de 65dB(A), au point 5 situé près des logements. C'est un bruit qualifié de « pénible », dont l'exposition prolongée pourrait exposer les riverains à diverses conséquences liées à leur santé (Impacts sur l'audition, le sommeil, ...). Il est d'usage de considérer que des bruits de 60 dB(A) sont qualifiés de « fatigants » ; aussi, le temps d'exposition et les mesures correctives de part et d'autre de la zone de chantier doivent être mieux définis et en aucun cas permettre des travaux de nuit.

Puis, en phase d'exploitation, la nouvelle zone de maintenance et le trafic ferroviaire vont également générer des nuisances pour les riverains. Les principaux enjeux identifiés par la Ville sont le bruit, les vibrations, la qualité de l'air et la qualité paysagère, liés à l'évolution de l'activité ferroviaire.

Objet : Enquête publique RER Métropolitain 10/2023
N°réf : DGS / SM/SG

Les données acoustiques de départ, susceptibles d'être retenues pour tout recours au stade de l'exploitation et qualifier la réalité acoustique du site, ne sont pas mentionnées pour la Gare d'Arcachon dans la tranche 6 h / 22 h (tranche durant laquelle il pourrait y avoir de la maintenance). Nous sollicitons donc la fourniture de valeurs « seuil » afin de pouvoir comparer la situation actuelle de la situation future.

Sur ces différentes inquiétudes, le dossier d'enquête ne fait que mentionner l'intention de SNCF Réseau de s'attacher « naturellement à maîtriser les éventuelles nuisances en gare pour l'activité de petite logistique ». La Ville d'Arcachon entend obtenir de véritables garanties en matière de prise en compte de ces nuisances.

- **Un enjeu pour préserver l'environnement du site.**

S'agissant des travaux de la Gare Terminus, le maître d'ouvrage devra apporter des garanties quant à l'absence d'impact sur le périmètre de protection du captage d'eau dit « Desbief », comme l'indique l'ARS dans sa contribution du 20/03/23.

En effet, si l'enjeu est qualifié de « moyen » en raison des risques de pollution en phase travaux, il nous semble intéressant de qualifier les eaux de ruissellement des 9 à 12 rames en stationnement, comme il est d'usage de le faire pour les parkings urbains. L'objectif est ici de créer des dispositifs de recueil des eaux de ruissellement pour qu'il n'y ait aucune pollution vers les eaux superficielles de nappes.

De même, le dimensionnement du réseau d'eaux usées, créé pour assurer la vidange des sanitaires des rames et son raccordement au réseau de la Ville, doit être précisé.

Enfin, selon le dossier d'enquête, l'article R421-3 du code de l'urbanisme dispenserait les travaux de toutes formalités pour les installations techniques ferroviaires, qui sont ici de l'ordre de 240 m². La Ville rappelle néanmoins que le futur poste d'aiguillage se trouve dans un périmètre de monument historique et de villas à l'architecture typique, et, dès lors, réclame au maître d'ouvrage la fourniture d'avant-projet avant toute construction neuve.

- **Un enjeu d'intermodalité avec des modes de déplacements doux.**

Le Pôle Multimodal d'Arcachon a été dimensionné sur la base de la fréquentation actuelle de la gare et l'augmentation du cadencement ne peut qu'avoir comme conséquence directe l'augmentation du nombre de voyageurs, pour lesquels les dispositifs de déplacements semblent être sous-dimensionnés, en particulier dans l'offre de stationnement vélo ; la Ville souhaite connaître les solutions adaptées ou les accompagnements mis en œuvre par SNCF Réseau sur cette thématique.

Il est fait mention dans le dossier d'enquête d'arrêts temporaires du trafic ferroviaire au niveau des gares Terminus. Cette notion pourrait être précisée afin d'évaluer la perturbation de l'intermodalité de la gare.

Objet : Enquête publique RER Métropolitain 10/2023
N°réf : DGS : SMBG

- **Un enjeu majeur de maintien de la sécurité publique.**

La sécurité publique est une des priorités de la Ville d'Arcachon. Depuis de nombreuses années, la municipalité engage des ressources et des moyens afin de préserver et garantir la tranquillité publique de ses habitants comme de ses visiteurs. L'augmentation de l'activité ferroviaire doit s'accompagner de mesures concrètes de contrôle qui ne se limitent pas à l'arrivée en gare, mais démarre dès l'origine des voyageurs, à savoir à Libourne puis à Bordeaux. Notre service de Police Municipale ne peut pas être le seul gestionnaire des incivilités et le seul acteur de la sécurité publique, à l'arrivée et au départ des trains.

Globalement, si la Ville d'Arcachon partage les grands objectifs et ambitions du projet de RER Métropolitain, au regard, notamment, des besoins de mobilités et d'amélioration du report modal VL/train, de nombreux questionnements restent à ce stade sans réponses précises et concrètes, eu égard aux nuisances que risquerait d'engendrer ce projet.

A l'instar de la contribution de la Présidente de la COBAS, datée du 07/11/2022, et de la délibération susmentionnée du 13/04/23, qui sollicitent l'engagement d'une étude préalable d'utilité sur le territoire de l'agglomération du Sud Bassin, laquelle étude n'est pas communiquée dans le dossier d'enquête, il convient donc que des études complémentaires soient produites, en concertation avec les élus et les services de la Ville d'Arcachon, pour trouver les axes d'amélioration nécessaires pour pallier les risques de nuisances du projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.



Yves FOULON
Maire d'Arcachon
Président du SIBA
Conseiller Régional

132) Contribution du CHU de Bordeaux du 11/10/2023



Enquête publique RER métropolitain LIBOURNE - ARCACHON

Objet : contribution CHU de Bordeaux

Date : 11 octobre 2023

Diffusion : Envoi par mail (rem-libourne-arcachon@mail.registre-numerique.fr)

Les aménagements ferroviaires du RER Métropolitain représentent un enjeu majeur pour le Centre Hospitalier Universitaire de Bordeaux.

En effet, ce dernier se compose de 6 sites regroupés en trois groupes hospitaliers (GH Pellegrin, GH Saint-André et GH Sud à Pessac) qui assurent la prise en charge des soins de la population bordelaise et de la région, et de la direction générale située à Talence, à proximité du futur pôle d'échanges multimodal. En plus d'être le plus important employeur régional, il est non seulement un acteur territorial, régional et national majeur mais également international dans le domaine de la recherche médicale et des innovations. Le CHU de Bordeaux, c'est près de 1 300 000 patients chaque année (76% de Gironde), plus de 15 700 professionnels domiciliés sur l'ensemble du département (voire au-delà), près de 1 970 étudiants sur 14 instituts de formation (1 235 à l'Institut des Métiers de la Santé du GH Pellegrin et 735 à Xavier Arnoz à Pessac), 1 500 étudiants en médecine et 1 000 internes, sans oublier les nombreux visiteurs ou usagers. Ainsi, de par son attractivité et son ampleur, l'établissement est générateur de très nombreux déplacements, avec des spécificités liées aux contraintes de service public et à son fonctionnement 24h/24 (amplitude des horaires, travail de nuit, gardes et astreintes...). Dans le contexte actuel (hausse des carburants, lutte contre le changement climatique, problématiques de recrutement, éloignement vers le péri-urbain, ...) mais aussi à venir (densification du trafic routier, mise en place zone à faibles émissions, épuisement des ressources fossiles, ...), la question des mobilités est plus que jamais un enjeu institutionnel majeur.

D'autant plus que l'établissement porte un ambitieux projet de modernisation dit « Nouveau CHU ». La réorganisation des activités entre les sites va modifier de façon majeure les flux de patients et de visiteurs, d'une part, de professionnels, d'autre part. Ainsi, l'amélioration de la desserte notamment du GH Pellegrin et du GH Sud (Haut-Lévêque et Xavier Arnoz) est un enjeu fort pour le CHU au regard de la densification de ces sites dans cadre du schéma directeur immobilier.

De ce fait, le CHU de Bordeaux se réjouit de ce projet structurant qui ne pourra qu'améliorer l'accès à ses sites à la fois pour les patients, les visiteurs, les étudiants et les professionnels, l'accessibilité à l'offre de soins pour tous, et accroître le report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Les atouts du projet

La réouverture de la halte de la Médoquine en pôle d'échange multimodal répond à une attente forte des professionnels du CHU travaillant sur le GH Pellegrin (7 500 salariés) et à la Direction Générale (500 salariés) qui se trouve à deux pas. Ainsi, les correspondances avec la Lianes 8 puis la future ligne de BHNS Pellegrin-Thouars-Malartic et les cars régionaux ainsi que les cheminements et équipements piétons et cyclables seront essentiels pour permettre d'effectuer les liaisons vers ces sites. L'intégration d'abris vélos sécurisés à grande échelle (à la hollandaise) est impérative pour permettre la plus large intermodalité qu'il soit, clé de réussite de ce projet. La mise à disposition de vélos en libre-service participera également à ces déplacements du dernier kilomètre.

Par anticipation, il faudrait que tous les quais et voies de garages puissent accueillir des trains longs.

La diamétralisation des TER offrant des liaisons transversales directes entre territoires en extrémité de la métropole et permettant des temps de parcours concurrentiels avec la voiture, est essentiel, comme depuis la rive droite (ex : Cenon gare – Pessac centre en 10-13 min au lieu de 25-30 min aujourd’hui, Cenon gare – gare Alouette France en 15-18 min au lieu de 30-35 min).

Les attentes du CHU

En lien avec son plan de mobilité mis en place dès 2008, le CHU de Bordeaux a de fortes attentes sur les projets structurants portés par les autorités organisatrices de la mobilité, d’autant plus au regard du montant très significatif du versement mobilité, versé par le CHU, pour financer les transports en commun.

Les attentes du CHU vis-à-vis de la halte de la Médoquine à Talence :

- La fréquence de desserte de la halte de la Médoquine permettra notamment des accès facilités aux sites du CHU (GH Pellegrin et direction générale) notamment depuis la rive droite, le Libournais, le Bassin d’Arcachon ou encore le Médoc, à condition d’un cadencement minimum à 30 min sur des tranches horaires larges (5h-9h / 12h-15h / 16h-18h30 / 20h-22h) pour assurer une réelle attractivité.
- L’amplitude horaire : les horaires de cette ligne Libourne-Arcachon doivent tenir compte des horaires atypiques des professionnels du CHU (prise de poste très tôt le matin à partir de 5h du matin et fin de poste très tard le soir jusqu’à 22h & le week-end) afin d’offrir une véritable offre de transport adaptée. Par exemple, les agents du GH Pellegrin ou de Haut-Lévêque qui prennent leur service à 6h doivent pouvoir arriver à l’heure à leur poste.
- La circulation des trains le week-end et les jours fériés, adaptée aux roulements des professionnels du CHU, est essentielle pour éviter de recourir à la voiture individuelle ces jours-là et d’utiliser pleinement son abonnement TER.
- La régularité et la fiabilité des horaires sont fondamentalement incontournables.
- La facilité d’usage avec la tarification avec une billetterie unique afin de faciliter l’usage des transports en commun et développer l’intermodalité avec un accès (tarifs concurrentiels et gratuité accès pour abonnés TBM).
- L’interconnexion avec les réseaux de bus (TBM, cars régionaux) et les autres modes alternatifs doit être optimisée, afin de réduire au maximum les temps de parcours entre la halte de la Médoquine et le groupe hospitalier Pellegrin.
- Des aménagements de l’espace public facilitant la liaison piétonne et cyclable jusqu’à la direction générale du CHU (12 rue Dubernat à Talence).
- Des aménagements adaptés à la circulation des vélos pour naviguer entre les quais et les plateaux hauts (ascenseurs, rampes, ...).

Un point de vigilance en lien avec la réouverture de la halte de la Médoquine porte sur les mesures prises pour limiter le stationnement ventouse dans les rues aux alentours (dont notamment la rue Dubernat, dans laquelle se situe la Direction générale du CHU). Il s’agira donc d’anticiper le stationnement anarchique à proximité de la halte de la Médoquine par la création de zones bleues ou équivalentes près des haltes créées pour le RER. Prévoir une mise en place avant plutôt que d’attendre les premiers problèmes de stationnement.

En complément, des données RH peuvent être transmises par le CHU de Bordeaux (ex : les horaires d’entrée et de sorties liés aux mouvements de personnels) afin d’adapter au mieux le réseau au fonctionnement de l’hôpital.

Pour conclure, cette future ligne du RER Libourne-Arcachon représente un enjeu de mobilité fort pour le CHU de Bordeaux, c’est pourquoi l’adaptation du réseau aux horaires des professionnels du CHU est primordiale.

133) Contribution du Président de l'Université de Bordeaux

Président

SNCF Réseau Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

17 rue Cabanac - Immeuble Spinacker- 4ème étage

33081 Bordeaux

Objet : Enquête publique –
RER Métropolitain

Talence, le 17 octobre 2023

Réf : PPE/DAU/EG/2023-390

A/R : 1A 175 052 1267 8

Madame, Monsieur,

Affaire suivie par :

Eric Genay

Le projet de RER métropolitain représente un enjeu majeur pour l'université de Bordeaux et plus largement, pour les usagers des campus bordelais, étudiants comme personnels.

eric.genay@u-bordeaux.fr

L'université de Bordeaux accueille chaque année plus de 50 000 étudiants et compte 6 000 personnels.

Bâtiment A32

315 Cours de la Libération

33405 Talence Cedex

T : 05 40 00 34 70

L'établissement se divise en plusieurs sites dont deux sont tout particulièrement concernés par le projet :

- Le campus Bordeaux Carreire, accueillant 20 000 étudiants en santé, et 3 000 personnels, situé à proximité directe du CHU ;
 - Et le domaine universitaire Talence-Pessac-Gradignan (TPG) qui rassemble au total 15 établissements d'enseignements supérieurs ce qui représente près de 60 000 étudiants et 8 000 personnels.
- C'est un pôle majeur d'emplois, de recherche, d'innovations et d'études aussi bien à l'échelle locale que nationale, qui de fait, génère un nombre important de déplacements.

Depuis 2022, les établissements du domaine universitaire travaillent à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Inter-établissements (PMIE) qui ne fait que confirmer le caractère tout

particulièrement stratégique du projet de RER métropolitain et notamment la réouverture de la gare Talence Médoquine.

Dans le cadre de ce Plan de Mobilité, nous travaillons activement à la baisse de la part modale de la voiture au profit des modes actifs, des transports en commun ou du covoiturage dans un souci de baisse des émissions de gaz à effet de serre et de qualité de vie de nos communautés.

Située à équidistance (environ 1,5 km) de nos deux campus de Carreire et TPG, la gare de la Médoquine représente une véritable opportunité pour nos communautés. Elle permettrait de contribuer à la baisse de la part de la voiture individuelle et d'offrir une alternative supplémentaire crédible à l'autosolisme pour de nombreux usagers (aussi bien depuis le sud, et l'est de l'agglomération grâce à la diamétralisation de la ligne, que depuis le nord avec la ligne du Médoc).

Sa proximité avec la gare Saint-Jean représente également un atout de connexion depuis les autres lignes de Ter (depuis Langon ou Saint-Mariens-Saint-Yzan).

Cela permettrait également à certains de nos étudiants ne pouvant se loger dans la ville centre de Bordeaux d'adopter de nouvelles stratégies de résidentialisation sur le reste de la Métropole ou de la Gironde avec cette nouvelle liaison.

L'intermodalité avec la ligne 8, futur bus express, ainsi que le réseau express vélo, permettront une connexion optimale entre nos campus et la gare, en facilitant le dernier kilomètre.

Afin que l'intermodalité depuis la gare de la Médoquine et en gare soit optimisée et que les usagers se saisissent rapidement de cette opportunité, il est important d'accorder une attention toute particulière :

- au stationnement vélo au sein de la gare grâce à des parkings sécurisés de grande capacité ;
- à multiplier les possibilités de réaliser le dernier kilomètre grâce à la mise à disposition de véhicules en libre-service (type vélos, trottinettes, scooter ou encore v3) ;
- de veiller à faciliter et rendre fluides les circulations de ces véhicules et du piéton au sein du pôle d'échanges ;
- au jalonnement des usagers du train vers les transports en commun urbains et pôles d'attractivité métropolitains depuis la gare ;
- de veiller à la concordance des horaires entre les dessertes en bus et en train ;
- d'offrir des espaces de travail et de repos de qualité pour les usagers en train afin de valoriser l'attente due à la rupture de charge.

Plus précisément, pour que la ligne soit attractive pour nos communautés, il serait souhaitable :

- d'avoir une amplitude horaire suffisante s'adaptant aux horaires de nos équipes techniques, notamment d'entretien de nos locaux le matin, et de nos étudiants, notamment en santé, le soir (tutorat tardif en soirée) ;
- des trains qui permettent, connexion comprise, d'être à 8h en cours ;
- de poursuivre les efforts de billettique unique et facilitée entre les modes de transports urbains et interurbains et l'accès aux garages à vélos ;
- de renforcer les cadencements en heure de pointe mais également en heure creuse afin de s'adapter au caractère parfois atypique des emplois du temps étudiants. Cette demande de

renforcement du cadencement concerne également la ligne du Médoc qui, avec l'ouverture de la gare de la Médoquine, deviendra une alternative crédible à la voiture individuelle pour nos comme liaison circulaire de l'ouest métropolitain.

Vous trouverez en annexe de ce courrier une cartographie du lieu de résidence de nos personnels effectuée dans le cadre de nos travaux du PMIE illustrant notre argumentaire sur l'enjeu primordial que représente ces deux liaisons TER (Bassin/Libourne et Médoc) en lien avec l'ouverture de la gare de la Médoquine.

Nous engageons la démarche de plan de mobilité sur le campus Carreire en janvier 2024 et pourrons, une fois le diagnostic réalisé, vous transmettre des informations quant aux horaires de fréquentation de ce site afin de pouvoir aider à l'adaptation des horaires de train.

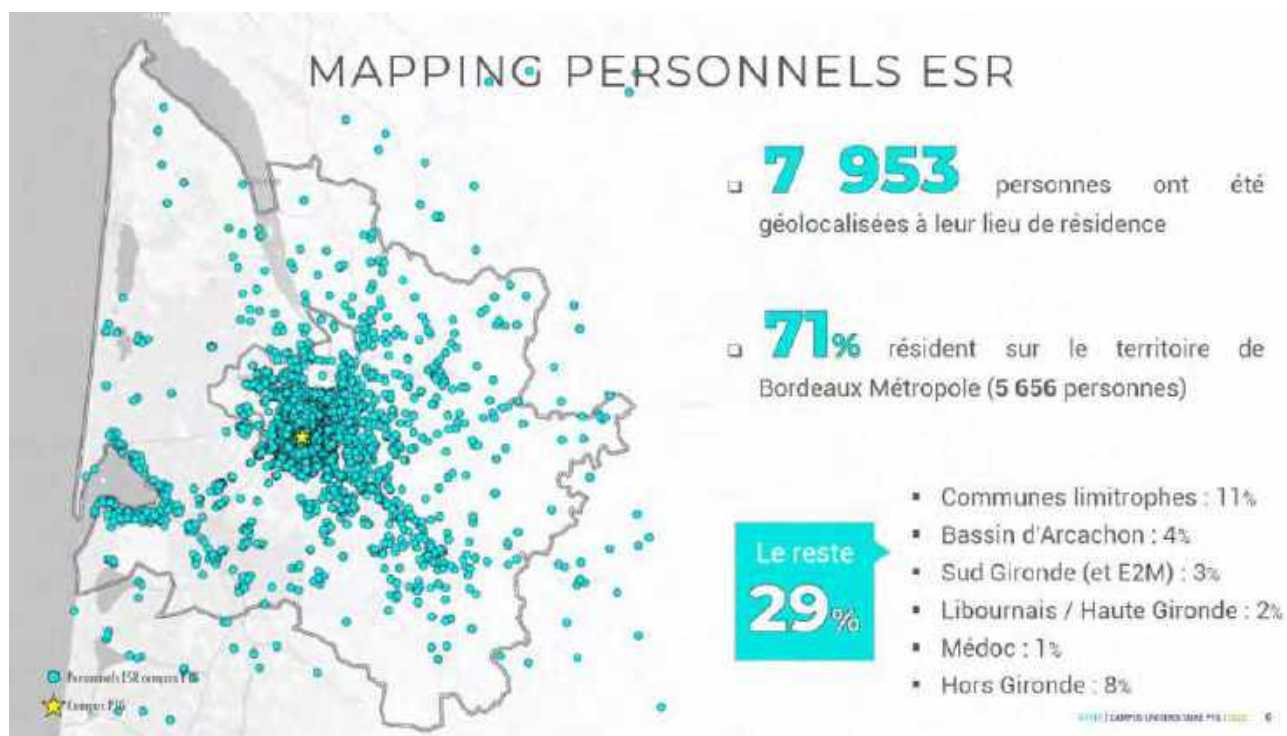
Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos attentes au bénéfice de la qualité de vie de notre communauté universitaire afin que ce projet puisse être profitable à toutes et tous.

Je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes respectueuses salutations,

Dean LEWIS

Président

Annexe 1 :



II -Le projet

21) les enjeux et justifications

En 2018, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont exprimé leur volonté d’optimiser le réseau régional de transports avec pour objectif de répondre aux enjeux de **gestion de la Métropole et au défi de la transition climatique**.


Ces deux collectivités rejointes en 2020 par l’Etat et en 2022 par le Département de la Gironde ont ainsi adopté **une feuille de route** pour le développement d’un Réseau Express Régional Métropolitain.

Le RER Métropolitain s’appuie sur quatre volets :

- 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 et d’une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l’aire urbaine (train, car, bus, tramway),
- une communication pour faire connaître ces nouveaux services au plus grand nombre.

Le présent projet RER M Libourne-Arcachon consiste plus précisément en une amélioration de l’offre ferroviaire sur la ligne avec une fréquence de desserte à la demi-heure dans les deux sens de circulation et au quart d’heure en heure de pointe sur la section Bordeaux – Arcachon.

En complément de la feuille de route, le maître d’ouvrage justifie le projet à l’aide de l’étude d’impact et de l’analyse détaillée de **l’évolution probable de l’environnement avec ou en absence du projet**. Cette étude est synthétisée dans le tableau ci-après.

SMF Réseau
 DESP: BSA THORVIRE ET L'ETUDE D'IMPACT - PROJET DE SERVICE FERROVIAIRE


ENJEUX	DESCRIPTION PRINCIPALE DE L'IMPACT ENVISAGE EN L'ABSENCE DU PROJET	EVOLUTION PRINCIPALE DE L'ENVIRONNEMENT EN CAS DE MISE EN SERVICE DU PROJET
Classe	Il est attendu que toutes les stations métropolitaines aient atteint leurs capacités de desserte d'ici fin 2025. Il est attendu que les réseaux de bus et de tramway soient saturés, ce qui nécessiterait des investissements supplémentaires pour augmenter la capacité de desserte.	La problématique de saturation est en jeu du fait de la nature même du projet, dont la mise en œuvre a pour objectif, sur le moyen et long terme, de répondre aux besoins de mobilité des populations bordelaises, et notamment des zones de forte densité de population et de forte attractivité. Le projet n'engendrera pas de modifications sensibles des modalités de recours des différents modes de transport, au regard de sa large artificialisation et imperméabilisation accrues.
Climat	Assurs évoluer. L'absence de la ressource en eau souterraine est le résultat d'études sur la sécurité d'approvisionnement de la ressource en eau souterraine pour l'alimentation en eau potable, réalisée par la région.	Evolution négative au regard des travaux de fondations réalisés, susceptibles de provoquer des tassements au droit des zones de travaux. Aucun phénomène d'impact n'est attendu.
Hydrologie	Les prélèvements d'eau ont tendance à diminuer en France depuis le début des années 2000 selon le Document « Eau et milieu aquatiques Les chiffres clés Edition 2023 » établi par l'Inrae. L'impact de la desserte, dans la mesure où elle contribue à la distribution des prélèvements pour l'IEP (basse de la consommation individuelle) et pour l'industrie.	Evolution négative au regard des travaux de fondations réalisés, susceptibles de provoquer des tassements au droit des zones de travaux. Aucun phénomène d'impact n'est attendu.
Qualité de l'air	Assurs évoluer. Les impacts de la desserte sont attendus, notamment au regard des effets attendus du changement climatique, avec une tendance à la baisse de la recharge des nappes (phénomène de dessiccation plus intense et plus long, puis affecté moins rapidement).	Evolution négative du fait de la nature et des caractéristiques des travaux envisagés, qui ne conduisent pas nécessairement à des améliorations de terrain importantes.
Qualité des eaux superficielles	Aucune évolution significative attendue, hormis la réalisation de travaux de réhabilitation de travaux ponctuels dans le cadre d'aménagements.	Aucune évolution à attendre dans la mesure où les travaux ne concernent ni aucune nappe ou cours d'eau.
Qualité des eaux souterraines	Les nappes aquatiques seront néanmoins vulnérables aux effets attendus du changement climatique, avec des débits plus faibles, plus séchés et plus longs, un réajustement des eaux et une augmentation des phénomènes d'évaporation.	Evolution négative dans le sens où : - les nappes imperméabilisées en cas de projet seraient très faibles et ne seraient pas à l'origine d'une pollution chronique susceptible de modifier la qualité des eaux souterraines, - le projet intègre la maîtrise des risques de pollution accidentelle.
Qualité des sols	Scénario tendanciel lié aux évolutions attendues au niveau de protection de la qualité des eaux souterraines et de maîtrise des risques de pollution (dans le cadre du programme de mesures du Schéma Directeur et d'Aménagement des Eaux du District Hydrographique Adour-Garonne 2022-2027, application des mesures et respect des règles des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux tels qu'inscrits sur le territoire étudié, respect de la réglementation liée à l'eau et aux milieux aquatiques).	Evolution négative dans le sens où : - les nappes imperméabilisées en cas de projet seraient très faibles et ne seraient pas à l'origine d'une pollution chronique susceptible de modifier la qualité des eaux souterraines, - le projet intègre la maîtrise des risques de pollution accidentelle.

SMF | juillet 2023 49 / 52

SOUS-THEME	EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET	EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN CAS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET
EVOLUTIONS DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE		
Paysage	Aucune évolution notable des sites de travaux au regard de leur vocation actuelle (emprises ferroviaires en particulier).	Les aménagements prévus ne modifieront pas de manière sensible l'équilibre paysager des emprises ferroviaires dans lesquelles ils s'inscrivent. Le projet de PEM modifiera de manière limitée le paysage urbain dans lequel il s'inscrit. Les insertions paysagères et la qualité architecturale de ce projet (possibilité notamment) permettant sa meilleure intégration.
Patrimoine	Aucune évolution à attendre, en dehors des sites paysagers ou des bords qui pourraient à l'avenir être protégés au titre du code du patrimoine.	Plusieurs des aménagements ferroviaires prévus s'inscrivent dans un périmètre de protection de monuments historiques ou dans un site patrimonial remarquable. Ces aménagements y sont de faible ampleur et ne sont pas de nature à impacter ou détruire. L'Architecte des Bâtiments sera garant de la préservation de ce patrimoine.
EVOLUTIONS DU MILIEU NATUREL		
Inventaires et protections des espaces naturels	Les périmètres des espaces naturels protégés et inventoriés ne sont pas amenés à évoluer dans les prochaines années.	Les périmètres des espaces naturels protégés et inventoriés ne sont pas amenés à évoluer dans les prochaines années.
Flore et habitats	Aucune évolution sur le court et moyen terme n'est à attendre sur les sites d'implantation des aménagements, au regard de leurs caractéristiques et de leur vocation actuelle.	Evolution négligeable du fait du caractère très artificialisé des sites d'implantation des aménagements prévus et de leur très faible intérêt écologique.
Faune	Aucune évolution sur le court et moyen terme n'est à attendre sur les sites d'implantation des aménagements, au regard de leurs caractéristiques et de leur vocation actuelle.	Evolution négligeable du fait du caractère très artificialisé des sites d'implantation des aménagements prévus et de leur très faible intérêt écologique. Renforcement limité de l'effet barrière que peut générer la ligne ferroviaire sur les corridors écologiques en raison de l'augmentation du nombre de trains entre Libourne et Arcachon.
EVOLUTIONS DU MILIEU HUMAIN		
Caractéristiques socio-économiques	Scénario tendanciel où selon les données de l'INSEE les territoires traversés par l'infrastructure ferroviaire et concernés par le projet de service présentent une évolution démographique dynamique basée notamment sur leur attractivité (agglomération bordelaise, secteur sud du bassin d'Arcachon), ainsi qu'une évolution favorable en termes d'emplois.	L'amélioration de l'offre de service Libourne-Arcachon et des interconnexions avec d'autres modes de transport devrait profiter aux zones d'emploi situées sur l'axe ferroviaire, et bénéficier également aux services et commerces de proximité situés dans les zones de captation des différentes gares et haltes implantées sur l'axe ferroviaire.
Equipements et services	Scénario tendanciel qui correspond à la réalisation de projets d'équipements et de services programmés par les maîtres d'ouvrage des aménagements ferroviaires et des collectivités, et dont la mise en œuvre est indépendante de la réalisation du projet de service Libourne-Arcachon.	L'amélioration de l'offre de mobilité profitera aux équipements et services planant le territoire desservi par l'infrastructure ferroviaire.
Tourisme et loisirs	Scénario tendanciel de l'offre touristique et de loisirs dans des zones attractives (littoral, Bordeaux).	L'amélioration de l'offre de mobilité profitera au tourisme et aux activités de loisirs, qui sont généralement à l'origine de flux importants.
Déplacements	Scénario tendanciel dans un territoire dynamique où sont notés d'importantes mobilités domicile/travail en direction de la métropole bordelaise et des flux en direction des zones littorales.	Le projet en offrant une solution de transports en commun efficace favorisera le report modal vers ce mode collectif de transport, et également le report vers des modes actifs ou alternatifs de déplacement auxquels il est souvent combiné. Il contribuera de cette manière à une amélioration des mobilités du quotidien.
Traffic et sécurité routière	Scénario tendanciel dans un territoire où l'usage de la voiture est majoritaire dans les déplacements du quotidien.	L'augmentation de la fréquentation attendue sur la ligne ferroviaire Libourne - Arcachon par la captation de nouvelle population tout le long de cet axe devrait favoriser l'usage des transports en commun et participer ainsi à une réduction de la part modale de la voiture. Le projet contribuera ainsi à une amélioration de la sécurité routière, en induisant une diminution du trafic routier. L'augmentation du nombre de trains sur la ligne va en revanche augmenter le risque au niveau des passages à niveau (PN). Il est à noter néanmoins que l'autoroutage et la sécurisation du PNC2 au niveau d'Arcachon va dans le sens d'une meilleure sécurisation.
EVOLUTIONS DES RISQUES ET DES NUISANCES		
Risques naturels	Les niveaux d'aléa face aux risques sismiques et aux risques de retrait-gonflement des argiles ne sont pas amenés à évoluer. L'évolution du climat selon les rapports du GIEC devrait se traduire par une augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes météorologiques (tempêtes, inondation).	Les niveaux d'aléa face aux risques naturels ne sont pas amenés à évoluer suite à la réalisation du projet.
Risques technologiques	Les risques technologiques et ceux liés au transport de matières dangereuses évolueront en fonction du scénario tendanciel des activités induisant ces risques.	Le projet n'est pas de nature à faire évoluer les risques technologiques et ceux liés au transport de matières dangereuses ou à modifier leur évolution. L'allongement de quais prévus au niveau de la gare de Bassens pourrait augmenter de manière ponctuelle le nombre de personnes pouvant être exposées à un risque industriel (allongement de quais prévus dans un zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques Technologiques établi pour la société CEREXAGRI. Des mesures seront mises en œuvre pour réduire le risque (site de confinement...)).
Nuisances	Les sources d'émissions sonores au droit des sites de travaux ne sont pas amenées à évoluer d'une façon significative. En l'absence de projet, les sites resteront exposés au bruit et aux vibrations liés au trafic ferroviaire et au trafic routier, notamment pour le site d'implantation du PEM. Le trafic sur les grands axes routiers de la zone d'étude évoluera selon le scénario tendanciel. Le trafic ferroviaire sur la ligne Libourne - Arcachon ne devrait pas augmenter de manière importante en l'absence de mise en œuvre du projet. L'évolution de l'ambiance sonore et vibratoire le long de cet axe ferroviaire devrait donc s'en trouver très limitée.	L'ambiance sonore au droit des sites d'implantation des aménagements et le long de l'axe ferroviaire restera marquée par le bruit et les vibrations générés par l'activité ferroviaire. L'augmentation du nombre de trains conduira à une accentuation de ces nuisances. En revanche, le projet en favorisant le report modal vers les transports collectifs et les modes de déplacements actifs contribuera à limiter de telles nuisances le long des axes routiers de la zone d'étude, et notamment des grands axes.
EVOLUTION DE LA QUALITE DE L'AIR		
Air	Dans l'ensemble, les concentrations en polluants tendent à diminuer dans l'air ambiant depuis une dizaine d'années, avec quelques nuances selon les composés considérés. Les diminutions pourraient se poursuivre avec le renouvellement du parc automobile roulant au fil des ans, intégrant des véhicules aux normes d'émission plus strictes ou des véhicules sans émissions. L'évolution des réglementations dans le domaine industriel et de l'habitat devrait se traduire également par une réduction des émissions atmosphériques polluantes.	Le projet œuvre à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes de déplacements actifs qui y sont associés, en réduisant dans le même temps la part modale de la voiture particulière. Il permet ainsi la réduction des émissions de polluants atmosphériques liés au trafic routier.

211) Sur le trafic routier

Le principal enjeu du projet RER M Libourne Arcachon porte sur la **réduction de l'engorgement du trafic routier, des nuisances induites** dans le secteur de l'agglomération bordelaise.

Objectifs SNCF : 21 000 voyageurs/jours à l'horizon 2030, représentant nombre de véhicules en moins sur l'agglomération bordelaise.

La différence majeure entre un scénario avec et sans projet concerne en fait le trafic ferroviaire et l'offre associée, qui sans mise en œuvre du projet ne permettraient pas un report modal optimal vers les transports collectifs et les modes de déplacements actifs.

Le projet en offrant une solution de transports en commun efficace devrait favoriser le report modal vers ce mode collectif de transport, et également le report vers des modes actifs ou alternatifs de déplacement auxquels il est souvent combiné. Il contribuera de cette manière à une amélioration des mobilités du quotidien.

L'augmentation de la fréquentation attendue sur la ligne ferroviaire Libourne – Arcachon par la captation de nouvelle population tout le long de cet axe, en induisant une diminution du trafic routier (3 700 km parcourus par un véhicule particulier supprimés par jour), devrait également contribuer à une amélioration de la sécurité routière. L'augmentation du nombre de trains sur la ligne va en revanche augmenter le risque au niveau des passages à niveau dont la sécurisation est intégrée au dossier.

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 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.

Par ailleurs, l'étude d'impact révèle **l'enjeu d'amélioration du réseau de transport et d'accessibilité des zones d'emploi en faveur du dynamisme économique du territoire fortement**. L'amélioration de l'offre de service Libourne-Arcachon et des interconnexions avec d'autres modes de transport devrait profiter aux zones d'emplois situées sur l'axe ferroviaire, et bénéficier également aux services et commerces de proximité situés dans les zones de captation des différentes gares et haltes implantées sur l'axe ferroviaire.

L'amélioration de l'offre de mobilité profitera aux équipements et services jalonnant le territoire desservi par l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'au tourisme et aux activités de loisirs généralement à l'origine de flux importants.

212) Sur l'environnement

Cette ambition, qui vise à encourager le report modal en développant des transports collectifs et l'intermodalité dans les déplacements du quotidien, **s'inscrit pleinement dans la stratégie Bas Carbone de la France, qui vise à réduire de près de 30 % les émissions de CO2 liées au transport et à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.**

Les objectifs d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours, visent également à **décarboner les déplacements**.

Le bilan carbone réalisé montre que le projet de service Arcachon-Libourne permettra de réduire les émissions de GES liés aux déplacements internes en Gironde par rapport aux scénarios de référence (situation sans projet), de façon durable dans le temps. **Entre 2025 et 2050, le gain carbone total estimé sur 25 ans serait de 47 855 à 48 509 tonnes équivalent CO2.**

Si les aménagements projetés portent essentiellement des emprises ferroviaires et des travaux de faible ampleur, les principaux enjeux rappelés par l'autorité environnementale sont résumés ci-après :

- le **bruit, les vibrations et la qualité de l'air pour les riverains**, liés à l'évolution du trafic ferroviaire et routier, en phase de travaux comme d'exploitation ;
- la **biodiversité, les milieux aquatiques et les zones humides, en particulier les continuités écologiques**, les objectifs de conservation des sites Natura 2000 et les autres zonages environnementaux ;
- les **émissions de gaz à effet de serre**,
- la **gestion économe de l'espace du fait de l'urbanisation induite**,
- les **risques (littoraux, inondations, technologiques et feux de forêts)**.

213) Sur le plan financier

Les objectifs de ce projet sont de :

- offrir des solutions de transport en commun efficace aux habitants des zones périurbaines.
- lutter contre la congestion routière de la Métropole ;
- réduire les émissions de gaz à effets de serre et polluants.
- mise en place d'une tarification adaptée

Quatre partenaires financeurs se sont engagés (Source conseil régional de NA) :

- La métropole de Bordeaux,
- l'Etat, SNCF-Réseau et Gares-et-Connexions,
- La Région NA
- + Le Département de la Gironde qui a exprimé sa volonté en novembre 2021 de participer financièrement au projet de RER Métropolitain à hauteur de 170 M€.

Le projet fait suite à **l'étude d'opportunité conduite par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en 2018 qui présentait le meilleur rapport entre l'investissement nécessaire et le nombre d'usagers transportés** pour cette mission. Il s'appuie au maximum sur les infrastructures existantes et leur fonctionnement pour augmenter le service, sans création de voie nouvelle.

Les partenaires du RER Métropolitain ont pris la décision d'adopter une **démarche progressive, soutenable financièrement et opérationnellement**. L'objectif politique vise également à une mise en place d'améliorations au plus tôt par opposition à un projet plus ambitieux nécessitant davantage d'aménagements et donc de temps pour les réaliser.

Les maîtres d'ouvrages affirment que la mise en place du cadencement renforcé 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 à l'échelle des 3 projets de services.

Ils confirment néanmoins que le cadencement au quart d'heure répond à une attente de la population remontée en concertation et à une volonté politique. Cet objectif sera poursuivi dans une seconde temporalité, ultérieure à la feuille de route actuelle du RER Métropolitain à la demi-heure, tout en s'appuyant sur les travaux d'aménagements déjà réalisés pour celle-ci. Les études correspondant au cadencement au quart d'heure restent à mener.

Le **coût d'investissement global** du projet de service Libourne-Arcachon intégrant les aménagements ferroviaires et l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal Talence-Médoquine **s'élève à 139 000 000 € TTC** aux conditions économiques de 2022.

Le **bilan socio-économique du projet est déficitaire**, les coûts engendrés par le projet étant supérieurs aux avantages générés par celui-ci. Le maître d'ouvrage précise que ce résultat était attendu. Au-delà de gain monétarisé, le projet de RER métropolitain est essentiellement **générateur de gains de temps et de capacité pour les usagers ainsi que de gains plus qualitatifs liés au choc d'offre** (extension de l'amplitude horaire, continuité de service tout au long de la journée).

Financement de la liaison Libourne-Arcachon :

À ce stade de définition du projet, le budget prévisionnel pour les trois lignes est évalué à 590 M€ (conditions économiques 2020) puis annoncé à 680 M€ pour le volet infrastructures ferroviaires (comprenant notamment la création des 2 haltes). Il sera financé par les 4 partenaires : Etat, Région, Département et Métropole.

Les aménagements de **la ligne Libourne – Arcachon** représentent **125 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.

Nota : Il n'est pas toujours aisé de comprendre si les sommes annoncées sont destinées au projet global, à la liaison Libourne-Arcachon, aux équipements annexes (rames supplémentaires, réalisation de parking, aménagement de voies et parking pour les vélos) nécessaires pour le fonctionnement de la ligne Libourne-Arcachon

Voir tableau récapitulatif ci-après.

FINANCEMENT prévisionnel du PROJET - RERM les trois projets

ORGANISMES financeurs	DATE DE l'engagement	Montant de l'engagement	Destination de l'engagement
I - Métropole de Bordeaux	Conditions économiques 2020	590 M€ / 3 puis 680 M€	RERM global
II –Etat, SNCF-Réseau et Gares-et-Connexions	Conditions économiques 2020	590 M€ / 3 puis avancé 680 M€	RERM global
III - Région Nouvelle Aquitaine	Conditions économiques 2020	590 M€ / 3 puis 680 M€ dont 145 M€	RERM global Mars 2022 investissements ferroviaires et le matériel roulant
IV – Département de la Gironde	Engagement novembre 2021	170 M€	RERM global

RERM Libourne-Arcachon.

- V – Ligne Libourne Arcachon	Prévisionnel Complément Région N aquitaine + BM	125 M€ 90 M€	Ligne Libourne Arcachon Matériels roulants complémentaires
- VI – Ligne Libourne Arcachon	Principe général de co- financement	33,33% État 33,33% Métropole 18,69% Département 14,64% Région N ; Aquitaine 50% Métropole 50% Région	Ligne Libourne Arcachon Infrastructure ferroviaires Matériels roulants complémentaires achat de nouvelles rames

Extrait du dossier d'enquête :

Le coût d'investissement global du projet de service Libourne-Arcachon intégrant les aménagements ferroviaires et l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal Talence-Médoquine s'élève à **139 000 000 € TTC** aux conditions économiques de 2022.

Il se répartit comme suit.

Opération Montant en millions € 2021

Tableau 3 : Décomposition des coûts d'investissements en infrastructure – projet de service

Opération	Montant en millions € ₂₀₂₁
Terminus Libourne	30,7
Terminus Arcachon	51,6
Renfort IFTE	16,6
Halte Talence-Médoquine	19,1
Espaces Publics Talence	3,6
Adaptation des quais	17,4
TOTAL	139,0

La Région Nouvelle-Aquitaine participe au financement des travaux d'infrastructures ferroviaires du projet et de l'aménagement du PEM et Bordeaux Métropole, autorité organisatrice des mobilités sur son territoire, participe également au financement des aménagements ferroviaires du projet.

L'Etat a rejoint les deux collectivités au financement du projet au titre du Contrat de Plan Etat Région et du Plan de Relance, pour répondre notamment à l'objectif défini par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 en faveur des projets pour les mobilités du quotidien. De même, le Département de la Gironde s'est associé au financement de cette opération pour le développement du RERM.

Le financement du projet se répartit ainsi entre les différents partenaires :

Tableau 4 : Répartition du financement du projet de service entre les différents partenaires

Opération	Répartition
Opérations ferroviaires (hors halte de Talence-Médoquine)	33,33% Etat
	33,33% Bordeaux Métropole
	18,69% Département de la Gironde
	14,64% Région Nouvelle-Aquitaine
Halte de Talence-Médoquine	33,33% Etat
	33,33% Bordeaux Métropole
	33,33% Région Nouvelle-Aquitaine
Espaces publics du PEM Talence-Médoquine	15 % Région Nouvelle-Aquitaine
	48% Bordeaux Métropole
	2% Commune de Talence
	35% FEDER

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.

214) Sur le plan socio-économique

Réponse du Maître d'ouvrage suite à la concertation préalable

Au stade de la concertation, seules les études de potentiel de trafic étaient finalisées ; l'évaluation socioéconomique 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.

Extrait du dossier d'enquête publique

Sous l'angle strict de l'analyse monétarisée, celle-ci ne permet pas de justifier le projet selon les critères de l'analyse socio-économique. Les principaux coûts générés par le projet sont le coût d'investissement et le bilan des AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité), déficitaire car les recettes générées par le projet sont inférieures aux coûts d'exploitation. Les usagers du mode ferroviaire sont les principaux bénéficiaires du projet. La diminution des polluants locaux et de l'effet de serre, liée à la diminution du trafic routier, complète les avantages générés par le projet. Dans le cas d'une comparaison du projet au SA 2020 mais aussi au SA 2022 où un service de diamétralisation est déjà effectif, l'évaluation ne permet pas d'atteindre l'équilibre de fonctionnement.

Il est également à noter que le niveau de subvention est comparable à celui qui est observé sur le reste du réseau TER de la Nouvelle Aquitaine.

Il convient de souligner que l'analyse monétarisée telle qu'elle est réalisée ne permet pas de valoriser un certain nombre d'avantages difficilement monétarisables. Au 1^{er} rang de ces avantages figurent les facilités d'exploitation permises par le remisage des trains à Libourne et Arcachon. Les effets économiques et urbains du projet n'ont pas été monétarisés alors qu'il est prévu un important développement urbain autour de la halte Talence médoquine. Qui pourrait en partie être imputée au projet.

Des besoins avérés et en croissance...

Le projet de RER Métropolitain, dans son ensemble, apparaît comme un élément constitutif de la réponse de la collectivité **aux besoins de mobilité sur le territoire**. En effet, ceux-ci **augmentent fortement** du fait de la **métropolisation** et de l'étalement urbain ainsi que de la **croissance démographique**. Cette croissance, observée par le passé se poursuivra à moyen terme, avec par exemple +15% de population sur le département de la Gironde entre 2019 et 2030 et même à plus long terme, selon les projections récentes de l'Insee15 qui placent la Gironde parmi les départements où la croissance démographique restera la plus forte au-delà de 2050.

L'offre de transport collective du territoire est structurée autour de **l'armature ferroviaire**, complétée par les **cars régionaux**, articulée avec l'offre urbaine sur le territoire métropolitain. Cette **organisation en étoile autour de Bordeaux** répond aux besoins de déplacement qui ont également Bordeaux pour point de convergence.

Cette **cohérence de l'offre et de la demande** permet une part modale significative pour les déplacements de courte distance et les déplacements radiaux entre les centralités et l'hypercentre de Bordeaux. Mais cette **part modale diminue fortement** pour les

déplacements autres que vers l'hypercentre et lorsque les distances s'accroissent, alors même que ces déplacements plus longs, bien que moins nombreux, sont ceux qui génèrent le plus d'émissions de CO2.

...auxquels le projet global de RER Métropolitain apporte une réponse

La feuille de route pour le RER Métropolitain présente **un projet complet pour le territoire**, en s'appuyant sur le réseau ferroviaire avec trois lignes de services express métropolitains et en le complétant avec des cars express.

L'ambition du projet est de répondre à trois objectifs majeurs :

- **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,
- **lutter contre la congestion routière de la Métropole**,
- **baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants.**

Le **choc d'offre** que constitue le projet global de RER Métropolitain permet d'offrir une réponse :

- en améliorant la performance du mode ferroviaire, en fréquence et en temps de parcours ressenti,
- en développant l'offre de transport public intéressant les habitants des zones périurbaines, et en particulier ceux à l'extérieur de la Zone à Faibles Emissions,
- en créant par la diamétralisation de l'offre des nouvelles connexions, comme un moyen de franchissement de la Garonne alternatif aux modes routiers.

On s'intéresse ici à la première ligne de RER : Arcachon – Libourne. Il s'agit avant tout d'un projet de développement des services, et certaines améliorations ont déjà été mises en place en 2021 et 2022, comme la création de missions diamétralisées sur Arcachon – Libourne et de circulations supplémentaires. Mais il est désormais nécessaire de réaliser des investissements sur le réseau ferroviaire pour densifier encore les dessertes.

Un exercice d'évaluation socio-économique limité à l'analyse de l'investissement ferroviaire, mais des impacts plus larges

Sur la base d'une étude de trafic détaillée, s'appuyant sur une modélisation fine des déplacements, et d'une analyse socio-économique établie conformément aux textes et fiches-outils en vigueur, le présent rapport vise à **évaluer l'intérêt socio-économique de l'investissement ferroviaire pour la ligne Arcachon – Libourne.**

Mais, comme souligné par le récent rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, les services express métropolitains, à Bordeaux comme pour les autres métropoles, sont avant tout des projets de service visant à créer un choc d'offre et qui doivent être coordonnés entre les autorités organisatrices, régions et métropoles, accompagnés de projets de restructuration et de développement des autres transports en commun et de pôles d'échanges multimodaux adaptés, et constituer des outils de développement maîtrisé de l'urbanisation.

L'analyse de la pertinence du projet de ligne Arcachon – Libourne ne se limite donc pas à l'évaluation socioéconomique de l'investissement ferroviaire mais peut s'appuyer sur les **aspects complémentaires**, évoqués en détail dans la feuille de route et qui font l'objet d'actions mises en place par les partenaires :

- la réorganisation des autres transports, en particulier les cars express,
- l'organisation des transports et de l'urbanisation autour des Pôles d'Echanges Multimodaux, sur les différentes gares et sur la gare ré ouverte de Talence – Médoquine,
- sur l'attention portée à la maîtrise du développement urbain autour des gares.
- le partenariat entre Métropole et Région concernant le partage des coûts d'exploitation et de l'investissement en matériel roulant est clairement établi dans la feuille de route.

Des investissements ferroviaires nécessaires

L'investissement ferroviaire nécessaire aux nouveaux renforts d'offre porte sur :

- L'aménagement des terminus de Libourne et Arcachon (65% de l'investissement),
- Le renfort des Installations Fixes de Tractions Électriques (IFTE) sur la section Lamothe – Arcachon (13%),
- La création de la halte de Talence-Médoquine et des espaces publics attenants (18%),
- L'allongement des quais de différentes gares entre Bordeaux et Libourne (4%),
- Pour un total de 139 M€ 2021.

L'achat de 4 rames supplémentaires est également prévu pour assurer l'ensemble du service, pour un montant estimatif d'environ 50 M€ 2021.

Dans l'évaluation socio-économique, compte tenu de l'actualisation, de l'intégration du COFP20 et des coûts de rénovation à mi-vie du matériel, l'investissement est monétarisé avec une VAN de -280 M€.

Ces investissements sont nécessaires à l'augmentation attendue des fréquences, pour assurer l'exploitation des services, la maîtrise des coûts d'exploitation et de maintenance des trains concernés ainsi que la maîtrise de l'impact du projet sur les autres circulations ferroviaires.

Le **nœud ferroviaire bordelais** qui est d'ores et déjà l'un des plus importants du réseau ferroviaire national ne doit en effet pas voir ses possibilités d'exploitation et d'évolution obérés par l'accroissement de fréquence lié au projet de RER métropolitain : les investissements dans les terminus en bout de ligne permettent d'éviter cet écueil.

L'accroissement des fréquences en **heures creuses** et les **centres de remisage et de maintenance légère** en bout de ligne qui limitent les circulations à vide et les mouvements techniques, permettent la maîtrise de l'augmentation des coûts d'exploitation et de maintenance.

Avec le MMM (Modèle Multimodal Multipartenarial de la Gironde) qui couvre de façon très détaillée le territoire de la métropole, étendu à l'échelle départementale Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 - Note technique de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports - Fiches-outils accompagnant cette note, mises à jour en juillet 2020.

Rapport Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition – Rapport de synthèse stratégie 2023-2042 et propositions de programmation – Décembre 2022

Le renfort des IFTE sur la section Bordeaux – Lamothe est prévu par ailleurs par SNCF Réseau.

Coefficient d'opportunité des fonds publics qui traduit une pénalisation de la mobilisation d'argent public.

Les investissements nécessaires sont réalisés **dans les emprises ferroviaires existantes** : ils **ne conduisent pas à des nouvelles artificialisations des sols et les impacts environnementaux liés à la construction sont ainsi très limités par rapport à des projets sur des nouvelles emprises.**

Des effets trafics conformes aux attentes

Les effets mis en évidence dans l'étude de trafic sont repris ci-dessous :

- + L'effet notable des **hausse de fréquence** sur les fréquentations par branche (environ +16% de trafic total en projet par rapport à la référence en 2025, et environ +17% en 2030), même si leur efficacité décroît avec l'augmentation de l'offre (les trains.km offerts progressent plus vite que les voyageurs gagnés en projet sur chaque branche diamétralisée) ;
- + L'opportunité largement confirmée de la **halte de Talence-Médoquine** (entre +8% et +10% de trafic total en projet par rapport à la référence en 2025), par les densités très élevées de population/emplois qu'elle dessert et l'offre très importante à haut niveau de service dont elle bénéficie ;
- + Des trafics ferroviaires très importants sur les sections entre Pessac et Cenon. La diamétralisation répond à un besoin marqué pour les flux intra-Métropole, afin de monter/descendre dans une gare métropolitaine au-delà de Bordeaux St Jean (Cenon, Talence-Médoquine, Pessac), permettant ainsi d'une certaine façon un nouveau franchissement de la Garonne ;
- + Mais **des effets** liés spécifiquement à la diamétralisation **relativement limités en volume de trafic** (+4% de trafic sur les missions RER de l'axe Libourne-Arcachon en projet en 2025, et +5% en 2030), car la demande correspondante est limitée ;
- + Un report modal de la voiture vers le train qui, s'il est significatif sur les relations les plus pertinentes, constitue une part faible des trafics routiers. Il représente également une baisse limitée sur les sections routières concernées, mais il contribue à un effort global de décongestion et décarbonation porté par l'ensemble de la feuille de route.

Le projet répond ainsi globalement aux enjeux identifiés :

- + **réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports** des habitants des zones périurbaines, en particulier celles irriguées par le réseau ferroviaire, en offrant des solutions de transport en commun efficaces : le trafic ferroviaire progresse effectivement en projet, il attire de nouveaux usagers reportés depuis la voiture grâce à l'amélioration de son offre, sur les flux internes à la Métropole comme sur les échanges entre la Métropole et les territoires extérieurs
- + **participer à la lutte contre la congestion routière de la Métropole** : les baisses de trafic automobile prévues sont plutôt limitées en 2025, mais plus importantes en 2030 ;
- + **baissier les émissions de gaz à effet de serre et polluants** : les réductions du nombre de véhicules en circulation, et des distances routières parcourues, contribuent effectivement à réduire les émissions environnementales.

L'ambition d'une meilleure maîtrise de l'étalement urbain n'a pas pu faire l'objet de tests différenciés, ces hypothèses n'étant pas finement intégrées à la modélisation.

Des gains socio-économiques importants

Dans l'évaluation socio-économique, les effets liés au trafic se traduisent par de forts avantages pour les usagers des transports. **Le projet est ainsi fortement créateur de valeur pour les usagers des transports**, représentant une VAN de 120 M€.

Les usagers actuels des TER bénéficient d'une amélioration de leur service, par l'augmentation des fréquences et par des gains de temps ciblés pour les usagers de la gare de Talence Médoquine et les voyageurs qui bénéficient de la diamétralisation. La décongestion routière pour les usagers de la route représente près de la moitié de la monétarisation des avantages des usagers.

Il n'a pas été ici intégré d'avantage pour les usagers des autres circulations ferroviaires, qui pourraient bénéficier de potentiels gains de régularité, d'amélioration de leurs services ou d'amélioration de la correspondance TER - TGV. Ces autres usagers, qui parcourent des distances plus grandes, ont des valeurs du temps plus élevées : les avantages qui leur sont associés seraient potentiellement importants. Toutefois, il n'était pas possible à ce stade de quantifier les gains de régularité, d'identifier des évolutions de service des autres missions ou d'isoler le comportement des voyageurs en correspondance.

Les reports modaux et la baisse des trajets routiers (véh.km routiers) génèrent des **gains d'externalités** : des gains de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution, de réduction de l'insécurité routière. **L'ensemble de ces gains est valorisé à une VAN d'environ 35 M€.**

Cette monétarisation en VAN semble limitée alors que le projet répond de manière satisfaisante aux objectifs de report modal qui lui étaient assignés, mais cela est lié au cadrage méthodologique des fiches outils de la DGITM qui prennent en compte en situation de référence une électrification forte du parc automobile à moyen terme, ce qui limite les valorisations de la décarbonation par le report vers le train.

Mais un fort déficit d'exploitation

Les bilans économiques des acteurs font apparaître un fort déficit d'exploitation pour les missions ajoutées :

les recettes supplémentaires grâce au projet ne couvrent que 15% des coûts supplémentaires liés aux ajouts de circulations. Ce type de déficit est toutefois inhérent au modèle économique des TER, pour lesquels le ratio de couverture des coûts d'exploitation par les recettes est de l'ordre de 20% pour les TER de Nouvelle Aquitaine et de 25 % au niveau national (hors Ile de France).

Les trains ajoutés sur la ligne Arcachon – Libourne ne sont donc pas significativement plus déficitaires en exploitation que les TER existants, traduisant l'attractivité des nouveaux services.

Le modèle économique du TER étant structurellement déficitaire, le projet de ligne Arcachon – Libourne s'inscrit dans ce modèle et la prise en compte de ce déficit structurel sur la durée du bilan (jusqu'en 2070) génère de fait un déficit important en volume.

Un bilan socio-économique faible : un résultat attendu

Au global, la VAN du projet est fortement négative, à -320 M€, soit une VAN par € investi de -1,1.

Ce bilan, s'il est très faible, est un résultat attendu : les projets de RER Métropolitains sont essentiellement capacitaires et créateurs de fréquences supplémentaires pour les usagers, ce qui, dans le cadre normatif du bilan socioéconomique est moins générateur de gain monétarisé que le gain de temps. Les gains plus qualitatifs liés au choc d'offre permis par le RER Métropolitain, comme l'extension de l'amplitude horaire, la continuité du service toute la journée, seront bien réels pour les voyageurs, même s'ils sont difficilement monétarisables dans l'évaluation.

Parmi les autres projets de RER Métropolitain, peu ont déjà fait l'objet d'évaluation socio-économique. Le Léman Express a par exemple fait l'objet pour sa partie française d'une évaluation socio-économique, qui s'est avérée également négative, mais dans de moindres proportions. Toutefois, ce projet transfrontalier est peu comparable au projet Arcachon-Libourne.

Des réflexions sont en cours au sein de la DGITM pour mieux appréhender d'un point de vue méthodologique les projets de RER Métropolitain.

Un projet qui remplit donc globalement ses objectifs

L'analyse développée dans ce rapport démontre que **le projet répond à ces trois enjeux :**

+ **L'offre ferroviaire est améliorée de manière uniforme sur l'ensemble des gares situées entre Libourne et Arcachon**, créant ainsi sur l'ensemble des communes traversées une solution de transport en commun efficace pour rejoindre Bordeaux, mais également d'importants pôles secondaires de la Gironde, jusqu'au bassin d'Arcachon et à Libourne ;

+ **Il permet de rejoindre Bordeaux mais également de développer les échanges internes à la Métropole en mode ferroviaire et de traverser la Métropole sans utiliser la rocade**. Le RER offre ainsi une **bonne alternative à la voiture** pour des trajets radiaux, mais également pour des trajets transversaux ou internes à la Métropole. L'étude de trafic montre bien d'ailleurs l'existence d'un report modal, qui se traduit dans le bilan monétarisé par des gains de décongestion conséquents.

+ **La diminution du trafic routier grâce au projet permet une diminution des polluants locaux et des gaz à effet de serre certes modeste mais réelle**, notamment en raison des distances des déplacements routiers évités.

Le projet offre également des solutions à des facteurs techniques limitant sur le noeud ferroviaire de Bordeaux. Le remisage des TER en bout de lignes permet ainsi d'augmenter la fréquence sur la ligne sans augmenter la pression sur les sites existants, laissant ainsi de la marge pour le développement de l'offre ferroviaire attendu sur le territoire.

Si la monétarisation des effets du projet conduit à avoir des bilans socioéconomiques négatifs, inhérents à ce type de projet, ils permettent néanmoins de révéler l'intérêt de l'évolution d'offre, qui crée des gains notables pour les usagers et des gains d'externalités liés au report modal. Le déficit d'exploitation des missions nouvelles reste maîtrisé vis-à-vis du modèle économique des TER.

Les investissements ferroviaires évalués ici faisant partie intégrante d'une feuille de route plus globale, il n'est pas paru pertinent d'envisager pour l'évaluation socio-économique des projets alternatifs en option de référence. Toutefois, compte tenu de la croissance soutenue passée et à venir des besoins de déplacements, le statu-quo ne serait pas réellement envisageable. Des effets complémentaires pourraient être attendus, mais, à ce stade, ils n'ont pas pu être intégrés à la valorisation.

In fine, le projet de RER métropolitain pour la ligne Arcachon – Libourne permet d'apporter une réponse dans un horizon de court terme, sur la base d'une infrastructure existante limitant les impacts fonciers et les besoins d'artificialisation supplémentaires.

22) Concertation préalable pour les trois projets

221) Déroulé de la concertation

La commission d'enquête note que la concertation préalable a été particulièrement bien faite. Elle constate cependant que la participation du public est assez faible compte tenu des enjeux et des personnes concernées par le projet (environ 2000 contributions sur un effectif transporté prévu de 21 000 personnes à horizon 2030 soit 9%).

La phase de concertation du projet de service Libourne-Arcachon s'est ainsi déroulée du **20**

septembre 2022 au 25 novembre 2022. Elle a été menée de manière concomitante avec les concertations de deux autres axes du Réseau Express Régional Métropolitain (RERM).

Les chiffres clés de la participation

Sur la période initialement planifiée du 20 septembre au 19 novembre, prolongée jusqu'au 25 novembre 2022, les élus et habitants des territoires concernés par le projet de RER Métropolitain ont pu s'informer, exprimer leur avis et échanger avec les maîtres d'ouvrage et les partenaires financeurs via diverses modalités :

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. Ces réunions publiques (18h30- 20h30/21h) ont réuni environ **500 participants**.

Deux ateliers participatifs

- L'atelier sur la halte et le PEM de Talence Médoquine / 17 octobre / **60 participants**
- L'atelier sur les conditions de réussite du RER Métropolitain / 7 novembre / **45 participants**

Rencontres dans l'espace public ou dans les trains

Environ **800 personnes** ont été rencontrées.

La plateforme de participation

452 avis et 329 réactions, soit un total de **781 contributions déposées en ligne**.

Du 20 septembre au 25 novembre, 24 293 utilisateurs ont consulté le site du projet-rer-m.fr.

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

Le principe d'une **amélioration de l'offre de transport** collectif et notamment de l'offre ferroviaire, a rencontré **une très large adhésion** de la part des participants à la concertation. Cet intérêt peut être attribué d'une part à la situation actuelle des usagers, vécue comme dégradée à très dégradée selon les portions de lignes considérées, et d'autre part, au contexte de congestion routière particulièrement aigu dans la Métropole bordelaise et enfin aux attentes fortes de mobilité liées à la poussée démographique continue bien au-delà des limites métropolitaines.

Autant de nombreux usagers sont demandeurs de "plus de trains", notamment aux heures de pointe et en soirée, autant des riverains et des élus des collectivités des gares origines/terminus s'inquiètent des conditions de cet accroissement de circulation et de remisage de rames en gares potentiellement synonyme de nuisances sonores, visuelles ou encore de difficultés de circulation aux abords des nombreux passages à niveaux.

222) Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Cette synthèse est issue du recueil de **l'ensemble des contributions faites** :

- en réunions publiques, ateliers ou rencontres dans les trains et espaces publics,
- publiées sur la plateforme numérique de la concertation,
- déposées sur les registres papiers,
- contributions adressées par courrier.

Il s'agit ici de présenter les principaux arguments exprimés par le public qui sont de nature à appeler une réponse des responsables du projet.

L'opportunité du projet RER-M

De nombreuses contributions ont exprimé les **fortes attentes des élus et du public** en termes de mobilités considérant le projet RER-M comme une opportunité d'y répondre et les aménagements ferroviaires comme le moyen de les concrétiser.

Le développement des transports en communs (RER-M, bus express, interconnexions réseaux Transports Bordeaux Métropole/TBM) est présenté comme l'alternative pertinente aux problèmes d'engorgement du trafic routier et du renchérissement du coût de l'énergie, comme une réponse urgente au changement climatique et à la pollution de l'air. **Le projet RER-M est globalement jugé utile et nécessaire.** Il suscite des attentes fortes pour des résultats rapides en termes d'offre de déplacements et de qualité du service. Les arguments sur les principaux points forts du projet RER-M concernent l'accroissement de la fréquence des trains toutes les 30 minutes (puis à terme 15 minutes) et la garantie de régularité. Fréquence et régularité sont présentées comme les conditions d'une alternative crédible à l'automobile.

A l'occasion de chacune des 6 réunions publiques les personnalités élues du territoire girondin, invitées à la tribune aux côtés des porteurs du projet (maîtres d'ouvrages et SNCF) ont pu exprimer leur satisfaction et leur soutien au projet RER-M tout en faisant part des interrogations sur des enjeux spécifiques à leur territoire.

Cette expression majoritaire en faveur du développement rapide du RER-M s'accompagne également de nombreuses interrogations, propositions, réserves et revendications qui varient sensiblement selon les situations géographiques ou sociales des contributeurs. De nombreuses contributions formulent des points d'attention sur les modalités de réalisation du projet RER-M **soulignant le besoin d'une réelle intermodalité entre le RER-M et les autres modes de transport** (transport en commun urbain, modes actifs, cars régionaux, bus, ...) ; l'assurance de régularité du trafic ; un souhait d'élargissement de l'amplitude horaire de circulation notamment pour les villes à l'extrémité des lignes (Saint-Yzan, Langon, Lesparre/Soulac/La Pointe de Grave, Libourne, Arcachon) ou pour les travailleurs à horaires décalés (CHU Bordeaux) ; l'attention portée aux potentielles nuisances pour les riverains ; la crainte pour les automobilistes (travailleurs et parents) de voir la circulation ralentie par la fermeture plus fréquente des passages à niveaux, l'attente d'une capacité du réseau à accueillir la montée d'affluence envisagée avec une qualité du service aux usagers.

Le niveau d'ambition du projet est discuté au travers :

- de demandes de fréquences plus élevées (au ¼ d'heure) ;
- de l'extension de dessertes de territoires au-delà du périmètre actuel en mode RER (vers Coutras au-delà de Libourne, vers La Réole et Marmande au-delà de Langon) ;
- de la création de nouvelles haltes sur les lignes existantes (réouverture de la halte de Toctoucau sur la commune de Pessac ou celle de Saint Vivien de Médoc) ;
- de la desserte des territoires ne bénéficiant pas de lignes de chemins de fer (réouverture ligne Blaye- Saint-Mariens/Saint-Yzan ou liaison Bordeaux-Lacanau).

La question de l'opportunité du projet a été posée (notamment par les **acteurs associatifs Métro Bordeaux et Trans'Cub**) du point de vue du **rapport coût/efficacité du RER-M**. A

ce titre ces contributions soulignent un manque d'informations et de données disponibles sur les prévisions de trafic permettant d'évaluer la capacité du RER Métropolitain à tenir à l'avenir les promesses annoncées d'un report d'automobilistes vers le ferroviaire. Quelle proportion significative de nouveaux usagers le RER-M sera-t-il en mesure de capter ? **Quel sera le ratio nouveaux voyageurs RER-M/ véhicules « supprimés » sur la route ?** Quel est le bilan carbone du projet ?

La fréquentation attendue du RER-M constitue un autre argument controversé justifiant l'opportunité.

Alors que pour les uns (les usagers du quotidien) la sur-fréquentation observée actuellement aux heures de pointe montre le besoin d'une fréquence accrue des trains ; d'autres inversement soulignent que les derniers mois d'expérience des lignes diamétralisées n'empêchent pas les TER vides en dehors des heures de pointe (Trans'Cub) ; enfin les porteurs du projet signataires de la feuille de route, assument le choix politique du RER-M dont la mise en œuvre vise à créer un « choc d'offre » appelant une hausse de fréquentation.

Une autre remarque (**Association Métro de Bordeaux, Etablissement public foncier de Nouvelle-Aquitaine (EPFNA)**) interroge les conséquences du projet RER-M en termes d'**étalement urbain et d'artificialisation des sols suggérant un effet induit des mobilités favorisées par le RER-M sur les marchés fonciers et l'urbanisation de territoires de plus en plus éloignés de la Métropole régionale.**

Le coût et les financements du RER-M

Les jugements sur l'**état « dégradé » du réseau ferroviaire** et le « manque d'investissement des 30 ou 50 dernières années » de l'Etat et de la SNCF interrogent sur la robustesse du réseau et sur la capacité à répondre à l'enjeu du RER-M de trains à la ½ heure. L'investissement prévu de 590 millions d'euros sera-t-il suffisant pour financer la modernisation des infrastructures ?

Concernant le coût et le financement du projet, le montant est mis en regard avec les prévisions de trafic et l'amélioration du service attendu. La répartition de la contribution financière entre les partenaires du projet suscite des commentaires sur un « désengagement financier de l'Etat dans le réseau ferroviaire depuis de nombreuses années » et **des interrogations sur l'opportunité du financement du RER-M par le Département ou par Bordeaux Métropole qui est réalisé en dehors de leur champ de compétences ou de leur aire politico-administrative.**

Le calendrier du projet

Les principales attentes sur le calendrier du projet concernent le respect de l'échéance de mise en service de la fréquence à la demi-heure. L'horizon annoncé de 2028 (2030 pour la ligne Médoc) même s'il correspond aux temporalités longues du ferroviaire est considéré comme trop lointain pour satisfaire les besoins urgents de mobilité. **Cette impatience est particulièrement exprimée par les lycéens et étudiants du campus universitaire venant de la périphérie de la Métropole.** En termes de temps du projet, quelques contributions en ligne et en réunion publique questionnent le rapport déséquilibré entre les deux tiers du temps des études comparé au tiers de celui des travaux.

La gouvernance du projet

Les enjeux liés à la **gouvernance du projet** ont été évoqués comme une des conditions de réussite au travers de la capacité des porteurs à collaborer étroitement tout au long de sa mise en oeuvre. Des contributeurs ont interrogé le besoin d'une maîtrise d'ouvrage unique de ce projet complexe "... **une maîtrise d'ouvrage unique [serait] souhaitable pour piloter ce projet multimodal par définition**. Un schéma de desserte collective routière et en modes doux, en rabattement sur les principales gares ou haltes, est indispensable... »

"... 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 dédiée ? ”

L'évaluation socio-économique du projet

Même s'il est à ce stade amont du projet difficile de fournir des estimations fiables sur les impacts et les apports du RER-M, plusieurs contributions ont évoqué **le besoin d'une évaluation socioéconomique du projet** et la transmission de données quantitatives et qualitatives sur le projet de RERM ne figurant pas dans le dossier de concertation.

Les impacts environnementaux

Des préoccupations sont exprimées sur les impacts environnementaux de la réalisation du RER-M en particulier les risques de **nuisances sonores** pour les riverains ponctuellement durant les travaux ou de manière pérenne du fait de l'accroissement du trafic sur l'ensemble des 3 lignes ou d'un éventuel élargissement de l'amplitude horaire du trafic (bruit des trains, des annonces en gares, des avertisseurs...). Des aménagements anti-bruit le long des voies (en particulier sur les voies anciennes non dotées d'aménagements), la réduction de la vitesse dans les zones denses sont les réponses suggérées. L'information régulière des riverains durant les travaux est posée comme devant faire l'objet d'une attention particulière.

Les interférences RER-M / trafic routier

Le déploiement du RER-M avec fréquence à la demi-heure aura-t-il des impacts sur le trafic routier ? Cette préoccupation exprimée dans les contributions concerne **l'augmentation de la fréquence de fermeture des passages à niveaux présents** sur les 3 lignes et en particulier dans les gares origines/terminus qui vont accueillir le stockage du matériel (dont Saint-Yzan et Arcachon où la configuration urbaine pose problème de l'avis des Collectivités, commune et intercommunalité, concernées). Les modifications du RER-M pourraient donc affecter la fluidité du trafic routier (attentes et bouchons) à proximité des passages à niveaux justifiant des demandes de création de passages via des ponts ou souterrains.

Le futur matériel roulant

Le projet prévoit la commande de **10 rames supplémentaires** pour atteindre la cadence de deux trains par heure et par sens sur les lignes Libourne - Arcachon et Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon. Des contributions demandent des précisions sur les caractéristiques de ces

rames et en particulier leur capacité, leur modularité pour l'accueil de vélos, leur équipement en matière de sécurité à bord.

Aménagements ferroviaires prévus sur la ligne Libourne – Arcachon et la halte et pôle d'échanges multimodal/PEM de Talence Médoquine

L'aménagement du terminus de Libourne

L'aménagement du terminus de Libourne a fait l'objet de contributions évoquant la nécessité de **sécuriser l'accès aux rames entreposées au terminus** pour éviter leur dégradation (tags), d'assurer la maintenance de l'ascenseur bien utile en terme d'accessibilité, de réaliser un nouvel escalier pour rejoindre l'ensemble des quais désormais pour faire face à l'affluence, d'assurer la présence du personnel SNCF nécessaire au service en gare de Libourne.

Les impacts du RER-M sur le territoire arcachonnais

La Présidente de la Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique (COBAS) s'est prononcée : « après concertation avec les Maires de la COBAS, pour une **étude préalable d'utilité**, car l'accroissement de la fréquence de passage des rames, induirait mécaniquement l'aggravation des phénomènes de **congestion de circulation au droit des 18 passages à niveau** que comptent les 19 km de voies du territoire de la COBAS. ». Des interventions plus ponctuelles sur tel ou tel passage à niveau en particulier viennent relayer cette préoccupation.

Par ailleurs, des contributeurs demandent l'inscription de la liaison Bordeaux-Lacanau dans la réflexion qui est menée sur le réseau de RER métropolitain. Ils ajoutent qu'une pétition demandant l'ouverture d'un tram-train Bordeaux-Lacanau a recueilli plus de 4 000 signatures.

Les alternatives aux choix de diamétralisation

L'interrogation sur le choix des diamétralisations proposées par les porteurs de projet s'est doublée de plusieurs propositions alternatives, dans l'objectif de relier au mieux zones résidentielles et zones d'activités, de services et de loisirs, sans nécessairement passer par la gare de Bordeaux Saint-Jean, et améliorer les relations rive droite-rive gauche de la Garonne. Ces options concernent avec ses spécificités chaque secteur géographique.

Ligne Libourne-Arcachon

- Une liaison Arcachon-Macau par le Triangle des Echoppes desservant les gares et stations tram vers Mérignac et l'aéroport
- Une liaison de Langon vers l'ouest, vers Arcachon via Talence Médoquine pour le CHU et le campus universitaire
- Une liaison de Saint-Mariens/Saint-Yzan vers l'ouest, vers Arcachon, le CHU, le campus universitaire et l'aéroport
- Une liaison Parempuyre - Talence - Bordeaux - Cenon – Libourne

Les propositions d'origines/terminus alternatifs

Les territoires situés au-delà des gares terminus programmées par les porteurs de projet, que ce soit Saint-Mariens/Saint-Yzan, Libourne ou Langon, ont demandé avec force arguments

que le périmètre du RER-M puisse les desservir du fait de leurs poids démographique et économique.

Pour la ligne du Médoc les propositions concernent à la fois des choix préférentiels des origines/terminus mais aussi des fréquences pouvant être différenciées pour chacun des tronçons de cette ligne.

Plusieurs contributions demandent un prolongement du RER-M et que le terminus prévu sur Libourne puisse être déplacé à Coutras, en desservant Saint-Denis-de-Pile, du fait des besoins propres à ce territoire de la Communauté d'agglomération du Libournais/CALi et des capacités d'accueil du site ferroviaire de la gare de Coutras.

Mme la Maire de Saint-Denis-de-Pile "... il y a des habitants qui vivent sur ce territoire entre Libourne et Angoulême. Plus on est éloigné de Bordeaux, moins il est facile de se déplacer vers Bordeaux.

C'est une alerte que je lance ! C'est un secteur où les pauvretés s'accumulent, où l'on a besoin que soit démontrée la capacité à offrir des services publics à celles et ceux qui vivent dans ces territoires."

Les propositions de nouvelles haltes.

L'objectif affiché de la Loi d'orientation des mobilités/LOM et, partant, du RER-M d'être une "réponse adaptée à l'échelle du bassin de mobilité quotidien des habitants", la création de la halte du Bouscat Sainte-Germaine et la réouverture de celle de Talence Médoquine dans le cadre du projet, a réveillé un appétit d'ouverture et de réouverture de points de connexion avec le réseau ferré existant, avec là aussi des arguments articulant démographie et économie.

En réunion publique, en atelier participatif, dans les contributions en ligne, par courrier, dans les registres en mairie et par le biais d'une pétition, de nombreux élus, acteurs associatifs, membres de comités de quartiers, représentants d'entreprises et habitants ont demandé **la réouverture de la halte de Toctoucau, fermée en 1987.**

Pour le Maire de Pessac "elle est au carrefour de trois villes qui voient leur nombre d'habitants augmenter : Pessac, Cestas et Saint Jean d'Illac. Elle est à la croisée des besoins et des attentes des habitants qui sont particulièrement éloignés du coeur de Bordeaux, et des salariés bordelais qui travaillent dans les zones d'activités de Cestas et de Saint-Jean d'Illac situés à quelques kilomètres de Toctoucau... **la réouverture de la gare Pessac-Toctoucau** est une réponse évidente, pertinente, écologique, économique et source de solutions pour chacun. Cette gare est une priorité locale pour 2700 habitants de Toctoucau et 80 entreprises présentes, mais pas seulement : elle est une gare de connexions vers d'autres territoires économiques et bassins de vie".

Le syndicat de quartier de Toctoucau, a participé à plusieurs rencontres publiques pour défendre l'ouverture de la halte qui permettrait de desservir environ 700 utilisateurs, au premier rang desquels les employés de la zone d'activités mais aussi des habitants, des collégiens et des lycéens. Ont été recueilli les contributions de 14 entreprises du quartier favorables à sa réouverture. Ce syndicat s'est également appuyé sur une enquête sur les mobilités de 2021 et une pétition signée par 200 foyers en 2022.

Pour le député de la 7ème circonscription de la Gironde - conseiller municipal de Cestas – conseiller communautaire Jalle Eau Bourde "... il serait pertinent d'étudier l'ouverture ou la réouverture des gares de Toctoucau ou de Pierroton. Il est à noter que la fermeture de la gare de Pierroton est très récente puisqu'elle date de 2008... le très fort développement des zones

industrielles basées au sud de Cestas (jarry, pot au pin, auguste) **nécessite d'apporter des nouvelles solutions de mobilité...** Pierroton est devenu en 15 ans un énorme bassin d'emplois (entrepôts logistiques de CDiscount, La Poste, Lidl, Aldi, Decathlon, Coopérative forestière Alliance, Centres de recherche INRAE et FCBA...) mais n'est absolument pas desservi.”

Une ligne de ceinture autour de Bordeaux

Plusieurs participants demandent la réalisation d'une "ligne de ceinture", 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 au Triangle des Échoppes, sur l'axe Bordeaux-Dax, jusqu'à la ligne du Médoc. Elle desservirait notamment les deux nouvelles haltes du Bouscat Sainte-Germaine et de Talence Médoquine.

En complément du fonctionnement en étoile du réseau, les demandes portant sur la mise en service d'une ligne de ceinture visent à désengorger gares, trams et bus du centre de Bordeaux; ceci en articulant cette ligne ferroviaire avec les arrivées/départs train sur la Métropole et des connexions trams et bus à partir d'une offre de dessertes telle que proposée par la **CGT Cheminots** :

“Blaye (origine) - St Christoly de Blaye - St Mariens St Yzan - St André de Cubzac - La Grave d'Ambarès - St Eulalie Carbon Blanc - Cenon (tram A pour centre-ville) - Bordeaux St Jean -Talence Médoquine (Campus/CHU) - Mérignac-Arlac (tram A pour desserte aéroport/aéroparc et Mériadeck) - Caudéran-Mérignac (liane 1 et 16) - Bouscat-St Germaine (tram D) - Bruges (tram C) -Blanquefort terminus (lycée agricole)”.

Un métro à Bordeaux

Quelques contributions évoquent le projet de construction d'un métro à Bordeaux Métropole qui pourrait desservir les gares intra-rocade et compléterait utilement un réseau ferré engorgé tout en ayant un rapport coût/bénéfice nettement supérieur à celui du RER-M.

“Bordeaux est la seule agglomération française de plus de 800 000 habitants et dont la gare est fréquentée par plus de 15 millions de voyageurs par an à n'être pas dotée d'un métro. Un RER métropolitain à Bordeaux suppose donc nécessairement d'avancer, simultanément, sur la construction d'un métro connectant la gare Saint-Jean et les principaux pôles générateurs de déplacements de la Métropole (campus, CHU, centre-ville...)”

“Un réseau TER sain engendrera mécaniquement un afflux d'usagers en Métropole et le blocage (rames bondées, cadence insuffisantes, dessertes trop rares) que les non métropolitains subissent actuellement se retrouveront mathématiquement transférés dans la Métropole.

Le développement Services en gare et leurs abords

Des contributions suggèrent de développer les quartiers autour des gares et les haltes avec l'implantation de commerces, de services (colis, paniers “bios”,...), d'abris, d'abords végétalisés, de couvertures de quais, de signalétique adaptée, de bornes,....

Les propositions de renforcement de l'intermodalité

Comment assurer les déplacements des premier(s) et dernier(s) kilomètres ?

Proposition de **l'association Trans'CUB** de “**faire un pôle multimodal régional de la gare de Talence Médoquine** en prolongeant les quais prévus pour qu'elle soit accessible... à l'ensemble des TER du sud de l'Aquitaine... et qu'elle soit desservie par les cars de la Région Nouvelle Aquitaine et des lignes de bus du réseau TBM de Bordeaux Métropole...”

Intermodalité et transports en commun

Les Collectivités concernées, dans des états d'avancement différenciés quant à leur propre réseau de transports en commun, sont sollicitées, tout comme la Région et la SNCF, pour organiser et harmoniser ces connexions intermodales, en termes d'horaires au premier chef - sans attendre pour cela la réalisation du RER-M - et d'aménagement des abords des gares et haltes ferroviaires avec des pôles d'échanges multimodaux et une signalétique appropriée.

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”.

Demande de liaisons en bus fréquentes entre Pessac Alouette et le secteur de l'Aéroport ou entre le nouveau Pôle d'échange multimodal/PEM de Talence Médoquine, l'hôpital Pellegrin et le Campus universitaire. Des participants soulignent 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.”

Les deux communautés d'agglomération dont les territoires sont desservis par les gares origines/terminus d'Arcachon et Libourne, **COBAS et CALi, disposent chacune d'un réseau bus de transport en commun, Baïa et Calibus.**

En absence de transports en commun, et lorsqu'un déplacement à pied ou à vélo n'est pas adapté, il reste la voiture, avec la nécessité d'un **accueil parking dans les parcs-relais** et/ou les pôles d'échanges intermodaux à créer ou à aménager en conséquence.

La COBAS a déjà aménagé plusieurs PEM, avec des soutiens financiers régionaux et européens et en poursuit la réalisation notamment sur la ville la plus importante de son territoire, La Test-du-Buch.

Un projet porté par la CALi à l'horizon 2026/2027, soutenu par l'Etat et la Région, **concerne le PEM de Libourne, adossé à son importante gare routière.**

Outre les aménagements de pistes cyclables pour pouvoir accéder aux gares, une question est revenue lors de la plupart des rencontres : Vélos dans les trains ou parkings à vélos en gare de départ et d'arrivée ?

Nombre de contributeurs proposent d'augmenter la place des vélos dans les trains ou de prévoir des rames spécifiques pour répondre à la demande.

Pour d'autres, comme **l'association VéloCité** “la solution du stationnement sécurisé dans la gare d'origine et d'arrivée doit être privilégiée, à l'instar du fonctionnement observé aux Pays-Bas, où les usagers peuvent avoir deux vélos, un dans la gare départ et un dans la gare d'arrivée. A noter qu'au Pays-Bas, 60% des voyageurs arrivent dans les gares à vélo. Ce chiffre est de moins de 8% pour les grandes gares françaises, faute de stationnement sécurisé digne de ce nom... Cette offre de stationnement doit être incluse dans l'abonnement au RER métropolitain, et intégré à une billettique unique qui est à développer...”

Le Maire de Libourne et Président de la Communauté d'agglomération du Libournais/CALi :
“Ce **qu’il faut déployer, c’est l’accès au vélo**. C’est comment on aide les particuliers à acheter plus de vélos... Ce que nous faisons à Libourne et sur le territoire de la Cali, c’est **sécuriser des boxes** à vélo au bord des gares... Il faut, comme on va le déployer à la Cali financer l’acquisition de vélos...pliables, cargos, électriques, pas électriques, etc...Je plaide pour que celui qui fait du domicile étude ou du domicile-travail ait deux vélos”.

Sur le territoire concerné hormis les 2 nouvelles haltes, Le Bouscat Sainte-Germaine et Talence Médoquine, dont l’accessibilité est réglementaire, les études en cours concernent Arcachon, Facture-Biganos, Langon et Lesparre dans l’agenda du schéma directeur d’accessibilité Nouvelle Aquitaine⁹ ; en sus de Cenon et Pessac, déjà aménagées et Bordeaux et Libourne qui sont en cours de travaux.

Dans ces sites, comme dans les autres, il est souhaité une réflexion partagée sur les accès et les cheminements tant vélos que piétons, dont les personnes à mobilité réduite : rampes, goulottes, passerelles, souterrains, ascenseurs, ”

Les propositions d’amélioration de la billettique et de refonte de la tarification

Un ticket unique (type carte orange-navigo) à l’échelle du département de la Gironde, est **fortement souhaité** pour inciter à l’utilisation du RER-M et des transports en commun interconnectés, intégrant stationnements vélos et vélos en libre-service, avec une tarification ne représentant pas un frein à son usage.

Cette évolution de la billettique et de la tarification, constituant le volet n°3 du projet de RER-M, est en cours d’étude par les porteurs de projet. Le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine mobilités/NAM a annoncé avoir recruté un chargé de mission dédié à ce projet.

Ligne Libourne-Arcachon

“Si je prends la ligne Bordeaux-Libourne, aujourd’hui, le train est plus cher et les trains sont sous occupés.

Il est donc urgent de baisser les prix pour permettre à ces gens de prendre le train. Ce sera l’emploi d’un mode moins polluant que le car”. Les titres de transport Baïa donnent accès au train sur le tronçon Arcachon-Le Teich, dans un laps de temps d’une heure. L’accès au réseau Calibus est quant à lui gratuit.

Le nom du RER

Du fait de l’impact territorial du projet RER-M, impact qui se lit dans la diversité de provenance des quelques 800 contributions ayant alimenté cette concertation, au-delà même du département de la Gironde pour certaines, la demande est exprimée par plusieurs acteurs de remplacer la dénomination “RER-Métropolitain” par celle de “RER-Girondin”.

Le Président du Conseil départemental de Gironde “... Il apparaît naturel de demander de nommer ce projet **RER “Girondin”**”.

Une lecture critique du vocable “RER” pour “Réseau Express Régional”, difficilement transposable de la région parisienne en province, propose par ailleurs de s’en affranchir sous la forme par exemple d’un “Service Express Régional” ou d’un « Réseau Express Girondin ». Les demandes d’un changement de dénomination remplaçant “RER-Métropolitain” par “RER-Girondin” témoigne de ce sentiment d’emprise territoriale élargie pour un “Service Express Régional” ou un « Réseau Express Girondin”.

23) Etude d'impact

Après un récapitulatif méthodologique de l'étude d'impact dans sa version de juillet 2023, un tableau synthétise les incidences en phase travaux ainsi qu'en phase d'exploitation du projet et présenté selon une graduation de couleur les impacts de positifs > faibles > moyens > à forts.

INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX													
Thème	Description des incidences avant mesures environnementales	Directs	Indirects ou secondaires	Temporaires	Permanents	Court terme	Moyen terme	Long terme	Niveau de l'effet	Niveau enjeu	Evaluation de l'impact avant mesures (impact brut)	Mesures	Evaluation de l'impact après mesures (impact résiduel)
Climat et émissions de gaz à effet de serre 01 page 100	Les travaux n'auront pas d'impact durable sur le climat local, notamment le projet n'enfreint aucun détachement. Les flux de matières, matériaux, main d'œuvre et l'usage des engins engendreront des émissions de CO ₂ et autres gaz à effet de serre. Toutefois, les travaux envisagés pour la mise en œuvre du projet de service seront de faible envergure et limités dans le temps, se traduisant de cette manière par des émissions limitées.	X	X	X		X	X		Effet faible	Enjeu moyen	Impact faible	R 1 – Limiter les nuisances dans l'atmosphère des chantiers	Impact négligeable
Sol et sous-sol 01 page 101	Les aménagements projetés s'inscrivent sur des surfaces déjà largement artificialisées ou imperméabilisées. Aucune fondation profonde n'est nécessaire à la réalisation du projet. Les aménagements ou installations envisagés auront le profil des terrains en place. Les mouvements de terre déblatés/enterrés seront ainsi très faibles.	X		X		X			Effet faible	Enjeu faible	Impact faible	R 2 – Limiter les tassements du sol	Impact négligeable
Eaux de surface 01 page 101	Aucune intervention directe sur le réseau hydrographique d	X		X		X			Effet négligeable	Enjeu faible	Impact négligeable		Impact négligeable
Eaux souterraines 01 page 102	Les conditions de réalisation des travaux peuvent avoir une influence sur les écoulements souterrains, en particulier dans les secteurs, où le niveau de la nappe superficielle peut être proche du terrain naturel.	X		X		X			Effet moyen	Enjeu moyen	Impact moyen	R 3 – Réaliser les travaux de fondation en période de hautes eaux en cas de risque avéré.	Impact négligeable
Fonctionnement urbain, les déplacements, les accès et les activités 01 page 102	La période de chantier est provisoire, mais les impacts qui s'y rattachent, bien que temporaires, entraînent un certain nombre de perturbations. Les travaux impactant principalement le périmètre opérationnel des aménagements projetés, mais certains peuvent avoir une diffusion plus large (accès, circulation routière...).	X		X		X			Effet moyen	Enjeu moyen	Impact moyen	R 4 – Gérer les entrées des chantiers R 5 – Informer les riverains et les usagers	Impact faible
Sécurité 01 page 104	La sécurité des chantiers concerne aussi bien les usagers de l'espace public que les personnels travaillant sur le chantier. Les causes d'insécurité aux abords des chantiers sont multiples. Elles sont généralement dues à la confrontation entre engins de chantier, multiplicité des entreprises de travaux et circulation générale. L'éloignement des différents sites du chantier (et notamment ceux prévus au niveau des emprises ferroviaires) limite néanmoins les risques vis-à-vis de la sécurité des riverains.	X		X		X			Effet moyen	Enjeu moyen	Impact moyen	R 6 – Assurer la sécurité des riverains, des usagers et des personnels de chantier	Impact faible
Nuisances sonores et vibrations 01 page 106	Le bruit et les vibrations pourront être générés par : <ul style="list-style-type: none"> Les engins de travaux et par les avertisseurs sonores, Les matériels utilisés, Le trafic induit sur le réseau routier adjacent des zones de travaux (poids lourds et/ou trains pour le transport des matériaux et véhicules légers pour le déplacement des personnels intervenant sur les chantiers). Les différents sites de chantier se situent dans des zones où l'ambiance sonore est bruyante, gares, emprises ferroviaires situées au cœur de zones urbaines ou en zones urbaines. Les entreprises de travaux interviendront principalement aux horaires légaux de travail, soit entre 8h et 18h en semaine. Des travaux de nuit seront cependant possibles, en particulier au niveau des halles.	X		X		X			Effet moyen	Enjeu moyen	Impact moyen	R 7 – Mettre en place des dispositions pour limiter les nuisances sonores et les vibrations.	Impact faible
Pollutions des eaux et des sols 01 page 107	Les travaux peuvent être à l'origine de pollutions, modifier les conditions de développement des sols, créer des phénomènes d'érosion, de tassement, d'instabilité des sols, etc. Les pollutions des sols et des eaux en phase chantier peuvent induire selon leur ampleur une situation critique pour la vie aquatique et remettre en cause certains usages, mais demeurent cependant temporaires et se dissipent généralement après la fin des travaux. La faible ampleur des travaux, leur localisation sur des surfaces déjà largement artificialisées limitent les risques de pollutions importantes des eaux et des sols. Le risque vis-à-vis des eaux superficielles apparaît en outre très faible à négligeable, du fait de l'absence d'écoulement superficiel au droit ou à proximité des zones d'intervention.	X		X		X			Effet faible	Enjeu moyen	Impact faible	R 8 – Réduire les risques de pollutions des eaux et des sols	Impact négligeable

<p>Qualité des sites pollués 07 page 20</p>	<p>Les emprises de chantier s'inscrivent en dehors de tout site pollué répertorié dans les bases de données sur les sites et sols pollués. Cependant, le risque d'être confronté à des sols pollués lors de la phase travaux n'est pas à écarter dans le zone où les zones de travaux s'inscrivent dans des emprises ferroviaires, pouvant potentiellement être concernées par d'anciennes pollutions de sol.</p>	X			X																R 9 – Gérer les éventuels sols pollués.	Impact négligeable	
<p>Pollutions atmosphériques 07 page 21</p>	<p>Pendant les travaux, des perturbations prévisibles et évitables concernant la qualité de l'air sont attendues, notamment du fait des émissions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les gaz et les poussières fines produites par le passage des camions et engins de chantier, Les poussières émises lors des périodes sèches pendant les travaux de nivellement ou lors du transport de déblais ou de matériaux, Et dans une moindre mesure les odeurs émises notamment par les véhicules. <p>Les travaux envisagés seront séquencés de façon envergure et limités dans le temps et seront en outre réalisés en différentes phases et réparties en plusieurs sites. Ils se traduiront ainsi par des émissions de gaz et de poussières limitées.</p>	X			X																R 10 – Limiter les rejets dus au chantier dans l'atmosphère.	Impact négligeable	
<p>Déchets 07 page 21</p>	<p>Les travaux seront générateurs de déchets inertes, dangereux, industriels (sauf, des déchets assimilables à des déchets ménagers, etc.).</p>	X			X		X	X														R 11 – Maitriser les déchets dans les zones de chantier.	Impact négligeable
<p>Consommation d'énergie 07 page 21</p>	<p>Consommations accrues liées au carburant (camions, véhicules du personnel) et à l'utilisation des engins de chantier. Installations de chantier approvisionnées par un groupe électrogène pour la fourniture d'énergie nécessaire à l'éclairage des lieux de travail, au chauffage des locaux si ceux-ci s'avèrent indispensables.</p>	X			X		X																Impact faible
<p>Réseaux 07 page 22</p>	<p>Les travaux nécessiteront le déplacement, l'adaptation ou le rétablissement de réseaux existants. Les aménagements du PEM feront l'objet de demandes de Déclarations de Travaux auprès des différents concessionnaires potentiellement présents sur le site. Les réseaux existants au niveau des emprises ferroviaires concernées par les travaux projetés sont connus par le maître d'ouvrage.</p>	X			X		X																Impact faible
<p>Paysage 07 page 22</p>	<p>La phase des travaux entraîne une altération temporaire du paysage due au chantier. Ces impacts sont prévisibles et inhérents à tous travaux. Les travaux concernés s'inscrivent dans un environnement urbain et plus précisément dans un contexte ferroviaire. Les sensibilités paysagères des secteurs concernés sont ainsi faibles.</p>	X			X		X															R 12 – Intégration paysagère des travaux.	Impact négligeable
<p>Patrimoine 07 page 22</p>	<p>A l'inverse des sensibilités paysagères jugées relativement faibles, l'environnement urbain dans lequel s'inscrivent certains sites de travaux présente d'importantes sensibilités liées au patrimoine (AVAP de Libourne et périmètres de protection de monuments historiques). Les sites concernés sont notamment les quais de Vayres et la Gare de Libourne. Des secteurs de travaux sont situés dans une zone archéologique sensible (ZPPA). Intervention sur des espèces déjà très artificialisées et des surfaces d'impacts modestes.</p>	X			X		X															R 12 – Intégration paysagère des travaux.	Impact négligeable
<p>Habitats naturels/flore/faune 07 page 23</p>	<p>Habitat naturel sous emprise de faible intérêt. Aucune espèce floristique protégée d'importance patrimoniale n'a été relevée, seules des espèces communes vont être dérangées lors des travaux. Aucune zone humide n'est sous emprise du projet. Présence d'espèces exotiques envahissantes dans les zones de travaux.</p>	X	X	X	X	X	X	X														R16 – R18 – R20 – R22 – Maitriser les espèces invasives R24 – Conserver la flore en situation aut.	Impact négligeable
<p>Faune 07 page 23</p>	<p>Intervention sur des espèces déjà très artificialisées et des surfaces d'impacts modestes. Les impacts possibles en phase travaux concernent les passereaux communs et le lézard des murailles, avec le risque si aucune mesure n'est mise en œuvre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> Destruction des individus, Perturbation et le dérangement des individus. 	X	X	X	X	X	X	X														R17 – R19 – R21 – R23 – R25 – Choisir des périodes de travaux les plus favorables. R26 – Découverte future d'espèces protégées.	Impact faible à négligeable

INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION

Thème	Description des incidences avant mesures environnementales	Indicateurs						Niveau de l'effet	Niveau enjeu	Evaluation de l'impact avant mesures (impact brut)	Mesures	Evaluation de l'impact après mesures (impact résiduel)
		Dirige	Impacte ou modifie la température	Permanence	Quartiers	Moins bruyant	Long terme					
Climat (page 21)	Le projet œuvre à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs de déplacement qui y sont associés, en réduisant dans le même temps la part modale de la voiture particulière. Il participera ainsi à une mesure importante d'évitement de l'impact sur le climat au niveau global par aggravation des gaz à effet de serre. En outre, le mode de transport motorisé par énergie électrique correspond au mode présentant la plus faible empreinte carbone, en raison notamment de la source énergie utilisée en France (nucléaire, énergies renouvelables).	X		X		X	X	Effet positif	Enjeu fort	Impact positif		Impact positif
Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre (page 21)	Le projet œuvre à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs de déplacement qui y sont associés, en réduisant dans le même temps la part modale de la voiture particulière. Il participera ainsi à une mesure importante d'évitement de l'impact sur le climat au niveau global par aggravation des gaz à effet de serre. En outre, le mode de transport motorisé par énergie électrique correspond au mode présentant la plus faible empreinte carbone, en raison notamment de la source énergie utilisée en France (nucléaire, énergies renouvelables).	X		X		X	X	Effet positif	Enjeu fort	Impact positif		Impact positif
Sol et sous-sol (page 21)	Les incidences du projet sont liées à l'imperméabilisation des sols. Des incidences sont à retenir dans le sens où le projet, que ce soient les aménagements ferroviaires ou les aménagements du PEM Talence-Médouane, s'inscrit dans zones largement anthropisées et déjà significativement imperméabilisées. Les surfaces imperméabilisées supplémentaires liées au projet seront très faibles.	X		X	X	X	X	Effet négligeable	Enjeu faible	Impact négatif/absent	R 15 – Inertion paysagers du PEM Talence-Médouane	Impact négatif/absent
Écoulements des nappes (page 21)	Les aménagements projetés concernent que les couches superficielles du sol ou du sous-sol. Ils ne sont pas ainsi de nature à modifier ou perturber les écoulements des nappes superficielles pouvant se développer au droit de leurs sites d'implantation.	X		X	X	X	X	Effet négligeable	Enjeu faible	Impact négatif/absent		Impact négatif/absent
Écoulements superficiels (page 21)	Les aménagements projetés ne concernent en aucune manière des cours d'eau ou des écoulements temporaires. Aucun ouvrage de rétablissement hydraulique d'un cours d'eau ne sera créé ou modifié dans le cadre du présent projet.	X		X	X	X	X	Effet négligeable	Enjeu faible	Impact négatif/absent		Impact négatif/absent
Incidences hydrauliques (page 21)	Les surfaces imperméabilisées supplémentaires créées dans le cadre du projet au niveau de différents sites d'aménagement seront très faibles. Les incidences hydrauliques générées par la mise en œuvre du projet seront ainsi très réduites.	X		X	X	X	X	Effet faible	Enjeu faible	Impact négatif	R 13 – Gérer les eaux de ruissellement	Impact négatif/absent
Pollution chronique des eaux (page 21)	Les eaux de pluie ruisselant sur les surfaces imperméabilisées se chargent en poussières, en hydrocarbures, métaux lourds, ou autres produits, constituant de cette manière des flux polluants. Au regard des faibles surfaces imperméabilisées créées, les flux de pollution générés par le projet resteront très limités.	X		X	X	X	X	Effet faible	Enjeu faible	Impact négatif	R 13 – Gérer les eaux de ruissellement	Impact négatif/absent
Pollution accidentelle (page 21)	La pollution accidentelle correspond au risque issu d'un déversement de produits toxiques, polluants ou dangereux à la suite d'accidents de la circulation (renvois et renvois au niveau du PEM), lors d'incidents de chargement ou suite à une erreur de manipulation ou de défaut de stockage de ces produits. Les volumes de polluants pouvant être mis en jeu en phase exploitation du projet resteront limités.	X		X	X	X	X	Effet moyen	Enjeu moyen	Impact moyen	R 14 – Gérer les éventuelles pollutions accidentelles	Impact moyen
Usages des eaux et des milieux aquatiques (page 21)	Les flux de pollution chronique générés en phase exploitation seront faibles et les risques de pollution accidentelle resteront limités. Ces pollutions ne seront pas de nature à modifier la qualité des eaux des milieux aquatiques et à remettre en cause leurs usages.	X		X	X	X	X	Effet faible	Enjeu faible	Impact négatif	R 13 – Gérer les eaux de ruissellement R 14 – Gérer les éventuelles pollutions accidentelles	Impact négatif/absent
Transport collectif et modes de déplacements actifs (page 22)	À terme, le projet offrira une solution de transports en commun efficace aux habitants des zones traversées par l'axe ferroviaire favorisant le report modal vers ce mode collectif de transport, et également le report vers des modes actifs ou alternatifs de déplacement (marche à pied, vélo-rue, trottinettes, ...) auxquels il est souvent combiné. Il contribuera de cette manière à une amélioration des mobilités du quotidien.	X		X	X	X	X	Effet positif	Enjeu fort	Impact positif		Impact positif
Traffic routier et sécurité routière (page 22)	L'aménagement de la fréquentation attendue sur la ligne ferroviaire Libourne – Arcachon par la captation de nouvelle population tout le long de cet axe favorisera l'usage des transports en commun et participera ainsi à une réduction de la part modale de la voiture. En diminuant le trafic routier (3 700 km par jour) par un véhicule particulier supprimés par jour), le projet participera de cette manière à une amélioration de la sécurité routière. L'augmentation du nombre de trains sur la ligne va en revanche augmenter le risque au niveau des passages à niveau (PV). Il est à noter néanmoins que l'automatisation et la sécurisation du PNC au niveau d'Arsachon va dans le sens d'une meilleure	X		X	X	X	X	Effet positif	Enjeu fort	Impact positif		Impact positif

<p>Bruit 01 page 222</p>	<p>L'étude acoustique a montré que l'impact sonore du projet de Service Libourne - Arcachon ne modifie pas de manière significative la situation actuelle. Les écarts sont vraiment insignifiants avec une augmentation de 0,5 dB(A) sur la section Arcachon-Lamothe, de +0,2 dB(A) entre Lamothe et Bordeaux et de +0,5 dB(A) entre Bordeaux et Libourne. Le projet ne peut ainsi être considéré comme un aménagement significatif.</p> <p>L'impact sonore de la sous-station électrique de Gujan-Mestras n'engendrera pas de dépassements de valeurs d'émission réglementaires en façade des habitations les plus proches.</p> <p>En outre, le projet en favorisant le report modal véliculaire particulièrement conduira à une réduction du trafic sur les axes routiers de la zone sous influence du projet (-3700 véh./km par jour) et par voie de conséquence les nuisances induites (notamment nuisances sonores).</p>	X			X	X	X	X	X	Effet négligeable	Effort fort	Impact faible	Impact faible
<p>Activités économiques 01 page 332</p>	<p>L'amélioration de l'offre de service sur la ligne Libourne – Arcachon favorise les mobilités dans les zones traversées. Elle devrait profiter aux zones d'emplois situées sur l'axe ferroviaire, et bénéficier également aux services et commerces de proximité situés dans les zones de captation des différentes gares et haltes implantées sur l'axe ferroviaire.</p>	X			X	X	X	X	X	Effet positif	Effort moyen	Impact positif	Impact positif
<p>Paysage 01 page 222</p>	<p>Les différents travaux prévus dans le cadre du projet de service Libourne-Arcachon ne concernent que les emprises de l'infrastructure ferroviaire et ses différentes composantes. L'infrastructure ferroviaire étant déjà présente dans les paysages traversés, les aménagements ferroviaires prévus n'y modifieront pas de manière significative l'ambiance paysagère.</p> <p>Le projet du PEM Tolence-Médocaine est prévu dans les emprises ferroviaires et également dans les espaces publics proches. Il s'inscrit dans un contexte urbain peu sensible du point de vue paysager.</p>	X			X	X	X	X	X	Effet faible	Effort négligeable	Impact négligeable	R. 15 - Inertien paysagère du PEM Tolence-Médocaine. Impact négligeable
<p>Patrimoine 01 page 221</p>	<p>Site Patrimonial Remarquable Le projet en la gare de Libourne est situé au sein du Site Patrimonial Remarquable de Libourne. Il n'est pas en revanche directement concerné par les prescriptions du règlement du SPR de Libourne. Il se situe au sein des emprises ferroviaires et s'inscrit ainsi dans un environnement urbain ferroviaire. Les incidences du projet sur le patrimoine paysager des Faubourgs anciens de Libourne sont négligeables.</p> <p>Monument historique Les aménagements prévus au niveau de la halte de Vézère s'inscrivent dans le périmètre de protection d'un monument historique (MH). Il s'agit d'aménagements légers, qui s'implémentent en continuité de l'existant dans un contexte ferroviaire. Pas de co-visibilité avec le MH du fait de l'éloignement et de la présence de masques végétaux et du toit.</p> <p>Les aménagements prévus au niveau de la gare de Libourne s'inscrivent dans un contexte ferroviaire, au niveau d'un espace sans qualité paysagère et sans co-visibilité avec le monument historique concerné.</p> <p>Ces aménagements feront l'objet de procédures d'urbanisme.</p> <p>Aucun autre impact n'est attendu sur le patrimoine en phase d'exploitation</p>	X			X					Effet négligeable	Effort fort	Impact négligeable	Impact négligeable
<p>Santé 01 page 228</p>	<p>Le projet favorisera l'usage des transports collectifs et des modes actifs de déplacement qui y sont associés, en réduisant donc le même temps la part modale de la voiture particulière (3700 véh./km par jour). Il participera ainsi à réduire les émissions atmosphériques polluantes.</p> <p>L'exposition des populations soumise aux nuisances sonores liées au trafic ferroviaire ne sera pas augmentée significativement.</p> <p>Les flux de pollution chronique opérés en phase exploitation seront faibles et ne sont donc pas de nature à remettre en cause la qualité des eaux ou des sols. Pas de risque vis-à-vis de l'eau potable.</p> <p>Les risques de pollution accidentelle sont faibles au regard de la vocation des aménagements (trafic ferroviaire de voyageurs, pôles d'échanges multimodaux).</p>	X			X	X	X	X	X	Effet positif	Effort fort	Impact positif	Impact positif
<p>Milieu naturel 01 page 332</p>	<p>Les impacts du fonctionnement des lignes ferroviaires concernent la mortalité de la faune et les continuités écologiques.</p> <p>La voie étudiée ne constitue pas une barrière majeure pour la faune terrestre étant donné sa largeur, le relief peu accidenté, l'intensité du trafic, le dimensionnement des ouvrages hydrauliques, fabriques de culées en cas campagne.</p> <p>Le projet conduira à une augmentation levée du trafic ferroviaire : + 16 trains par jour sur la section Bordeaux – Arcachon et + 41 trains par jour sur la section Bordeaux – Libourne (60 à 168 trains par jour en situation actuelle sur ces sections).</p> <p>L'augmentation prévue du trafic ferroviaire ne modifiera pas la nature des espèces concernées par la mortalité actuelle. L'impact de cette augmentation sur la mortalité animale est difficilement quantifiable, mais ne devrait pas néanmoins modifier de manière substantielle la situation actuelle, au regard notamment de l'intensité du trafic qui restera limitée. L'impact de la circulation ferroviaire sur la mortalité animale restera minime comparé à celui généré par le trafic sur les axes routiers importants de l'axe d'étude.</p>	X	X	X	X	X	X	X	X	Effet faible	Effort faible	Impact faible	R06 - Réduire localement la mortalité. Impact faible

La synthèse des incidences en phase travaux révèle **que pour l'ensemble des thèmes, les impacts résiduels après mesures sont évalués de négligeables à faibles.**

En phase d'exploitation, l'étude met en avant un certain nombre d'impacts positifs du projet concernant notamment le climat, la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre, transport collectif et modes de déplacements actifs, trafic routier et sécurité routière, activités économiques et santé.

Par ailleurs, les impacts résiduels négatifs après mesures sont évalués de négligeables à faibles.

231) L'environnement physique

Impact sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique

Le climat ne constitue pas un enjeu par rapport aux types de travaux envisagés néanmoins, deux enjeux ressortent vis-à-vis de l'évolution du climat :

- La mise en œuvre du projet a pour objectif de réduire les pollutions atmosphériques, et notamment des gaz à effet de serre à l'origine du dérèglement climatique,
- L'évolution du climat entraîne des répercussions sur les infrastructures ferroviaires et leur exploitation (dilatation des rails, augmentation du risque incendie, endommagement des installations caténaïres).

L'impact du projet est positif car il participera à une mesure importante d'évitement de l'impact sur le climat au niveau global par aggravation des gaz à effet de serre (GES). Entre 2025 et 2050, le gain carbone total estimé sur 25 ans serait de 88 890 à 89 885 tonnes équivalent CO₂.

Impacts sur le sol et le sous-sol

Les impacts sont qualifiés de négligeables le projet intervenant essentiellement sur des installations existantes, aucune fondation profonde n'étant nécessaire et les surfaces imperméabilisées supplémentaires liées au projet étant très faibles.

Impacts sur la ressource en eau et risque de pollution des eaux et des sols

L'enjeu vis-à-vis des **nappes** est qualifié de moyen, en raison des potentiels besoins de rabattement de nappes superficielles lors de la phase travaux. L'enjeu est faible en phase exploitation.

L'enjeu vis-à-vis des **eaux superficielles** est qualifié de faible que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation et les incidences hydrauliques générées par la mise en œuvre du projet seront très réduites.

L'enjeu vis-à-vis de la **qualité de la ressource en eau** est qualifié de moyen lors de la phase travaux en raison des risques de pollution et de faible en phase exploitation du fait de flux de pollution très limité.

L'enjeu vis-à-vis des **sites et sols pollués** est qualifié de faible en phase travaux dans la mesure où les emprises de chantier s'inscrivent en dehors de tout site pollué référencé dans les bases de données du ministère de la transition écologique.

232) Le patrimoine et le paysage

Impacts sur le paysage

La thématique paysage au regard de la nature et des caractéristiques des travaux envisagés s'inscrivant dans un environnement urbain et plus précisément dans un contexte ferroviaire, ne constitue pas un enjeu. En outre ceux-ci concernent une infrastructure déjà présente dans les paysages traversés.

Le patrimoine historique et archéologique

A l'inverse, le patrimoine historique et archéologique de l'aire d'étude est riche (zone d'attention patrimoniale définie pour le site inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO, site inscrit défini au niveau du val de l'Eyre).

Plusieurs zones de travaux s'inscrivent dans des secteurs protégés vis-à-vis du patrimoine (notamment de la Gare de Libourne concernée par le périmètre d'un Site Patrimonial Remarquable et par le périmètre de protection d'un monument historique ; ou les quais de la halte de Vayres inscrits également à l'intérieur d'un périmètre de protection d'un monument historique, la gare d'Arcachon...)

L'aire d'étude abrite également de nombreuses zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA). Soumis à évaluation environnementale le projet entre dans le champ d'application de l'archéologie préventive.

Néanmoins, les aménagements prévus s'insérant dans un contexte ferroviaire, sans co-visibilité notable avec les éléments patrimoniaux et les mesures d'intégration paysagères proposées permettent de conclure à un impact résiduel négligeable.

233) Le milieu naturel

L'axe ferroviaire Libourne-Arcachon traverse et se situe à proximité de plusieurs périmètres faisant l'objet d'une protection réglementaire (plusieurs sites Natura 2000 liés à des milieux humides et aquatiques) et non réglementaire (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique).

L'essentiel des zones de travaux s'inscrit cependant en dehors des périmètres environnementaux. Seuls des travaux très ponctuels pourraient être réalisés au sein de tels périmètres, comme au niveau du Val de l'Eyre. L'enjeu est ainsi qualifié de moyen vis-à-vis de ces périmètres.

Le maintien de l'intégrité des réservoirs de biodiversité et des différents corridors écologiques est un enjeu fort vis-à-vis du projet envisagé sur l'axe Libourne-Arcachon (ligne ferroviaire pouvant constituer une barrière pour les déplacements de la faune).

Les zones de travaux s'inscrivent, que ce soient pour les aménagements ferroviaires envisagés ou pour le Pôle d'Echanges Multimodales Talence-Médoquine, dans des secteurs largement artificialisés, imperméabilisés et sont de surfaces modestes. Les habitats naturels rencontrés y sont de faible intérêt et la flore relativement banale. Ces zones sont en outre souvent colonisées par des espèces exotiques envahissantes. L'étude conclut à des impacts sur les habitats, flore et zones humides négligeables.

Les impacts sur la faune sont considérés comme faibles en phase d'exploitation en lien l'incidence du fonctionnement des lignes ferroviaires sur la mortalité de la faune et les continuités écologiques. Le choix des périodes de travaux les plus favorables limitera les impacts possibles concernant la destruction et le dérangement des individus.

234) Contexte socio-économique et déplacements

Impacts sur les activités économiques

L'enjeu est qualifié de moyen dans la mesure où le dynamisme économique du territoire est lié à la qualité du réseau de transport (accessibilité des zones d'emploi par exemple).

La gestion des emprises des chantiers et l'information des riverains et usagers permettront de limiter les perturbations des activités économiques des différentes zones urbaines dans lesquelles ils s'inscrivent (commerces, services, ...).

L'impact final du projet est évalué positivement et devrait profiter aux zones d'emplois situées sur l'axe ferroviaire, et bénéficier également aux services et commerces de proximité

situés dans les zones de captation des différentes gares et haltes implantées sur l'axe ferroviaire.

Impacts sur les déplacements

Le projet intervient dans un territoire au trafic routier congestionné. A titre d'illustration, l'application GPS TomTom classait Bordeaux comme la quatrième ville la plus congestionnée de France en 2021. La thématique déplacement sur ce territoire constitue un enjeu important au regard des difficultés qui y sont rencontrées (congestion du trafic routier, nuisances induites, desserte non adaptée, etc.).

Bien que temporaires, les travaux entraîneront un certain nombre de perturbations (accès et déplacements) donc l'impact global est qualifié de faible.

À terme, le projet offrira un impact positif avec une solution de transports en commun aux habitants des zones traversées par l'axe ferroviaire favorisant le report modal et vers des modes actifs ou alternatifs de déplacement. En diminuant le trafic routier (3 700 km parcourus par un véhicule particulier supprimés par jour), le projet participera également à une amélioration de la sécurité routière.

235) Nuisances et pollutions atmosphériques

Bruit

La thématique bruit constitue un enjeu fort, au regard de la nature de l'infrastructure concernée par le projet et des zones urbaines traversées.

Suite à la période travaux qui fera l'objet de diverses dispositions pour limiter les nuisances sonores et les vibrations, l'étude acoustique a montré que l'impact sonore du projet de service Libourne - Arcachon ne générera pas plus de 2 dB(A) par rapport à la situation actuelle.

L'exposition des populations soumises aux nuisances sonores liées au trafic ferroviaire ne serait pas augmentée.

L'impact sonore de la sous-station électrique de Gujan-Mestras n'engendrera pas de dépassement de valeurs d'émergence réglementaires en façade des habitations les plus proches. Il en est de même pour l'impact sonore du fonctionnement des aménagements réalisés au niveau des terminus. En outre, le projet en favorisant le report modal véhicule particulier/train conduira à une réduction du trafic sur les axes routiers de la zone sous influence du projet et à une réduction induite des nuisances sonores.

Pollution atmosphérique

La qualité de l'air et la pollution atmosphérique constituent une préoccupation territoriale importante notamment au regard des importants pôles démographiques de l'aire d'étude (Bordeaux Métropole, Libourne et le Bassin d'Arcachon) et des dépassements de qualité qui y ont été constatés.

Pendant les travaux, l'impact résiduel est évalué comme négligeable concernant les gaz et poussières fines produites, du fait de l'envergure des travaux.

Le bilan carbone réalisé montre que la phase travaux serait à l'origine de l'émission de 10 768 tCO₂e.

A l'inverse le projet possèdera un impact positif en phase d'exploitation grâce à la réduction de la voiture particulière et participera ainsi à réduire les émissions atmosphériques polluantes

(particules fines, oxydes d'azote, monoxyde de carbone, ...) et les émissions de gaz à effet de serre (CO₂).

Le mode de transport motorisé par énergie électrique correspond au mode présentant la plus faible empreinte carbone et le bilan carbone réalisé montre ainsi que le projet permettra d'éviter entre 2025 et 2050 l'émission de 88 890 à 89 885 tonnes équivalent CO₂.

Sécurité

Les différents chantiers sont soumis aux dispositions de la loi n°93-1418 du 31 décembre 1993 concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, du décret n°94-1159 du 26 décembre 1994 relatif à l'intégration de la sécurité et à l'organisation de la coordination et du décret n°95-543 du 4 mai 1995 relatif au collège interentreprises de sécurité, de santé et de conditions de travail. Toutes les occupations du domaine public viaire réalisées dans le cadre des travaux feront l'objet d'une autorisation préalable d'occupation ; cela concerne notamment le raccordement au réseau public.

La sécurité des chantiers concerne aussi bien les usagers de l'espace public (notamment au niveau du chantier du PEM de Talence-Médoquine) que les personnels travaillant sur le chantier. Les causes d'insécurité aux abords des chantiers sont multiples. Elles sont généralement dues à la confrontation entre engins de chantiers, multiplicité des entreprises de travaux et circulation générale. Cette insécurité est logiquement liée aux problématiques d'accessibilité.

Les différentes mesures de réduction présentées ainsi que l'isolement des différents sites du chantier (et notamment ceux prévus au niveau des emprises ferroviaires) limite néanmoins les risques vis-à-vis de la sécurité des riverains.

236) Effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact présente sommairement les autres projets connexes :

- Pôle d'Echanges Multimodal de Libourne en cours d'élaboration
- Les implantations des stations sous électriques de Canauley et de Gazinet
- Et les besoins en stationnements véhicules particuliers et vélos au niveau des points d'arrêt entre Libourne et Arcachon. L'étude a ainsi évalué un besoin de 1 911 places supplémentaires pour le stationnement des vélos et 807 places supplémentaires pour le stationnement des véhicules particuliers par rapport à l'existant sur l'ensemble de l'axe.

237) Vulnérabilité aux risques naturels

L'enjeu est faible au regard de la nature des travaux envisagés, qui ne conduiront pas à augmenter la vulnérabilité de l'infrastructure vis-à-vis des **risques sismiques et météorologiques**.

L'enjeu lié aux **mouvements de terrain** peut être qualifié de moyen du fait des aléas de retrait-gonflement des argiles moyen à fort et au regard de la nature des travaux envisagés pour lesquels le maître d'ouvrage se conformera aux prescriptions géotechniques correspondantes.

Aucun des sites de travaux n'est concerné par la présence d'une cavité souterraine non minière.

L'enjeu lié au risque **inondation** peut être qualifié de fort, du fait de l'implantation de certains sites de travaux dans des secteurs potentiellement soumis à des inondations (Bassin d'Arcachon et vallée de l'Eyre, vallée de la Garonne et vallée de la Dordogne).

La SNCF a mis en place un système d'alerte et un plan d'action pour assurer la sécurité des voyageurs en toutes circonstances et restaurer le service normal le plus rapidement possible.

Les installations de la sous-station électrique seront également mises en œuvre au-dessus de la cote de référence de façon à les préserver du risque inondation.

Par ailleurs dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a mis un point de vigilance concernant la prise en compte du risque inondation sur les secteurs des gares d'Arcachon et Gujan-Mestras.

Au regard de l'augmentation de la circulation des trains et de la vulnérabilité de l'infrastructure ferroviaire, l'enjeu lié au **risque feu de forêt** peut également être qualifié de fort.

A noter qu'aucun site de travaux ne concerne une commune faisant l'objet d'un PPRIF. Par ailleurs, au droit des communes forestières, la SNCF applique déjà les mesures obligatoires de débroussaillage et de maintien en état débroussaillé sur une profondeur de 50 m aux abords des constructions, chantiers, travaux et installations de toute nature.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a considéré que le risque de feu de forêt était convenablement pris en compte à l'exception des règles relatives aux travaux conformément au PPRIF de Biganos.

238) Vulnérabilité aux risques technologiques

De nombreuses ICPE se situent à proximité de la ligne Libourne-Arcachon et de certains sites de travaux.

Deux sites classés SEVESO faisant l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques interceptent le périmètre projet.

Le premier site concerne l'établissement CEREXAGRI qui se situe à proximité des quais de la halte de Bassens. Les travaux d'allongement des quais se situeraient en partie en zonage B1 du PPRT qui correspond à une zone d'aléa toxique de niveau Moyen+ se traduisant par des effets irréversibles.

Le porteur de projet propose deux solutions qui sont encore en cours d'étude. La première se traduirait par 28 m linéaire de quais inscrits dans le zonage B1 (quais V1 et V2). La seconde limiterait ce linéaire à 13 m (quai V1) est la solution privilégiée présentée à l'enquête publique.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a rappelé qu'en « zone B, seuls sont autorisés, les constructions, installations ou dessertes locales strictement nécessaires au fonctionnement des services publics ou collectifs et qui n'ont pas pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées au risque. L'allongement du quai conduira inévitablement à une augmentation de la fréquentation, au regard des dispositions précédemment évoquées, le projet ne doit pas être implanté en zone B. **Le porteur de projet pourrait étudier de décaler son aménagement vers la partie située le plus au Nord étant donné qu'en l'état cet aménagement ne respecte pas le PPRT.** »

Le deuxième site concerne les établissements DPA, FORESA France, SIMOREP & Cie qui se situent au nord de la commune de Bassens. La ligne traverse les zonages bp1 et bp2 (aléa

suppression faible). Le linéaire concerné étant faible (600 m environ), la durée d'exposition à ce risque pour un train et ses voyageurs est très faible.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a rappelé que même si l'étude d'impact indique que la probabilité de la survenue d'un accident lors du passage d'un train est ainsi très faible, il faut se référer aux prescriptions du règlement de ce PPRT (dispositions constructives, étude particulière...).

239) Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

L'étude d'impact conclut à l'absence **d'effet d'emprise** et ainsi d'impact direct sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire.

L'axe ferroviaire intersecte ou longe plusieurs sites Natura 2000. Toutefois, l'essentiel des aménagements projetés (ferroviaires ou PEM), s'inscrit en dehors des périmètres de ces sites Natura 2000. Seuls les travaux de renforcement de la caténaire s'inscriront dans les sites Natura 2000 définis au niveau du Bassin d'Arcachon (ZPS et ZSC) tout en restant limités aux emprises ferroviaires.

L'absence d'impact direct notable sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 attendue en **phase travaux** est justifiée par : la faible envergure des travaux, leur répartition en des sites distincts situés pour l'essentiel en position relativement éloignée des sites Natura 2000 limitant significativement les risques de pollutions importantes, et ce d'autant que des mesures seront mises en œuvre. La position éloignée des zones de travaux par rapport au réseau hydrographique et le phénomène d'autoépuration dans les milieux aquatiques limitent le risque qu'une pollution puisse dégrader de manière notable des milieux aquatiques intégrés au réseau Natura 2000.

Concernant **l'effet des rejets pluviaux**, l'étude d'impact décrit que les aménagements ferroviaires et les aménagements du futur PEM projetés s'inscrivent dans des zones largement artificialisées et imperméabilisées. Les nouvelles surfaces créées dans le cadre du projet resteront réduites, limitant de ce fait les incidences de la pollution chronique générée par le ruissellement des eaux de pluie sur ces surfaces imperméabilisées.

Néanmoins l'évolution du trafic ferroviaire sur la ligne Libourne-Arcachon à attendre générera une augmentation des particules susceptibles d'être acheminées ensuite via les eaux de ruissellement vers le réseau hydrographique inscrit en Natura 2000. Ces rejets de pollution chronique supplémentaires resteront diffus tout au long du linéaire de la ligne ferroviaire. Aucun aménagement nouveau n'est à priori susceptible de concourir à la concentration d'eaux polluées en un lieu donné.

Le projet se traduira par un **renforcement de l'effet barrière** en lien avec l'augmentation du nombre de trains sur l'axe ferroviaire Libourne. Au global, le trafic représente un train tous trafics confondus toutes les 8 à 11 minutes en moyenne selon les tronçons et un trafic en période nocturne faible.

L'infrastructure traverse notamment les vallées de la Leyre, la Garonne et de la Dordogne intégrées au Réseau Natura 2000. L'augmentation de la fréquence des trains n'y renforcera pas l'effet barrière de l'infrastructure vis-à-vis des corridors écologiques que constituent ces milieux, dans la mesure où le franchissement des cours d'eau et des milieux associés s'effectuent par l'intermédiaire d'ouvrages d'art existants permettant la perméabilité de l'infrastructure vis-à-vis du déplacement de la faune d'intérêt communautaire, et notamment celle plus ou moins inféodée aux milieux aquatiques.

La réalisation de l'opération, notamment pendant sa phase de travaux, étant susceptible de porter atteinte à des espèces dont l'intérêt écologique justifie la conservation, une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux individus d'espèces protégées ou à leurs habitats pourra, le cas échéant, être nécessaire en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

24) Avis de l'Autorité environnementale

241) Avis de l'AE

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. **Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact** présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public.

L'IGEDD (Inspection générale de l'environnement et du développement durable) a rendu son avis délibéré n° 2023-12 adopté lors de la **séance du 20 avril 2023**.

L'Ae a consulté par courriers en date du 21 février 2023 :

- le préfet de département de la Gironde, qui a transmis une contribution en date du 27 mars 2023,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle-Aquitaine, qui a transmis une contribution en date du 20 mars 2023,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle-Aquitaine.

L'IGEDD conclut que le dossier est illustré et clair.

Les **principaux enjeux identifiés** par l'Ae sont :

- le bruit, les vibrations et la qualité de l'air pour les riverains, liés à l'évolution du trafic ferroviaire et routier, en phase de travaux comme d'exploitation ;
- la biodiversité, les milieux aquatiques et les zones humides, en particulier les continuités écologiques, les objectifs de conservation des sites Natura 2000 et les autres zonages environnementaux ;
- les émissions de gaz à effet de serre,
- la gestion économe de l'espace du fait de l'urbanisation induite,
- les risques (littoraux, inondations, technologiques et feux de forêts).

Dans son introduction l'IGEDD revient sur **le périmètre** de l'étude d'impact « ne porte que sur les travaux nécessaires à l'aboutissement de l'augmentation de la fréquence de service Arcachon-Libourne du RERM démarrée en 2020, et non sur le projet de service de cette ligne ni sur le projet de RER métropolitain dont elle ne constitue qu'une opération ».

Et prononce en conséquence un avis tranché « la majeure partie des évaluations fournies, et en particulier les études de fréquentation et de trafic, les émissions de gaz à effet de serre et l'étude socio-économique, fondées sur un périmètre erroné, aboutissent à des résultats incomplets. Les résultats de la consultation publique n'ont pas été pris en considération, questionnant notamment le contenu du projet d'ensemble et des choix qui s'avèrent majeurs

pour l'atteinte des objectifs assignés au projet : terminus, haltes, pôles d'échanges, fréquence etc.

A ce titre, la 1^{ère} recommandation de l'Ae porte sur la révision de l'étude d'impact afin qu'elle porte sur l'ensemble du projet de RERM.

Lors de la consultation inter-administrative, ce même point de vigilance a été identifié par les services de l'État, exprimé par la DDTM de Gironde, la DREAL Nouvelle-Aquitaine et la DRAC Nouvelle-Aquitaine. L'étude d'impact faite porte sur le projet technique ferroviaire mais ne prend pas en compte les sujets d'aménagements nécessaires tels que les parkings (places de stationnement véhicules particuliers, places de stationnement vélos), le cheminement pour accéder aux haltes/gares (itinéraires sécurisés en modes doux, renforcement des TC...), la densification autour des gares, etc. SNCF Réseau a répondu en séance que ces aménagements étaient portés par les différentes collectivités concernées et qu'à ce jour, excepté le PEM de Talence-Médoquine, aucune opération suffisamment mature n'a émergé.

Le responsable Mobilité de la région ; le Président Lagrave, nous a indiqué au cours de l'entretien du 04/09/2023 :

- Concernant Les PEM en cours de l'axe Libourne-Arcachon :
 - Libourne : études en cours avec phase PRO à lancer (livraison 2026-2027).
 - Bassens : travaux achevés en 2024.
 - La Teste : réflexions en cours pour lancement d'un projet.
 - Les PEM de Biganos, Arcachon, La Hume, Gujan, Le Teich, Marcheprime, Gazinet-Cestas, Pessac, Alouette, Cenon et La Gorp sont déjà aménagés, même si des adaptations/extensions pourraient être menées à l'avenir.

Le PEM de Médoquine sera aménagé pour la réouverture de la halte. On est bien à 50 places VL dans le programme, 30 sur le plateau bas et 20 sur le plateau haut.

242) Réponse du maître d'ouvrage

Le mémoire en réponse daté du 23 juin 2023 reprend et commente de façon exhaustive les recommandations de l'Ae. Le support est étayé et synthétique.

La traçabilité des modifications apportées à l'étude d'impact reste difficile à apprécier pour un public non expert. La prise en compte de certaines recommandations de l'Ae et les améliorations portées au projet auraient pu faire l'objet d'une présentation plus claire en cohérence avec l'objectif de communication et d'association du public et des collectivités exprimé par les maîtres d'ouvrage.

A noter que dans son mémoire en réponse le maître d'ouvrage n'a pas eu connaissance de l'intégralité du courrier de la DDTM du 27 mars 2023 et du courrier de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle-Aquitaine du 20 mars 2023, émis suite à la sollicitation de l'AE, ainsi ni a pas répondu. Ces documents lui ont été fournis par la commission d'enquête.

Analyse de l'étude d'impact et périmètre

Il répond en premier lieu sur la question primordiale du **périmètre**. Contrairement à l'ambition globale des porteurs du RER Métropolitain traduite dans leur feuille de route, ainsi qu'à la phase de concertation portant sur les 3 lignes, **l'étude d'impact est restreinte au projet de service Libourne Arcachon.**

La justification s'appuie :

- Sur le volet ferroviaire, trois projets de service, indépendants fonctionnellement, temporellement et géographiquement
- Sur une décision citée par le maître d'ouvrage lors de sa rencontre du 20 octobre 2020 avec certains membres de l'IGEDD
- Sur une instruction indépendante qui sous-entend la soumission des autres projets de ligne aux questions d'évaluation environnementale.

L'Ae recommande **d'approfondir l'évaluation des incidences et la définition des mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation et de les proportionner aux enjeux principaux du projet et du territoire.**

Le maître d'ouvrage répond que les études d'avant-projet sont en cours, en particulier pour les aménagements des deux terminus, les adaptations de quais et le renforcement des Installations Fixes de Traction Electrique. Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage ne possède pas d'études avec un niveau de maturité suffisant pour présenter l'organisation du chantier et la méthodologie de travaux. A titre d'information l'ordonnancement des travaux a été complété à l'étude d'impact ainsi que les principes généraux d'organisation du chantier pour la réalisation des espaces publics au niveau du PEM, préalablement à l'enquête publique.

Il apporte néanmoins des compléments concernant le site Talence-Médoquine. Le maître d'ouvrage conclut sur l'absence de mesures spécifiques qui nécessiteraient des compléments en dehors de la prise en compte des impacts classiques liés à un chantier (nuisances sonores, déchets, propreté, etc.). Il expose les principes généraux d'organisation du chantier et confirme qu'une mission d'OPC mutualisée (Ordonnancement, Pilotage, et Coordination) a été validée pour ce site afin de coordonner les interventions de Bordeaux Métropole et SNCF G&C garantir la gestion des interfaces en phase chantier.

Un observatoire du bruit a été mis en place, afin de prévoir des mesures à mettre en œuvre en phase chantier.

Pour répondre à la recommandation de l'AE de **description de l'arbre des décisions ou des solutions de substitution** étudiées par la maîtrise d'ouvrage à l'échelle du projet d'ensemble et donc relatives au périmètre et au contenu du RERM, le maître d'ouvrage commente les points notables de l'étude de préfiguration menée conjointement par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en 2017-2018. Cette étude a permis la définition de la feuille de route du RER Métropolitain bordelais votée par les deux collectivités en 2018. En complément de sa mise à disposition du public durant la phase de concertation, elle est ajoutée en annexe de l'étude d'impact.

Les principaux éléments notables avancés par le maître d'ouvrage sans complément de justifications :

- La configuration du réseau ferroviaire présentée dans la feuille de route constitue le scénario avec le meilleur rapport entre investissement et atteinte des objectifs recherchés et s'appuyant au maximum sur les infrastructures existantes et leur fonctionnement pour augmenter le service, sans création de voie nouvelle.
- Pour ce qui concerne les choix de lignes, plusieurs scénarios ont été évalués

- Pour ce qui est des terminus des lignes, ceux-ci ont été choisis en fonction de leurs intérêts, en tant que pôles de vie importants (comme le sont Libourne, Arcachon) 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 de services RER.

Par ailleurs le maître d'ouvrage a **explicité les exclusions au projet** :

- **Autres pôles d'échanges multimodaux.** Si le maître d'ouvrage confirme que le seul PEM sera celui de Talence Médoquine, il s'engage dans sa réponse vis-à-vis des demandes de création de haltes exprimées lors de la concertation. Il formalise ainsi l'engagement d'étude de faisabilité d'ici fin 2023 afin d'éclairer les décideurs avec des éléments tangibles en matière de potentiel de fréquentation, insertion territoriale, exploitation ferroviaire et infrastructures nécessaires.
- **Aménagements de mise en accessibilité des gares déjà pris en charge via le 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 et Factice-Biganos figurent à l'agenda d'accessibilité programmée, sachant que :

- les gares de Libourne, Cenon, Pessac-Alouette et Pessac ont vu leurs aménagements 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 gare d'Arcachon sont programmés postérieurement à l'aménagement du terminus
- les travaux à Factice-Biganos restent à définir (indépendamment des travaux du projet de service Libourne – Arcachon).

Par ailleurs, les gares de La Teste, Gujan-Mestras, La Gorp, sont déjà accessibles. Quant à la nouvelle halte « Talence-Médoquine », elle sera accessible PMR dès son ouverture.

Enfin, pour 107 gares et haltes de Nouvelle-Aquitaine, la convention d'exploitation TER entre SNCF Voyageurs et la Région Nouvelle-Aquitaine permet une prise en charge des voyageurs PMR via le dispositif « Accès TER ». Cela concerne Libourne, Bassens, Bordeaux-Saint-Jean, Pessac, Gazinet-Cestas, Marcheprime, Biganos-Factice, Le Teich, Gujan-Mestras, La Hume, La Teste et Arcachon sur l'axe Libourne-Arcachon.

- **Aménagements, qualifiés de « connexes ».** Concernant l'exemple de création possible d'une passerelle en gare d'Arcachon, le maître d'ouvrage justifie sa non prise en compte au périmètre projet, s'agissant d'une ambition d'un tiers, sans étude connue sur sa nécessité pour le projet ou pour des motifs de sécurité ou d'accessibilité.

L'Etat souhaite également que le maître d'ouvrage motive **les choix d'une offre de service d'un train toutes les 30 min et celui de l'amplitude horaire**. Le maître d'ouvrage met en avant le souhait des partenaires du RER Métropolitain d'adopter une démarche progressive, soutenable financièrement mais également opérationnellement au motif qu'un projet plus ambitieux nécessite davantage d'aménagements et donc de temps pour les réaliser.

Il confirme néanmoins que le cadencement à 15' est un objectif et qu'il sera poursuivi dans une seconde temporalité, sans présenter clairement les études correspondantes restant à mener ou les interactions en termes de travaux d'aménagements.

Enfin afin d'explicitier **le dimensionnement des stationnements pour les vélos et voitures individuelles**, le maître d'ouvrage décrit de façon détaillée la méthodologie utilisée ainsi que les résultats des fréquentations sites, trafic, part modale sans revenir sur la question de la billettique et de l'intégration de l'accès aux parkings relais et aux parkings pour les cycles (ressort des collectivités), hors périmètre projet.

Solutions de substitution raisonnables et choix du parti retenu

L'Ae recommande d'inclure dans le chapitre sur le choix du parti retenu une analyse détaillée des résultats de la concertation avec le public comportant une justification argumentée des choix opérés à l'aune de cette concertation.

Le choix du parti retenu fait suite à l'étude d'opportunité conduite par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en 2018.

Dans un but de pédagogie, les partenaires et maîtres d'ouvrage ont souhaité intégrer la concertation préalable de la ligne Libourne Arcachon dans un contexte global RERM. La moitié des interventions lors de cette phase de concertation portaient sur la feuille de route déjà validée du RERM (dont dispositif global de diamétralisation, terminus...).

Néanmoins il a été consenti qu'à la suite des demandes du territoire exprimées lors de la concertation de l'automne 2022 de créer nouvelles haltes (Lormont, Toctoucau, Pierroton) sur le périmètre Libourne - Arcachon, les cofinanceurs conviennent de revenir vers les demandeurs (collectivités, associations, comité, ...) avec des éléments tangibles en matière de potentiel de fréquentation. Une étude de faisabilité aurait dû démarrer d'ici fin 2023. Pour les nouveaux projets de gares / haltes qui aboutiront, ils s'inscriront post horizon 2030.

En complément du mémoire en réponse à l'Ae, le maître d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole) et les partenaires financeurs du projet (Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et l'Etat) ont rendu public sur le site dédié au projet, le site de la CNDP et sur la plateforme de la concertation un compte rendu daté du 14 février 2023 apportant une justification argumentée des choix questionnés dans le cadre de la concertation.

État initial

Le maître d'ouvrage apporte une réponse concise à l'Ae sur la recommandation de redéfinition du scénario de référence en prenant en compte les autres projets, y compris d'infrastructures comme, par exemple, les aménagements de l'A62. Il confirme que le scénario sans projet prend en compte les autres projets relatifs aux infrastructures de transport, et notamment les projets de lignes de bus Express (anciennement bus à haut Niveau de service), les voies réservées au co-voiturage et au transport en commun (RD106, RD113), les voies réservées au transport en commun sur l'A62, sans plus de détails.

L'Ae recommande de reprendre les études en se fondant sur l'état initial avant augmentation du trafic sur l'axe Arcachon – Bordeaux et de compléter ou revoir en conséquence les mesures d'évitement ou de réduction voire de compensation nécessaires.

L'état initial fondé sur l'état des circulations en 2022 aurait dû être modifié en reprenant la situation 2020 en matière de circulations ferroviaires, afin de pouvoir prendre en compte l'augmentation mise en œuvre du nombre de TER induite par le projet et notamment les incidences relatives notamment au bruit et aux continuités écologiques.

Dans l'attente sont précisées les évolutions des circulations entre 2020 et 2022 a été la suivante :

■ + 5 trains par jour sur le tronçon Arcachon-Bordeaux (55 trains/j en 2022, 50 trains/j en 2020) ;

■ + 12 trains par jour sur le tronçon Libourne-Bordeaux (35 trains/j en 2022, 23 trains/j en 2020).

Le renfort de trains RER sur ces deux tronçons se sont fait essentiellement en creux d'offre, en journée. Les heures de départ ou d'arrivée de ces trains supplémentaires s'inscrivent dans le créneau horaire 6 h – 22 h. Seul un train supplémentaire au départ de Bordeaux est noté avec une arrivée au-delà de 22 h (22h25).

Bruit, les vibrations et la qualité de l'air pour les riverains, liés à l'évolution du trafic

L'Ae recommande de compléter les mesures de bruit pour couvrir l'ensemble des tronçons de la ligne et de rehausser l'ambition du projet en traitant les points noirs du bruit (ou les points s'en rapprochant) préexistants.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage détaille les outils et méthodologies utilisées pour l'analyse de l'incidence bruit.

Le maître d'ouvrage confirme par ailleurs que la remise à plat des hypothèses d'évolution de trafic a permis d'identifier une sous-évaluation du volume global de trafic sur certaines branches. Sans préciser les échéances, ni les supports de résultats, le maître d'ouvrage précise que ces nouvelles hypothèses vont être utilisées pour déterminer les points noirs du bruit et leur impact sur le classement des voies sera vérifié. Les éventuelles modifications de classement lié à ces changements d'hypothèses seront proposées à la préfecture de Gironde (DDTM 33) qui pourra prendre un arrêté modificatif le cas échéant.

Le maître d'ouvrage propose en complément de sa confirmation du respect des émergences réglementaires d'intégrer à l'étude d'impact présentée à l'enquête publique les simulations des valeurs d'émergences acoustiques liées aux aménagements de la sous-station électrique et des terminus par classe de 1 dB(A), de 0 à 5 dB(A) pour la période diurne et de 0 à 3 dB(A) pour la période nocturne.

Le maître d'ouvrage complète en indiquant que l'étude a mis en avant l'existence de Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNB) sur la ligne Libourne-Bordeaux dès l'état initial et donc non liés au projet de service.

Leur résorption s'inscrira dans le cadre d'un programme national conduit par SNCF Réseau en partenariat avec l'État et s'inscrivant dans le plan de relance France 2030.

Dans son courrier du 20 mars 2023, suite à la sollicitation de l'AE, l'ARS a souligné, pour la halte de Bassens, la localisation du projet en zone de bruit critique communale du plan de prévention bruit dans l'environnement (2019) et l'objectif de ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit. Il rappelle que pour les communes de Saint Loubès, Saint

Sulpice et Cameyrac, Vayres et Libourne, l'isolation acoustique des bâtiments devra respecter les prescriptions dans le cas d'une évolution du classement sonore. Par ailleurs, il demande une attention particulière du maître d'ouvrage sur le bruit en phase travaux (mise en place d'un référent et numéros unique).

Enfin des contrôles de niveaux sonores devront être réalisés au début d'exploitation pour vérifier l'absence de dépassement des valeurs réglementaires le long de la voie ferrée, avec mesures de réduction le cas échéant.

Le maître d'ouvrage n'apporte aucun élément de réponse à la question de l'Ae relative aux **éventuelles nuisances supplémentaires générées par la circulation routière à hauteur des passages à niveaux** et le cas échéant aux mesures de réduction.

Cependant, le sujet a déjà été évoqué dans les réponses à la concertation préalable. « L'incidence sur les passages à niveau sera donc limitée et ne devrait pas induire d'aggravation de la congestion routière. Sur les mouvements techniques, ceux-ci continueront d'utiliser les deux itinéraires empruntés actuellement, à savoir des manœuvres par le fond de gare vers les voies de service et via le tiroir T15, qui nécessitent elles de franchir le passage à niveau n°22. Ces manœuvres sont nécessaires pour la mise à quai et le remisage des rames, donc concentrées en tout début et toute fin de journée, avec un faible recouvrement sur les heures de congestion routière ».

La biodiversité, les milieux aquatiques et les zones humides, en particulier les continuités écologiques, les objectifs de conservation des sites Natura 2000 et les autres zonages environnementaux

L'Ae recommande de revoir le niveau d'enjeu attribué à la faune volante (globalement qualifié de moyen) et le cas échéant de le rehausser pour certaines espèces, notamment de la forêt des Landes.

Le maître d'ouvrage justifie son choix de ne pas revoir le niveau notamment aux motifs que :

- les zones traversées par l'infrastructure sont caractérisées par la présence de boisements et fourrés le long des voies, où nichent de nombreuses espèces protégées courantes
- Les abords immédiats des voies et gares possèdent en revanche une avifaune anthropique banale ou dont la présence n'a pas été révélée dans le cadre de l'inventaire quatre saisons
- L'infrastructure ferroviaire concernée par le projet longe uniquement deux ZPS.
- De nombreuses espèces de chauves-souris sont susceptibles de chasser près des voies (dont les gîtes potentiels ne seront pas concernés par les travaux envisagés et du fait de la faible augmentation de trafic ferroviaire attendue (+ 16 trains supplémentaires par jour dans la traversée de la Forêt des Landes) essentiellement sur le créneau 6h-22 h)

L'Ae recommande de mieux caractériser les incidences de l'augmentation de trafic sur la ligne Arcachon-Libourne sur la faune (les quantifier, les localiser) et de renforcer les mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation de celles-ci.

Le maître d'ouvrage appuie son argumentaire sur l'infrastructure existante du projet ne modifiant pas la nature des espèces concernées par la mortalité actuelle, sur l'augmentation limitée du nombre de trains notamment sur la portion Bordeaux Arcachon la plus riche en biodiversité, sur les horaires concernés, et sur le profil des sections (Section bordée d'un côté d'une végétation arborée dans la traversée de Forêt des Landes

Section à fort déblai dans la traversée de la zone urbaine de Bordeaux) limitant l'effet barrière et la mortalité pour la faune volante.

En termes de suivi de mortalité il s'engage à communiquer les résultats à la DREAL, sans autres compléments d'informations.

Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre

Le maître d'ouvrage a formalisé son engagement à réaliser le bilan carbone de la phase travaux et l'a intégré à l'étude d'impact mise à l'enquête publique.

L'étude d'impact soumise à l'enquête publique intègre effectivement le bilan carbone de la phase travaux estimée à l'origine d'une émission de 10 768 tCO₂e. **Entre 2025 et 2050, le gain carbone total estimé sur 25 ans serait de 88 890 tCO₂e à 89 885 tCO₂e.**

Par ailleurs, il présente les estimations d'évitement carbone à différents horizons (2025, 2030, 2050) en ayant pris soin de se baser sur l'année 2020 en référence. A horizon 2025, 2030 et 2050, **les émissions évitées représentent respectivement 1922 tCO₂e/an, 3 848 tCO₂e/an et 2968 tCO₂e/an (ou 1973 tCO₂e/an pour l'hypothèse basse). A noter pour comparaison qu'une émission de 1 992 t CO₂e /an correspond à 0,06% des émissions totales du scénario de référence.**

En 2050, dans les deux hypothèses de calcul, le gain carbone de ce projet est moins marqué qu'en 2030 du fait notamment de la part très majoritaire des motorisations électriques et hybrides prévues à cet horizon temporel dans le parc roulant.

Ce bilan réalisé sur la base des simulations de trafic et intégrant les émissions relatives aux travaux montre que **le projet de service Arcachon-Libourne permet de réduire les émissions de GES liés aux déplacements internes en Gironde par rapport aux scénarios de référence SA 2020 à partir de 2030, et de façon durable dans le temps.**

Le bilan met également en avant la part très majoritaire des émissions liées aux véhicules particuliers par rapport aux autres types de déplacements, et ce quel que soit l'horizon temporel considéré (même dans le scénario 2050 où 94% du parc roulant VP est en motorisation électrique). Ce constat confirme l'importance des mesures d'incitation au report modal pour les trajets quotidiens de la voiture particulière vers les transports en commun.

Aucune précision n'est apportée sur le questionnement général des améliorations préconisées en termes d'accès aux modes actifs ou de cheminements (Bassens, Gazinet Cestas, Arcachon, Saint-Loubès Saint-Sulpice-Izon) ou de réaménagement (La Teste, Pessac), l'intégration des projets PEM ou leur calendrier ...

Les risques (littoraux, inondations, technologiques et feux de forêts)

L'Ae recommande d'évaluer les incidences des travaux projetés sur le risque d'inondation et de présenter le cas échéant les mesures pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

Les aménagements prévus s'inscrivent en dehors de toute zone inondable, à l'exception de la sous-station électrique de Gujan-Mestras dont le règlement du zonage autorise « *les travaux, aménagement et extensions sur les équipements et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et/ou d'intérêt général [...] à condition d'en réduire la vulnérabilité* ». Il précise que les installations de la sous-station électrique d'une emprise de 500 m² seront mises en œuvre au-dessus de la cote de référence.

Dans sa réponse à la sollicitation de l'AE en date du 27 mars 2023, la DDTM questionne en outre la gestion des aménagements en zone inondable identifiée par le PPRSM du Bassin d'Arcachon. Il demande de se conformer aux prescriptions relevant de la zone bleue voire

rouge (en fonction de la précision de localisation du site de Gujan Mestras) **et rappelle la condition de ne pas aggraver le risque.**

Pour répondre à la recommandation de l'Ae concernant l'extension des quais en gare de Bassens en zone à aléa technologiques, le maître d'ouvrage décrit les solutions de substitution raisonnables dont notamment : le positionnement des escaliers et ascenseurs à l'opposé du périmètre de danger, la mise en place en cours d'un système d'information dynamique à l'attention des voyageurs connecté à l'entreprise CEREXAGRI permettant une évacuation rapide du point d'arrêt ferroviaire, ainsi que l'étude en cours avec la DREAL pour la création d'un local de confinement dans le bâtiment voyageur.

Il conclut par ailleurs que le déplacement du point d'arrêt ferroviaire, sur cette ligne très empruntée, ne peut constituer une substitution raisonnablement réalisable financièrement et techniquement.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a rappelé qu'en « zone B, seuls sont autorisés, les constructions, installations ou dessertes locales strictement nécessaires au fonctionnement des services publics ou collectifs et qui n'ont pas pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées au risque. L'allongement du quai conduira inévitablement à une augmentation de la fréquentation, au regard des dispositions précédemment évoquées, le projet ne doit pas être implanté en zone B. Le porteur de projet pourrait étudier de décaler son aménagement vers la partie située le plus au Nord étant donné qu'en l'état cet aménagement ne respecte pas le PPRT. » .

Des éléments d'informations ont été complétés à l'étude d'impact dans sa version soumise à l'enquête publique concernant des mesures **limitant l'augmentation de population exposée aux risques technologiques.**

Ce point sera repris par la commission d'enquête dans le PV des remarques.

Évaluation des incidences Natura 2000 et espèces protégées

L'Ae recommande d'examiner plus précisément les incidences de l'opération sur les sites Natura 2000 de l'aire d'étude et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction nécessaires et en cas d'incidences résiduelles significatives, de respecter les exigences de l'article 6.4 de la directive Habitats, Faune, Flore dont les mesures compensatoires.

Le maître d'ouvrage rappelle que seuls les travaux de renforcement de la caténaire s'inscriront dans les sites Natura 2000 définis au niveau du Bassin d'Arcachon (ZPS et ZSC) et que les travaux resteront limités aux emprises ferroviaires.

Il s'engage par ailleurs à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires lors de la phase travaux pour ne pas impacter les habitats et espèces d'intérêt communautaire qui y sont recensées, sans apporter de précisions complémentaires concernant les mesures et la localisation des bases travaux. Des éléments d'informations ont été complétés à l'étude d'impact dans sa version soumise à l'enquête publique concernant notamment les travaux à proximité de la zone Natura 2000 bordant les quais de la gare de Vayres.

D'autre part le projet de service s'appuyant en très grande majorité sur d'infrastructures existantes (aménagement nouveaux au droit des haltes et gares, dans les cœurs urbains), il ne devrait pas créer ou accentuer une barrière physique.

Le maître d'ouvrage justifie enfin l'effet « barrière comportementale » (effet dissuasif au franchissement lié au trafic accueilli par l'infrastructure) par une moyenne de passage des

trains (tout confondus) toutes les 6 à 10 min, en dehors de la principale période d'activité d'une grande partie de la faune.

Concernant la traversée du projet principalement des vallées de la Leyre, la Garonne et de la Dordogne pour le Réseau Natura 2000, le maître d'ouvrage précise que l'infrastructure est équipée d'ouvrages d'art existants permettant le maintien des corridors écologiques et la perméabilité de la ligne ferroviaire.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM de la Gironde souligne que l'évaluation des incidences Natura 2000 doit être complétée par une analyse des incidences de certains travaux ayant lieu au sein du site Natura 2000 ou à proximité, et par un travail de consolidation des mesures prises pour limiter les impacts, travail à mener avec les animateurs N2000 concernés.

Elle propose par ailleurs de compléter certaines thématiques, comme l'amélioration de l'impact de l'éclairage nocturne et l'amélioration globale de la biodiversité autour du projet.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM de la Gironde rappelle également le respect de la réglementation relative aux espèces protégées et notamment que le pétitionnaire doit transmettre l'ensemble des inventaires de terrain réalisés dans le cadre de ce projet, ainsi que les informations qui en découlent.

A noter que dans son mémoire en réponse le maître d'ouvrage n'a pas eu connaissance de l'intégralité du courrier de la DDTM du 27 mars 2023 émis suite à la sollicitation de l'AE, ainsi n'y a pas répondu.

Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

Le maître d'ouvrage n'apporte qu'une information succincte à la recommandation d'analyse et de documentation des conséquences prévisibles sur l'urbanisation de la mise en œuvre du projet de service Arcachon-Libourne.

Se concentrant à la création du PEM Talence-Médoquine, il indique que « *le tissu urbain qui devrait évoluer à la marge dans les prochaines années* » et pour la proximité des zones viticoles, note que le zonage en aire AOC et la réputation des deux châteaux à proximité limitent toute modification. Ces éléments d'informations ont notamment été complétés à l'étude d'impact dans sa version soumise à l'enquête publique.

Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits

Après avoir repris l'évaluation socio-économique de l'opération, le maître d'ouvrage présente dans son mémoire la trajectoire de la valeur tutélaire du carbone selon la commission de France Stratégie présidée par Alain Quinet sans faire ressortir l'incidence sur l'étude du bilan monétarisé

Il met en avant l'expertise SNCF Réseau et confirme que les évaluations socioéconomiques ont tenu compte de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), selon un scénario central dit AMS (Avec Mesures Supplémentaires), afin d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres.

Le maître d'ouvrage n'apporte néanmoins aucune réponse à la recommandation de l'AE de mise en cohérence l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique s'agissant des effets sur le climat, la qualité de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, et de les apprécier au regard de la mise en service de l'ensemble du projet de RERM.

Par rapport au trafic TER et Intercités existant, il n'a pas à ce stade été retenu d'équiper des gares d'une 3^{ème} voie, dans une perspective d'augmentation de la fréquence des omnibus au quart d'heure sur des plages plus larges. L'évaluation socio-économique exclut également les améliorations tarifaires ainsi que la réalisation des pôles d'échanges multimodaux et les réaménagements de gares.

A noter que les éléments de synthèse présentés dans l'étude d'impact initiale mettent en revanche en avant des impacts exclusivement positifs en matière de climat, de qualité de l'air, de nuisances sonores et d'émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage revient néanmoins sur le même constat que l'Ae : le bilan des coûts engendrés par le projet est nettement supérieur aux avantages générés par celui-ci. Le projet RER métropolitains est essentiellement capacitaire et créateur de fréquences supplémentaires pour les usagers, ce qui, dans le cadre normatif du bilan socioéconomique est moins générateur de gain monétarisé que le gain de temps.

Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Concernant la recommandation de l'Ae d'étendre le dispositif de suivi à toutes les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation du projet et notamment de mettre en place un dispositif de recueil en continu des observations des riverains, le maître d'ouvrage s'engage à ce que toutes les mesures « ERC » mises en œuvre dans le cadre du projet de service dont phase travaux, fassent l'objet de suivis destinés à s'assurer de leur pleine application et à évaluer leurs effets.

Il complète en décrivant les mesures d'information qui seront proposées à l'attention des riverains et des usagers et du public (site Internet dédié, numéro vert, panneaux d'information et flyer sur chacun des sites de travaux, des visites de chantier par les riverains...). Par ailleurs Bordeaux Métropole s'engage spécifiquement pour le PEM Talence Médoquine à accompagner tous les dispositifs qui seraient mis en place plus largement par les partenaires du projet de service pour associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires dans la suite du projet de service Libourne-Arcachon (conformément à la délibération N° 2023-77 RER Métropolitain).

Résumé non technique

Enfin concernant la dernière recommandation de l'Ae, le maître d'ouvrage conclut que l'étude d'impact mise à l'enquête publique et le résumé non technique qui l'accompagnera intégreront les éléments apportés dans le présent mémoire en réponse.

25) Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification urbaine

SCOT

L'infrastructure ferroviaire sur l'axe Libourne-Arcachon traverse les territoires de trois SCoT. L'offre ferroviaire permise dans le cadre du projet répond aux objectifs fixés par chacun d'eux :

- SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (en cours d'élaboration) et son objectif n°8 « améliorer et diversifier les mobilités »
- SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, et son axe majeur « Métropole à haut niveau de service » qui vise la mise en place de territoires plus accessibles, plus économes et

plus attractifs en renforçant le lien entre développement urbain et réseaux de transports collectifs.

- SCoT du Grand Libournais. Le projet s'inscrit également pleinement dans différentes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT du Grand Libournais, et notamment : intégrer les déplacements et l'accessibilité au cœur du projet, conforter l'accessibilité du territoire et prévenir les risques et diminuer les nuisances et les pollutions.

Plans Locaux d'Urbanisme

Le projet est compatible avec les PLU des communes traversées par le projet.

Le projet est compatible avec le PLU d'Arcachon selon les motifs suivants :

- Les différents travaux prévus au droit de la Gare d'Arcachon ne sont pas évoqués dans le PADD du PLU de la commune d'Arcachon. Néanmoins les objectifs visés par le projet (amélioration de la desserte ferroviaire et des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle), sont compatibles avec les orientations du PADD.
- Le site ne fait l'objet d'aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation
- Le règlement du zonage UM4 n'interdit pas les différents aménagements prévus dans le cadre du projet.

Le projet est compatible avec le PLU de Gujan-Mestras selon les motifs suivants :

- L'implantation de la sous-station électrique au droit de la commune de Gujan-Mestras n'est pas évoquée dans le PADD du PLU de la commune de Gujan-Mestras mais comme pour Arcachon, les objectifs visés sont compatibles avec les orientations du PADD.
- Le site d'implantation de la sous-station électrique n'est pas directement concerné par les orientations d'aménagement du PLU de Gujan-Mestras.
- Le règlement du zonage UC n'interdit par la réalisation d'une sous-station électrique sous réserve du respect des prescriptions le projet s'inscrivant dans la bande des 100 m du littoral
- La haie protégée au titre du code de l'urbanisme en limite sud de la parcelle n'est pas impactée.

PLUi de Bordeaux Métropole

Le projet de PEM Talence-Médoquine est compatible avec le PLUi de Bordeaux Métropole selon les motifs suivants :

Il répond à l'orientation 4 du PADD du PLUi de Bordeaux Métropole « Poursuivre le développement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine » et plus précisément de l'orientation 2.4.3 « Mettre en œuvre une politique de déplacements visant à inciter fortement, pour les déplacements de faible longueur, à l'usage des modes alternatifs et à l'augmentation du taux d'occupation des véhicules motorisés » dont les objectifs sont les suivants

- - Le site ne fait l'objet d'aucune orientation d'aménagement et de programmation.
- - Le règlement des zonages UM2, UM28, UM14 n'interdit pas les aménagements prévus dans le cadre du projet de PEM Talence-Médoquine.
- - La servitude d'intérêt général IG26 a par ailleurs été créée en anticipation de la réalisation de projet.
- - Le projet n'affecte pas l'emplacement réservé à destination de Bordeaux Métropole qui concerne l'élargissement de l'avenue de la Gare ni l'élément bâti B1126 qui bénéficie de prescriptions particulières au titre de la protection du patrimoine architectural.

Extrait du courrier du 27 mars 2023, la DDTM de la Gironde

- Il n'y a pas de problème de compatibilité avec le PLUi de Bordeaux Métropole mais précise :
- PADD : contrairement à ce qu'indique le dossier, si le PADD consacre l'orientation 4 aux problématiques de mobilités et de déplacements en veillant à optimiser les réseaux existants plutôt que favoriser une nouvelle offre en infrastructures routières nouvelles, aucune référence spécifique au développement de l'offre ferroviaire n'est faite.
- POA mobilités : peu de renvoi vers le projet de RERM. L'action 12.4 indique bien qu'un plan d'aménagement et fonctionnalités du futur pôle intermodal et de rabattement de Talence la Médoquine ainsi qu'à Bassens est attendu, afin de tendre vers un réseau de TC de l'aire métropolitaine.

Le projet d'adaptation des quais de Bassens est compatible avec le PLUi de Bordeaux Métropole :

- Il répond à l'orientation 4 du PADD « Poursuivre le développement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine ».
- Le site est concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation Centre Bourg – Gare dont les objectifs sont entre autres de réaménager et développer le pôle ferroviaire et désenclaver la gare par rapport à la zone industrielle en favorisant l'interface modale. Le projet est compatible avec les objectifs de cette OAP.
- Le règlement des zonages US8 et UM22 n'interdisent pas la réalisation du projet. Le projet n'affecte pas l'Emplacement Réservé de voirie T1675.

S'agissant du futur PLUi de la *Communauté d'Agglomération du Libournais (CALi)* :

Un PLUiHD est en cours d'élaboration sur l'ensemble de la CALi, couvrant le territoire de projet concerné. Ce PLUiHD devrait être approuvé en 2026 (phase PADD en cours), abrogeant tous les PLU actuels.

Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM de la Gironde conseille au porteur de projet se rapproche de la CALi et de son cabinet d'études pour faire le point sur les attentes afin d'anticiper des points de non-conformité, notamment sur **Libourne avec l'ABF**.

Le projet d'adaptation des quais de Saint-Loubès est compatible avec le PLU de Saint-Loubès et les orientations du PADD de la commune de Saint-Loubès. Le site n'est concerné par aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation. En revanche, il est compatible avec les objectifs du projet de PLU prévu au niveau de la gare. Le règlement de la zone UC autorise la réalisation du projet.

Le projet d'adaptation des quais de Saint-Sulpice-et-Cameyrac est compatible avec les orientations du PADD de la commune de Saint-Sulpice-et-Cameyrac. Il s'inscrit notamment dans l'orientation n°3 « Conforter la qualité de vie des habitants » dont l'un des objectifs est « Renforcer l'accès à la halte ferroviaire et faciliter le stationnement à ses abords ». Le site n'est concerné par aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation. Le règlement de la zone N et de la zone UY autorise « les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » ce qui comprend les quais de la halte ferroviaire.

Le projet d'adaptation des quais de Vayres est compatible avec les orientations du PADD de la commune de Vayres. Il s'inscrit notamment dans l'orientation « Aménager les infrastructures et améliorer la sécurité ». Le site n'est concerné par aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation. Le règlement de la zone N autorise « les constructions et installations liées et nécessaires à une activité déjà implantée dans la zone sous réserve d'être implantés à proximité des bâtiments existants », ce qui comprend l'allongement des quais de l'actuelle halte

Les PLU d'Izon et de Vayres sont en cours de révision. Si des blocages étaient repérés entre les projets et la règle actuelle, cela pourrait être pris en considération dans l'évolution de ces PLU.

Le projet est compatible avec les orientations du PADD de la commune de Libourne. Les travaux liés à la Gare de Libourne s'inscrivent plus particulièrement dans l'axe 1, notamment à travers l'objectif suivant « Améliorer la gestion des flux de circulation interne et externe pour faire face à l'accroissement des véhicules accueillis et s'attacher à conforter les déplacements doux ». Le site est concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « La Gare – Epinette ». Les aménagements, restreints aux emprises ferroviaires, sont compatibles avec les objectifs de cette OAP. Le règlement de la zone UBp n'interdit pas la réalisation des aménagements prévus au droit de la gare de Libourne. Les différentes dispositions du règlement graphique ne sont pas affectées par le projet (recul vis-à-vis des cours d'eau, alignement d'arbres du Bd Aristide Briand, Fontaine Wallace à l'angle nord-ouest et manufacture de chaussures à l'angle sud-est).

A noter que le secteur de la gare fait partie du secteur patrimonial remarquable de Libourne (SPR, anciennement aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP)), secteur B des faubourgs anciens. L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera requis.

Compatibilité du projet avec le SDAGE Adour-Garonne

Le projet est compatible avec les 4 orientations du SDAGE 2022-2027 :

- Orientation B : réduire les pollutions
- Orientation C : Agir pour assurer l'équilibre quantitatif
- Orientation D: Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides
- A noter que le projet n'est pas concerné par l'Orientation A : Créer les conditions de gouvernance favorables à l'atteinte des objectifs du SDAGE

Compatibilité du projet avec le PGRI Adour-Garonne

Le projet est compatible avec le PGRI Adour-Garonne. 2022-2027 qui prévoit 7 grandes orientations stratégiques de gestion de risques d'inondation pour le bassin Adour - Garonne, au sein desquelles 45 dispositions sont listées. La totalité des dispositions s'applique sur l'ensemble du bassin Adour-Garonne, dont les 19 TRI (Territoires à Risque Important d'inondation).

Le projet n'entraîne pas d'aggravation du risque inondation et il respecte le règlement du PPRSM du Bassin d'Arcachon qui est concerné par un site de travaux. Par ailleurs, la SNCF met en place un certain nombre de mesures pour limiter la vulnérabilité des infrastructures ferroviaires vis-à-vis du risque inondation. Ainsi, même si le nombre de voyageurs circulant au droit de zones inondables va augmenter, le risque est maîtrisé du fait des mesures mises en place par la SNCF.

Compatibilité du projet avec les SAGE

Le projet est compatible avec les objectifs du **SAGE Nappes Profondes** dans le sens où il n'intègre pas de prélèvement d'eaux souterraines et ne gèrera pas de rejet susceptible d'impacter les ressources en eau souterraine.

Ainsi, le projet est compatible avec les objectifs **des SAGE de ces bassins versants traversés par l'infrastructure ferroviaire : « Dordogne atlantique », « Estuaire de la Gironde et des milieux associés », « Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés » et « Etangs Littoraux Born et Buch »**. Il ne remet pas en cause les enjeux identifiés et ne s'opposera pas au Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) et aux règlements de ces différents SAGE.

III -Organisation et déroulement de l'enquête

31) Désignation de la commission d'enquête

DECISION DU

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

19 juin 2023

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTREUIL

N° E23000015 /93

LE PREMIER VICE-PRESIDENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation d'une commission d'enquête

Par une lettre enregistrée le 5 juin 2023, la SNCF RÉSEAU demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet un projet de ligne de Réseau Express Régional (RER) entre Libourne et Arcachon, ainsi que les aménagements nécessaires au projet.

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ;

Vu la décision en date du 1^{er} octobre 2020 par laquelle le président du tribunal administratif a donné délégation à M. Francis POLIZZI premier vice-président, pour signer les décisions relatives à la désignation des commissaires enquêteurs.

DECIDE

Article 1^{er} : Il est constitué pour le projet visé ci-dessus une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

M. Gérard CHARLES

Membres titulaires :

M. Joseph PICO
Mme Eva MONDINI

En cas d'empêchement de M. Gérard CHARLES, la présidence de la commission sera assurée par M. Joseph PICO, membre titulaire de la commission.

Membre suppléant :

M. Sylvain BARRET.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

- Article 2 :** Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leurs véhicules, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.
- Article 3 :** La présente décision sera notifiée à la SNCF RÉSEAU, aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Montreuil, le 19 juin 2023

Le premier vice-président,



Francis POLIZZI

32) Avis d'enquête publique



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

RER MÉTROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON

(Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres)

Une enquête publique unique, préalable aux déclarations de projet définie à l'article L.125-1 du code de l'environnement, portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, est ouverte **du mercredi 26 septembre 2023 à 9h au vendredi 26 octobre 2023 à 17h**.

SNCF Réseau, représenté par la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Gares & Connexions, représenté par la Direction Régionale Gares Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole sont maîtres d'ouvrage du projet sur leur périmètre respectifs.

Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau

17, rue Cabanac - Immeuble Spinacker
4^{ème} étage,
CS 61926 - 33 081 Bordeaux cedex.

SNCF Gares & Connexions
Direction Territoriale des Gares
Nouvelle-Aquitaine
Gare Saint-Jean, Place Dornicq
33000 BORDEAUX

Bordeaux Métropole
Direction de la Multimodalité
Direction Générale Mobilités
Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex

SNCF Réseau est l'autorité compétente pour porter les procédures d'évaluation environnementale et d'enquête publique pour le compte des trois maîtres d'ouvrage.

La mise en œuvre du projet de RER métropolitain entre Libourne et Arcachon s'accompagne des aménagements suivants :

- L'aménagement de deux terminus en gare de Libourne et Arcachon ;
- La création d'un pôle d'échange multimodal à Talence-Médoquine ;
- Des adaptations de quais à Saint-Loubès, Vayres, Saint-Sulpice-1200 ;
- Des adaptations de quai et la création d'un ouvrage dérivé de franchissement à Bassens ;
- La création d'une sous-station électrique à Gujan-Mestras.

Le dossier d'enquête publique sera consultable aux horaires habituelles d'ouvertures dans les lieux suivants :

Mairie d'Arcachon
Mairie de Bassens
Mairie de Gujan-Mestras
Mairie de Libourne
Mairie de Saint-Loubès
Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac
Mairie Talence
Mairie de Vayres
Bordeaux Métropole
Cité municipale de Bordeaux

Siège de l'enquête aux horaires de bureau (8h30-12h00 et 14h00-17h00)

Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine
de SNCF Réseau
17, rue Cabanac - Immeuble Spinacker- 4^{ème} étage,
CS 61926 - 33 081 Bordeaux cedex.

De plus, l'ensemble des documents constituant le dossier d'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public au siège de l'enquête, et téléchargeable sur le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/rermlibourne-arcachon>.

Conformément aux articles L.123-11 et R.123-9 du Code de l'environnement, le dossier d'enquête publique est

communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Une étude d'impact relative au projet a été réalisée et a donné lieu à un avis de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable dans sa formation d'Autorité Environnementale. L'étude d'impact et cet avis sont joints au dossier d'enquête publique avec les réponses des maires d'ouvrage.

Pendant toute la durée de l'enquête, un registre papier établi sur feuillets non mobiles, ouvert par le Président de la commission d'enquête, cotés et paraphés par les commissaires enquêteurs, sera disponible aux lieux de l'enquête précités. Les observations pourront être consignées par les intéressés directement sur ce registre.

Un poste informatique sera également mis à la disposition du public au siège de l'enquête aux horaires de bureau 8h30-12h00 et 14h00-17h00, afin de permettre la consultation du dossier d'enquête et la transmission d'observations et propositions du public.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut transmettre ses observations et propositions.

Les observations et propositions du public peuvent être adressées par voie postale à la commission d'enquête au siège de l'enquête à l'adresse suivante :

Monsieur Gérard CHARLES, Président de la commission d'enquête
Projet RERM Libourne - Arcachon
17, rue Cabanac - Immeuble Spinacker -
CS 61926 - 33 081 Bordeaux cedex.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut également transmettre ses observations et propositions sur le registre en ligne disponible sur le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/rermlibourne-arcachon>, ainsi qu'à l'adresse électronique suivante : rerm-libourne-arcachon@mail.registre-numerique.fr.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, par voie électronique ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur lors de ses permanences, sont consultables sur le site internet mentionné ci-dessous : <https://www.registre-numerique.fr/rermlibourne-arcachon>.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Toute observation parvenue par courrier ou voie électronique après le jour et l'heure de clôture de l'enquête, soit le 20 octobre 2023 à 17h, sera jugée irrecevable.

Monsieur CHARLES, Monsieur PICO et Madame MONDINI, désignés en qualité de commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations et propositions écrites et orales dans le lieu, aux jours et heures ci-dessous mentionnés :

Mairie d'Arcachon

Le lundi 25 septembre de 8h30 à 12h30
Le samedi 30 septembre de 8h00 à 12h00
Le vendredi 5 octobre de 13h30 à 17h00

Mairie de Bassens

Le mardi 10 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Gujan-Mestras

Le lundi 25 septembre de 13h30 à 17h30
Le vendredi 5 octobre de 8h30 à 12h15
Le jeudi 12 octobre de 8h30 à 12h00

Mairie de Libourne

Le mercredi 20 septembre de 09h00 à 12h00

Le vendredi 20 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Saint-Loubès

Le mardi 10 octobre de 9h00 à 12h00

Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac

Le mercredi 27 septembre de 9h00 à 12h00

Mairie Talence

Le jeudi 28 septembre de 9h00 à 12h00

Le mardi 3 octobre de 14h00 à 19h00

Le samedi 7 octobre de 9h00 à 12h00

Le vendredi 13 octobre de 13h00 à 16h30

Mairie de Vayres

Le samedi 23 septembre 2023 de 8h00 à 12h00

Bordeaux Métropole

Le lundi 25 septembre de 14h00 à 17h00

Mairie de Bordeaux

Le lundi 25 septembre de 9h00 à 12h00

Siège de l'enquête

SNCF Réseau - Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine
Immeuble le Spinacker 17 rue Cabanac - CS 61926 -
33081 BORDEAUX Cedex

Le mercredi 20 septembre de 9h00 à 12h00

Le vendredi 20 octobre de 14h00 à 17h00

Toute information peut être obtenue auprès du SNCF Réseau, par mail : edouard.parant@reseau.sncf.fr ou par courrier à l'adresse suivante :

Monsieur Edouard PARANT
SNCF Réseau
Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine
Immeuble Spinacker - 17, rue Cabanac
CS 921
33 081 BORDEAUX Cedex

Dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête, la commission d'enquête transmettra à SNCF Réseau son rapport et ses conclusions motivées, ainsi que l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexés.

La commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Montreuil.

Après clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront rendus publics pendant un an :

- par voie dématérialisée sur le site : <https://www.registre-numerique.fr/rermlibourne-arcachon>

- au siège de l'enquête publique (Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau) où ils pourront être consultés sur support papier

Au terme de l'enquête, et dans un délai de 12 mois suivant la clôture de l'enquête, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole pourront se prononcer sur leur périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage par déclaration de projet sur l'intérêt général du projet.

La Directrice Générale Adjointe Clients et Services de SNCF Réseau, par délégation du Président-directeur général de SNCF Réseau, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Réseau.

La Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Gares & Connexions.

Le Conseil de Bordeaux Métropole est compétent pour prendre cette décision pour le compte de Bordeaux Métropole.

33) Préparation de l'enquête

331) Compte rendu de la réunion présentation du projet

Compte rendu réunion du 04/04/2023

Lieu : Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité, 39 rue d'Armagnac, Bâtiment SPACES, 6ème étage Bordeaux

Participants : PJ

Ordre du jour :

Présentation des participants	tous
Présentation du projet	MO
Registre numérique (contrat)	CE

Après s'être présenté, le Président de la commission d'enquête a demandé aux différents membres présents de faire de même.

Présentation du projet

Puis monsieur Parant a procédé à une présentation générale du projet, en soulignant une caractéristique particulière : présence 3 maitres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole.

Le président de la commission a demandé à n'avoir, pour l'enquête, qu'un seul correspondant qui transmettrait les informations aux deux autres M O. Il a été décidé que monsieur Parant serait ce responsable, conformément à la lettre de saisine de la SNCF du 31/05/2023 au président du tribunal administratif de Montreuil.

De même l'interlocuteur du MO pour la commission d'enquête sera son Président.

Il a été listé les communes où seraient effectué des travaux, à savoir : Arcachon / Gujan Mestras / Talence la Médoquine / Bassens / Saint Loubès / Saint Sulpice – Izon / Vayres / Libourne.

Proposition : retenir les mêmes lieux de permanences

Il a été décidé que ces communes accueilleraient les permanences pour cette enquête.

Enfin le bâtiment de Bordeaux métropole 41 Cr Maréchal Juin, 33000 Bordeaux serait le siège de l'enquête. A charge du représentant de Bordeaux métropole de faire les démarches nécessaires (réservation de salle ; mise à disposition d'un ordinateur avec mise en ligne du dossier d'enquête, registre etc ..).

Ainsi il sera nécessaire de mettre en place 10 dossiers d'enquête (9+1)

A l'occasion de la présentation les commissaires enquêteurs ont pu poser leurs questions afin de mieux appréhender le dossier sur l'aspect financier/environnemental/le fait d'avoir séparé le projet de RER global en 3 projets différents.

La commission a noté que les parties G et H du dossier étaient vierges, notamment la partie réponse aux remarques de l'AE. Réponse a été faite que d'une part l'avis avait été donné au niveau national et pour l'ensemble du projet (les 3 lignes) et que d'autre part les réponses seraient apportés par les MO dans le dossier soumis à enquête publique.

Il sera fait de même pour les avis des personnes publiques associées ; notamment le conseil régional et départemental.

Le registre numérique

Les deux représentants de la société « rouge vif » de publi-légal étaient présents.

Ils ont pu préciser leur rôle et confirmer que les MO avaient pris toutes options offertes par leur société ;

- signature par le CE des registres et leur mise en place dans les mairies concernées
- regroupement des registres et dossier d'enquête en fin d'enquête
- retranscription des observations des registres papiers, des correspondances et des messages de la messagerie en ligne, sur les RN
- mise en place de critère de classification des observations pour une meilleure analyse (la commission a demandé à la société de lui communiquer les critères habituellement utilisés afin de les valider)
- mise en place d'un critère de classification pour les pétitions
- etc ..

La commission a proposé aux MO de répondre en temps réel aux observations. Pour ce faire l'interlocuteur unique, Monsieur Parant, transfèrera les demandes aux deux autres MO et recueillera leurs réponses.







Enfin la commission a exposé le déroulement d'une enquête publique.

Actions à réaliser

- 1- transmettre les adresses mail des correspondants aux CE : M. Parant
- 2- transmettre à la commission le PWP de présentation : M. Parant
- 3- proposer le projet d'arrêté et d'avis d'enquête : M. André « agence rouge vif » but : que l'arrêté et l'avis soit validé au plus tard fin juillet
- 4- proposer le plan d'affichage : M. Parant en liaison avec M. André
- 5- proposer à la commission les critères de thèmes pour le RN : M. André
- 6- faire les réservations et actions nécessaires au bon déroulement de l'Enquête à Bordeaux métropole 41 Cr Maréchal Juin, 33000 Bordeaux : responsable BM
- 7- prévoir 10 dossiers d'enquête pour les mairies lieu de permanences : M. Parant
- 8- noter le besoin de certifier l'affichage par huissier : M. Parant
- 9- faire paraître publicité dans la presse, avis d'enquête, (Sud-Ouest et les échos judiciaires) ; 15 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 jours après son début : M Parant
- 10- Ajouter au dossier d'enquête le compte rendu de la délibération de la consultation du public : M. Parant
- 11- Ajouter les parties H, mémoire de réponse à l'AE et G, avis du conseil régional et du conseil départemental au dossier : M. Parant
- 12- Demander aux mairies, lieux de l'enquête, l'affichage sur les panneaux lumineux de la commune l'avis d'enquête ; les CE et pour les panneaux lumineux de Bordeaux : le responsable de Bordeaux Métropole
- 13- dates d'enquête publique du 20/09/2023 au 20/10/2023 soit 31 jours
- 14- dates et répartition des lieux de permanence à définir : CE (au plus tard 3ème semaine de juillet pour mettre dans l'arrêté)
- 15- dates et modalités de la visite des lieux à définir avec M. Parant.


La prochaine réunion est prévue le mardi 18 juillet de 10 h à 12 h : Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité 39, rue d'Armagnac Bâtiment SPACES 6ème étage Bordeaux.

Réunion présentation du projet 04/07/2023

Nom	Prénom	Fonction	TPH	Mail et Signature
CHARLES	Gérard	Président de la commission d'enquête publique	06 15 74 30 20	gerardcharles21@hotmail.fr 
PICO	Joseph	C E	06 78 22 61 69	josephpico@me.com 
MONDINI	Eva	C E	06 44 94 40 01	mondini.eva@gmail.com 
PARANT	Edouard	Directeur Réseau Express Métropolitain Bordeaux	MOBILE : +33 (0)6 82 79 39 79 ACCUEIL : +33 (0)5 47 47 68 54	edouard.parant@reseau.sncf.fr 
SOTTISON	Stéphanie	(SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU/DIR.COM POLE CONCERTAT.)		stephanie.sottison@reseau.sncf.fr 
MAUBON	Sebastien	Chargé mission environnement (Gulf Réau)	06 81 74 93 78	sebastien.maubon@reseau.sncf.fr 

[Texte]

Réunion présentation du projet 04/07/2023

BEAUJÉAN-GARRIDO Corinne	Directrice communication SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine	06.07.45.88.91	corinne.beaujean-garrido@ separat.sncf.fr
PÉTEL Papacal	Directeur de développement SNCF Réseau et Communications Nouvelle-Aquitaine	06.82.83.61.83	 papacal.petel@separat.fr
GARRAU Nere	Chargé de mission personnel	06.59.43.15.39	m.barrau@bordeaux-metropole.fr
LE GUEN Seavane + ANDRÉ Eric	Agence Rouge Vif Directeur général adjoint	06.76.22.03.56 06.15.76.15.83	seavane.leguen@separat.sncf.fr eric.andre@separat.sncf.fr

[Texte]

332) Compte rendu de visite des lieux

Compte rendu visite des lieux - 01 aout 2023 -

Projet de ligne Réseau Express Régional Métropolitain Libourne – Arcachon (33)

Suite à la demande de la commission d'enquête, le chef de projet, M. Parant, a organisé une visite des lieux où des aménagements et des travaux doivent avoir lieu.

Durée : Cette visite s'est déroulée sur la journée du 01 aout 2023.

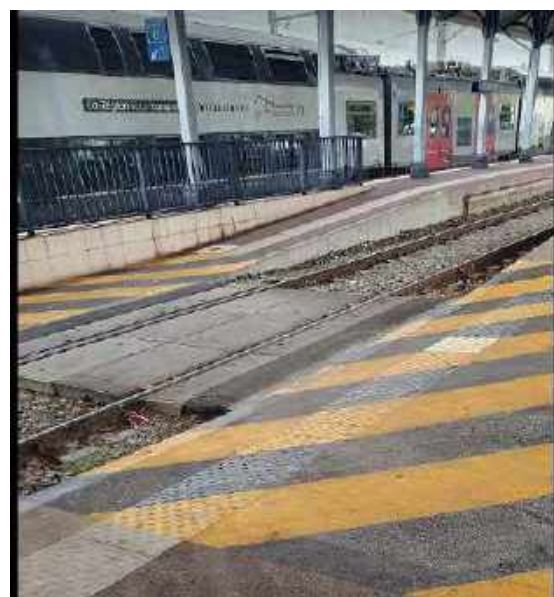
Participants : voir feuille émargement en annexes

Lieu : toutes les gares objet d'aménagements ou travaux : l'aménagement des deux terminus (Libourne et Arcachon), création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à Talence-Médoquine, adaptations de quais au niveau de plusieurs haltes existantes (Bassens, Saint-Loubès, Vayres et Saint-Sulpice/Izon).

Aménagement terminus Gare d'Arcachon

Visite du 1^{er} aménagement en fin de ligne :

- Suppression de 2 voies « tiroir » sur les 3 voies actuelles (voie Z et T2) en bout de ligne
- Projet de réaménagement de la voie au centre pour permettre la mise en sécurité et accessibilité des voyageurs
- ➔ Le renforcement de la sécurité sera obtenu par la mise en place d'une traversée en « plancher » grâce à la place disponible en toute fin de ligne et par la suppression d'un 2^{ème} effet dangereux actuel (blocage des départs train par la voie arrivée train pouvant induire des traversées alternatives dangereuses de la part des passagers)
- ➔ Le programme de mise en conformité accessibilité pour les personnes en situation de handicap est hors périmètre projet RERM.

**Le 2^{ème} aménagement concerne :**

- La dépose de la voie V5 pour installations de la logistique nécessaire à l'entretien (nettoyage toilettes, prise d'alimentation électriques, rechargement en eau).
- Cette évolution permet de servir les V3 et V7 actuelles

Le 3^{ème} aménagement concerne :

- La suppression du poste aiguillage actuel proche du passage à niveau 22 (avec reclassement du poste)
- Et la construction d'un bâtiment abritant les équipements informatiques nécessaires au transfert de l'aiguillage en déporté et automatisé sur bordeaux
- La construction se fait au sein de l'emprise ferroviaire à proximité du parking. Le promoteur en charge du programme immobilier échange avec le maître d'ouvrage projet notamment pour la coordination des travaux.



4^{ème} aménagement

- Remise en état du tiroir 15 toujours sur emprise foncière en contrebas (rue T15 depuis le pont)



Autres points notables :

- Proximité d'une zone riveraine importante le long des voies de la gare construite récemment.
- Pas d'aménagements prévus par le projet en termes de bruit ou d'accès aux voies.
- Clôture complète du périmètre de la gare pour des raisons de sécurité.
- Pas d'information à date concernant le questionnement du maire de la ville d'Arcachon sur la passerelle piétonne dont le projet n'avait a priori pas été retenu dans le cadre du PEM Arcachon.
- Pas d'évolution des équipements annexes hors projet gérés par la commune (box vélo déjà présent, pas d'évolution du nombre de place de parking voitures...). Pour mettre en perspective, le projet amènera pour la gare d'Arcachon 66 trains par jours au lieu de 54 actuellement
- Vue sur place d'un RER à 2 étages types mass transit avec une seule rame. Dans le cadre du projet il s'agira du même matériel roulant mais avec 2 rames.



Construction d'une station électrique Gare de Gujan Mestras

Les études ont conclu à la nécessité de mettre en place une sous-station électrique supplémentaire (en complément du renforcement de la caténaire...).

Les principales évolutions apportées par le projet concernent la construction de cette station électrique sur une parcelle à l'ouest du parking de la gare et proche de bâtiments à usage d'habitations. Cette parcelle est propriété de la SNCF Réseau et ne nécessite pas d'expropriation.

Cette construction, soumise à submersion marine, sera notamment construite sur pilotis. Un plan de continuité a par ailleurs été formalisé.

La construction de cette station électrique n'est selon le MO pas concernée par une réglementation particulière type ICPE, distance par rapport aux autres habitations existantes.

Autres points notables :

- Les quais de la gare ont déjà été adaptés et sont compatibles avec le matériel RERM double rame envisagé
- A l'origine l'emprise de la sous station électrique avait été envisagée en bout de parking voitures actuel, soulevant de premiers retours négatifs de la part de la population. Le terrain du projet est aujourd'hui propriété de SNCF Réseau
- Pas de changement prévu sur les capacités électriques de la ligne



Source : SNCF Réseau, novembre 2022.

Figure 13 : Vue 3D de la future sous-station électrique de Gujan-Mestras



Pole d'échange Multimodal Talence /la Médoquine

Le programme de l'aménagement du PEM Talence-Médoquine établi par Bordeaux Métropole au stade des études préliminaires prévoit notamment :

- L'intégration des aménagements et la connexion entre la halte ferroviaire et les transports urbains,
- Les accès au PEM (plateau haut et plateau bas, cf. Figure 11) par les différents flux (piétons, cycles, VL, bus/car),

Pont existant qui sera aménagé



Plateau Haut Nord



Vue sur les voies

- Les accès au PEM par les services techniques : Réseau de transport d'électricité (RTE), Ouvrages d'Art de SNCF Réseau et de Bordeaux Métropole).

L'entrée sud du PEM de Talence-Médoquine sera marquée par un parking offrant plusieurs types de stationnement (vélos, cars régionaux, véhicules légers, dépose minute). Des cheminements piétons seront proposés afin de se connecter avec la passerelle prévue.

Le PEM intégrera des éléments de signalisation pour l'information des voyageurs (affichage dynamique, plans, mobilier de jalonnement...).

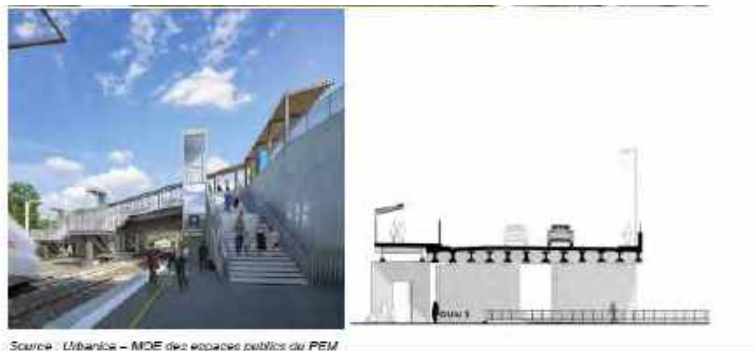
Le projet de réaménagement des espaces publics du PEM prévoit :



Réseau Express Régional Libourne - Arcachon – ENQUETE

- Des cheminements piétons comprenant :

- Une rampe accessible aux PMR de 3m de large, permettant de relier le plateau haut et le plateau bas.
- Cette rampe pourra être également empruntée par les cycles,
- Deux escaliers au droit de la rampe pour raccorder plus rapidement le quai nord SNCF aux accès piéton du plateau haut nord,
-



Source : Urbance – MDE des espaces publics du PEM

- Un passage piéton surélevé sécurisé sur l’avenue de la Mission du Haut-Brion permettant le franchissement des voies jusqu’à l’accès à la rampe. Ce passage piéton sera intégré à une zone apaisée ce qui permettra de sécuriser les traversées piétonnes et cycles,
- Un parvis, dans la continuité du quai 1, au droit du bâtiment de la gare et du bâtiment annexe permettant la circulation des flux piétons.

- Un accès au parvis haut via la bande cyclable de la rue de Peybouquey.

- Une voie de desserte monodirectionnelle de 4m permettant le retournement sur le plateau bas

- Un accès réservé aux services de maintenance des ouvrages,

- Un accès via une surlargeur au pylône RTE existant,

- Deux zones de stationnement comprenant :

- sur le plateau bas, 30 places de stationnement environ dont 1 place PMR
- sur le parvis haut sud, 20 places de stationnement environ, dont 1 place PMR, ainsi que 5 places dépose-minute.

- Trois abris vélos sécurisés respectivement sur le plateau bas et sur le parvis haut pour un total de 120 places,

- Deux zones d’arceaux vélo pour un total de 48 places.

- Une station V3 (vélo libre-service de Bordeaux Métropole) sur le parvis haut,

- Un stationnement bus en encoche, dans chaque sens, sur le plateau haut sud pour les lignes de cars régionaux.



La halte de Talence Médoquine

Le projet présenté sur la figure n°12 ci-après consiste plus précisément en la création de 4 quais et d’une passerelle piétonne desservant ces quais, via des escaliers et des ascenseurs.



Le projet de halte a été bâti en limitant les démolitions (conservation notamment du quai central). Les quais n°1 et 4 seront équipés d’abris étroits classiques ; les quais n°2 et 3 seront équipés d’abris filants.

Des bancs, assis-debout et poubelles seront installés sur chacun des quais.

Les quais n°1, 2 et 3 seront réalisés de manière classique en remblais, alors que le quai n°4 sera composé de dalles bétons sur micropieux, dans le but de préserver le réseau hydraulique existant.





Source : IMKorea - MOE des ouvrages publics du PF



ancienne gare



Ancienne gare aménagement à déterminer

Adaptation de quais existants dans 4 points d'arrêt

Le projet de service a pour objectif d'attirer de nouveaux utilisateurs en offrant des prestations renforcées en termes de fréquence et de confort (plus d'espaces pour les voyageurs), ce qui suppose des trains à la capacité d'emport plus grande. Le matériel roulant retenu dans le cadre du RERM (cf. point 1 du chapitre Présentation du projet) implique une adaptation des quais pour accueillir des trains de 162 m et ainsi supprimer le risque de « portes hors quai ».

Quatre points d'arrêt sont concernés sur l'axe : la gare de Bassens, les haltes de Saint-Loubès, de Saint-Sulpice/Izon et de Vayres.

Gare de Bassens :

Deux options sont à l'étude pour l'adaptation des quais au niveau de la gare de Bassens. Elles sont liées à la contrainte constituée par les zonages réglementaires définis vis-à-vis du risque industriel de la société Cerexagri situé à proximité de la gare de Bassens. La première option se traduirait par un allongement de quais de 28 m en zonage réglementaire (+13 m quai V1 et + 15 m quai V2). La seconde en retenant une implantation des allongements de quais à l'opposée limiterait le linéaire de quais en zonage réglementaire à 13 m (+13 m quai V1).

D'autre part, la traversée des voies ferrées pour piétons (TVP) en gare de Bassens se fait actuellement au niveau des voies. L'étude de trafic réalisée dans le cadre du projet de service montre que la fréquentation au niveau de cette gare devrait progresser de 6 %, rendant ainsi non conforme la TVP actuelle.

Un ouvrage dénivelé afin de permettre le franchissement des voies de la gare de Bassens s'impose dans le cadre du présent projet.

Aménagements et travaux programmés :

- Réaménagement des quais : élargissement et mise à niveau des quais pour en faciliter la sécurité et l'accès aux rames en particulier pour les PMR.
- Aménagements sécurisés du franchissement des voies.
- Allongement des quais à 162m (correspondant à la longueur des rames doubles).

Gare de Saint Loubès :

Aménagements et travaux programmés :

- Réaménagement des quais : élargissement et mise à niveau des quais pour en faciliter la sécurité et l'accès aux rames en particulier pour les PMR.
- Aménagement sécurisé du franchissement des voies.
- Allongement des quais à 162m (correspondant à la longueur des rames doubles).

Il reste à prévoir le parking VL .

Enfin le trafic passerait de 300 montées descentes à + de 1000 montées descentes.



Gare de Saint Sulpice

Aménagements et travaux programmés :

- Réaménagement des quais : élargissement et mise à niveau des quais pour en faciliter l'accès aux rames en particulier pour les PMR et sécuriser le personnel sur les quais.
- Aménagement sécurisé du franchissement des voies.
- Allongement des quais à 162m (correspondant à la longueur des rames doubles).

Enfin l'objectif est de passer de 320 montées descentes à 1000 montées descentes.

Gare de Vayres

Aménagements et travaux programmés :

- Réaménagement des quais : élargissement et mise à niveau des quais pour en faciliter l'accès aux rames en particulier pour les PMR.
- Aménagement sécurisé du franchissement des voies.
- Étude toujours en cours pour l'allongement des quais à 162m (correspondant à la longueur des rames doubles).



Il est prévu de passer de 35 à 65 trains /jours et ainsi X par 3 les montées descentes pour atteindre 700 montées descentes.

La zone Natura 2000 a été prise en compte.

Gare de Libourne

Réalisation de 2 zones séparées par une clôture grillagée :

- Zone voyageurs :

- Réalisation de quais sécurisés au niveau des rames pour en faciliter l'accès en particulier pour les PMR.
- Aménagement sécurisé du franchissement des voies : passerelles et ascenseurs.

- Réalisation de quais de 164m (correspondant à la longueur des rames doubles).

- **Zone technique**

Entretien, stockage des rames en attente et réparations légères :

- Nettoyage des rames, vidange des eaux usées, réapprovisionnement en eau pour sanitaires.

- Parking pour rames en attente

- Réparation légères des rames pour soulager les ateliers de réparation de Bordeaux.

- Aménagement d'une fosse pour interventions mécaniques légères.

- Suppression de la voie la plus à gauche sur la photo ci-dessous.



Enfin des études sont en cours pour rapprocher la gare routière.


Participants

Visite des lieux le 01/08/2023

Nom	Prénom	Fonction	Signature	Mail
CHARLES	Gérard	Président de la commission d'enquête publique		gerardcharles21@hotmail.fr
PICO	Joseph	CE		josephpico@me.com
MONDINI	Eva	CE		mondini.eva@gmail.com
PARANT	Edouard	Directeur Réseau Express Métropolitain Bordeaux		edouard.parant@reseau.sncf.fr
WEILAND	Emmanuelle	Directrice Environnement et Développement Durable		emmanuelle.weiland@reseau.sncf.fr
TECHENIE	Alice-Alice	Structure de projet SNCF G&L		alice-alice.techenie@sncf.fr

[Texte]

Visite des lieux le 01/08/2023

Nom Prénom	Fonction	Signature	Mail
LA PIERRE Thomas	Chef de Projet RER - Bordeaux Métropole		t.lapierre@bordeaux-metropole.fr

[Texte]

34) Le dossier d'enquête

341) Actions de la Commission d'enquête

La commission a demandé un affichage du projet :

- dans toutes les gares desservies par le projet
- dans toutes les mairies concernées par les travaux et aménagements ainsi qu'à BM et la mairie de bordeaux
- sur tous les lieux de travaux et aménagement.

Elle a participé activement à la rédaction du projet d'avis d'enquête.

Elle a défini le paramétrage du registre numérique.

Elle a fait ajouter au dossier d'enquête les réponses des collectivités COBAS, CALI, BM ainsi que les réponses des maires à la correspondance du directeur de la SNCF du 02 février 2023.

De même elle a demandé que soit ajoutée la réponse du préfet de la Gironde (DDTM) lettre du 27 mars 2023 et l'avis de l'ARS du 20/03/2023 à la demande d'avis de l'AE du 28 février 2023.

La commission a demandé des précisions à intégrer à l'enquête publique :

- la justification du projet par rapport à la concertation
- le cadre règlementaire PPRT de Bassens
- précision sur les travaux.

La commission a mis en place une procédure de travail avec le prestataire de service Publilégal « rouge vif »

Organisation générale registre numérique

Formation

- 6 sept 10h-11h (commune CE, MO) en distanciel en visio conférence
- Organisation par Publilégal qui doit envoyer le lien au préalable

Registre papier

- date et lieux de signature des registres papier à définir
- ouverture Président ou maire, paraphe C E
- mise en place des registres papier aux lieux de permanence à charge prestataire
- fermeture registre :CE

Paramétrage du registre à finaliser lors de la formation :

- modération : choix : publier/ bloquer...
- thématiques : à remplir par EMondini
- attribution CE : ventilation par CE à chaque contribution avec priorité lieu correspondant aux permanences tenues par la C E
- avis commission : sera donné au fil de l'eau par les commissaires enquêteurs,

- avis Maitre d'Ouvrage : à remplir par M. Parant pour chaque participation à charge de ce dernier de ventiler éventuellement aux deux autres maitres d'ouvrage et de recueillir leur réponse
- décision de forcer ou pas la réception de l'observation : commission d'enquête
- statistique et analyse en fin d'enquête par EMondini

Principe de fonctionnement avant/pendant/fin d'enquête

Le registre numérique regroupe :

- les observations reçues sur l'adresse mail mis à la disposition du public term-libourne-arcachon@mail.registre-numerique.fr
- les observation directement notées sur le registre numérique à partir du lien suivant <https://www.registre-numerique.fr/term-libourne-arcachon>
- les observations reçues sur les registres papier avec leurs pièces jointes
- les courriers reçus au siège de l'enquête

afin que l'ensemble des observations soient consultables par le public.

Pour les 2 derniers types d'observation c'est le prestataire de services qui recueille l'ensemble de ces informations, dans les 11 lieux d'enquête et les agrège sur le fichier numérique.

- ➔ Comment : scan directement sur le registre numérique en utilisant la numérotation suivante
- ➔ Quand : tous les vendredis + le lendemain du dernier jour d'enquête (afin d'être sûr d'avoir toutes les contributions)

Aux mêmes dates le prestataire adressera le fichier de l'ensemble des contributions par mail au siège de l'enquête au chef de projet

En fin d'enquête (dates d'enquête publique du 20/09/2023 au 20/10/2023 soit 31 jours) le prestataire regroupera tous les dossiers d'enquêté, les registres papier , pièces jointes et courriers et les confiera à SNCF Réseau en tant qu'autorité organisatrice qui les remettra au président de la commission d'enquête.

Numérotations des contributions

Les contributions, dans la mesure où elles étaient toutes transmises au prestataire, pour intégration sur le registre numérique, ont été classifiées par le sigle repris ci-dessous et par numéro d'ordre de réception toutes sources confondues.

- Par le sigle @ (Contribution registre numérique)
- Par la lettre E (Contribution e-mail)
- Par la lettre C (Contribution courrier)
- Par la lettre R pour une contribution issue d'un registre papier.

Pour les registres "papier", les codes lieux étaient les suivants :

- Libourne (LIB)

- Vayres (VAY)
- Saint sulpice et Cameyrac (SSC)
- Saint loubes (SLO)
- Bassens (BAS)
- Archacon (ARC)
- Guyan Mestras (GME)
- Talence (TAL)/
- Bordeaux mairie (BMA)
- Bordeaux métropole (BME)
- Siege (SGE)

Suivi d'un numéro d'incrémentation

Exemple (R-ARC-12) Pour registre papier en provenance d'Arcachon et correspondant à la 12ème contribution

Catégoriser les observations

I particulier

C commerçant

A association

PE pétition

Correspondant prestataire de services

xxx

Thématiques

1 AMENAGEMENTS ferroviaires

Comprenant : Aménagements de terminus /Création du Pôle d'Echanges Multimodal de la Médoquine /Adaptation de quais /Renforcement et fiabilisation des Installations Ferroviaires de Traction Electrique /Matériel roulant

2 CIRCULATION

Comprenant : effet attendus sur les déplacements, intermodalité (vélo, piétons, autres transports communs, voiture), stationnement, parking, accessibilité pour tous...

3 ASPECTS SOCIO ECONOMIQUES

Comprenant : l'offre de service, horaire, billetterie, tarification, impacts activités économiques, déplacement, calendrier

4 ENVIRONNEMENT ECOLOGIQUES

Comprenant les incidences sur : Climat, changement climatique, air, sol, eau, paysage, Natura 2000, habitats, flore et zones humides, faune

5 ENVIRONNEMENT HUMAIN

Comprenant : travaux, incidence patrimoine, interférence autres projets...

6 SECURITE

(piétons, cyclistes, PMR, autres véhicules, passage à niveau, général...)

7 BRUIT VIBRATION

(nuisances diverses)

8-ECONOMIE

Coût (coût prévisionnel travaux-entretien, rentabilité, retour sur investissement, comparaison autres transports, modélisation environnementale projet...)

342) Composition du dossier

Le chef de projet a réalisé un guide de lecture du dossier afin d'en faciliter l'accès du public



DOSSIER ENQUÊTE PUBLIQUE

RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN

Projet de service Libourne - Arcachon
Du 20 septembre au 20 octobre 2023

GUIDE DE LECTURE

C'est quoi une enquête publique ?

L'enquête publique est une procédure d'information et de consultation des citoyens. Chacun peut prendre connaissance des caractéristiques détaillées du projet, poser des questions et formuler des remarques auprès d'un tiers indépendant : la commission d'enquête.

La commission d'enquête conduit l'enquête publique et :

- veille au bon déroulement de l'enquête publique ;
- recueille l'avis de tous ;
- établit un rapport et formule ses conclusions motivées.

Elle est composée d'un président, Monsieur Gérard CHARLES, et de deux membres titulaires, Monsieur Joseph FICO et Madame Eva MONDINI.

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête rédige un rapport sur le déroulement de l'enquête et formule ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non, assorties d'éventuelles réserves et recommandations.

Un guide pour faciliter votre lecture

Ce guide vise à faciliter votre repérage dans le dossier d'enquête publique et vous permet de trouver l'information recherchée plus aisément. Il présente tout d'abord le périmètre de l'enquête, ainsi qu'une description des différentes pièces qui composent le dossier et les modalités qui vous sont offertes pour participer.



Sur quoi porte l'enquête publique ?

L'enquête publique porte sur les travaux et aménagements nécessaires au déploiement de la ligne ferroviaire Libourne-Arcachon du Réseau Express Régional Métropolitain. Cette nouvelle offre de mobilité vise à permettre une augmentation de la cadence des trains TER omnibus avec un passage toutes les 30 min sur une amplitude horaire élargie, à l'horizon 2030.

Le périmètre de l'enquête publique concerne huit communes qui seront porteuses de travaux : Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice/Lizon, Talence, Vayres.

Les aménagements envisagés pour adapter l'axe Libourne-Arcachon au niveau de service fixé concernent :

- l'aménagement de terminus en gare de Libourne et en gare d'Arcachon ;
- la création d'un pôle d'échanges multimodal, intégrant une nouvelle halte ferroviaire, la halte de Talence Médoquine et l'aménagement des espaces publics ;
- des allongements de quais au niveau de plusieurs haltes existantes : Bassens, Saint-Loubès, Vayres et Saint-Sulpice/Lizon ;

- le renforcement et la fiabilisation des Installations ferroviaires de traction électrique (IFTE) sur le tronçon Lamothe - Arcachon : remaniement ou renforcement localisé de la caténaire et création d'une sous-station électrique sur la commune de Gujan-Mestras.

La maîtrise d'ouvrage du projet

La maîtrise d'ouvrage des travaux projetés est assurée par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole.

SNCF Réseau intervient dans le cadre de ce projet en qualité de maître d'ouvrage des opérations destinées à adapter les infrastructures ferroviaires (signalisation, électrification, création d'origine/terminus...).

Au sein du projet, SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements sur les quais, traversées de voies, bâtiments de gare, mobiliers de confort et d'attente, signalétique...

Bordeaux Métropole est maître d'ouvrage des aménagements d'espaces publics d'intermodalité autour des gares sur son territoire.

Principes des aménagements projetés sur l'axe Libourne-Arcachon



Source : SNCF, Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, SNCF Réseau

De quoi est composé le dossier d'enquête publique ?

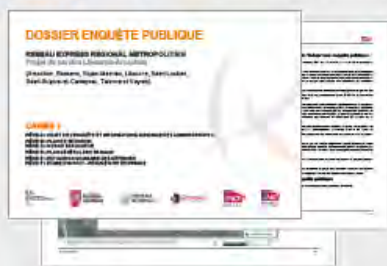
C'est le document de référence de l'enquête. Il est donc particulièrement riche et dense. Le dossier

d'enquête publique contient les études ayant contribué à son élaboration. Il contient les informations techniques détaillées sur le projet, ses principales caractéristiques, ses bénéfices et ses incidences sur l'environnement ainsi que ses perspectives pour le territoire.

Le présent dossier d'enquête publique est composé de 16 pièces numérotées de A à L, regroupées dans 4 cahiers distincts.

Dans le **cahier 1**, vous retrouverez :

- Pièce A :** Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives
- Pièce B :** Plan de situation
- Pièce C :** Notice explicative
- Pièce D :** Plan général des travaux
- Pièce E :** Estimation sommaire des dépenses
- Pièce F :** Etude d'impact - résumé non technique



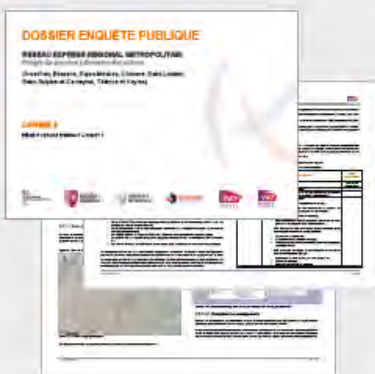
Dans le **cahier 3**, vous retrouverez :

- Pièce F :** Etude d'impact - Volet 2A annexes
- Pièce F :** Etude d'impact - Volet 2B annexes
- Pièce F :** Etude d'impact - Volet 2C annexes



Dans le **cahier 2**, est présentée l'étude d'impact.

Pièce F : Etude d'Impact - Volet 1



Enfin, le **cahier 4** présente :

- Pièce G :** Bilan de la concertation et réponse de la maîtrise d'ouvrage
- Pièce H :** Avis de l'autorité environnementale suite à l'examen au cas par cas
- Pièce I :** Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage
- Pièce J :** Avis des collectivités
- Pièce K :** Évaluation socio-économique
- Pièce L :** Avis des autorités et des services administratifs



Comment participer à l'enquête publique ?



En ligne

Pendant toute la durée de l'enquête publique, vous pouvez transmettre vos observations et propositions sur le registre dématérialisé :

www.registre-numerique.fr/rem-libourne-arcachon

ainsi qu'à l'adresse électronique suivante :

rem-libourne-arcachon@mail.registre-numerique.fr



Par voie postale

Les observations et propositions peuvent également être adressées à la Commission d'enquête, au siège de l'enquête publique, à l'adresse suivante :

Monsieur Gérard CHARLES,
Président de la commission d'enquête
Projet RERM Libourne - Arcachon
17, rue Cabanac – Immeuble Spinacker - 4^e étage
CS 61926 - 33081 Bordeaux cedex

À la rencontre de la Commission d'enquête

Les Commissaires de l'enquête publique tiendront des permanences pour recevoir vos observations et propositions écrites et orales.

Lieu de permanence	Dates et horaires des permanences
Mairie d'Arcachon Centre Administratif Municipal (RDC) Pl. Lucien de Gracia 33120 Arcachon	M^{me} Eva MONDINI Le lundi 25 septembre de 8h30 à 12h30 Le samedi 30 septembre de 9h00 à 12h00 Le vendredi 6 octobre de 13h30 à 17h00
Mairie de Bassens 42, Avenue Jean Jaurès 33530 Bassens	M. Joseph PICO Le mardi 10 octobre de 14h00 à 17h00
Mairie de Gujan-Mestras 1, Place Charles de Gaulle 33470 Gujan-Mestras	Mme Eva MONDINI Le lundi 25 septembre de 13h30 à 17h30 Le vendredi 6 octobre de 8h30 à 12h15 Le jeudi 12 octobre de 8h30 à 12h00
Mairie de Libourne 42, place Abel Surchamp Salle n°1 Pierre Bernard (RDC) 33500 Libourne	M. Joseph PICO Le mercredi 20 septembre de 09h00 à 12h00 Le vendredi 20 octobre de 14h00 à 17h00
Mairie de Saint-Loubès 23, Place de l'Hôtel de ville 33450 Saint-Loubès	M. Joseph PICO Le mardi 10 octobre de 9h00 à 12h00
Mairie de Saint-Sulpice-et-Cameyrac 21, avenue de l'Hôtel de Ville 33450 Saint-Sulpice-et-Cameyrac	M. Joseph PICO Le mercredi 27 septembre de 9h00 à 12h00
Mairie de Talence Rue du Professeur Arnozan 33400 Talence	M. Gérard CHARLES Le jeudi 28 septembre de 9h00 à 12h00 Le mardi 3 octobre de 14h00 à 19h00 Le samedi 7 octobre de 9h00 à 12h00 Le vendredi 13 octobre de 13h00 à 16h30
Mairie de Vayres 44 Av. de Libourne (RDC) 33870 Vayres	M. Joseph PICO Le samedi 23 septembre de 9h00 à 12h00
Bordeaux Métropole 41, cours du maréchal Juin 33000 Bordeaux	M. Gérard CHARLES Le lundi 25 septembre de 14h00 à 17h00
Mairie de Bordeaux Cité municipale - Box 27 4, rue Claude Bonnier, 33000 Bordeaux	M. Gérard CHARLES Le lundi 25 septembre de 9h00 à 12h00
Siège de l'enquête SNCF Réseau - Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine Immeuble le Spinacker 17, rue Cabanac - CS 61926 - 33081 Bordeaux Cedex	M. Gérard CHARLES Le mercredi 20 septembre de 9h00 à 12h00 Le vendredi 20 octobre de 14h00 à 17h00

Bordeaux Métropole - 44, cours du maréchal Juin - CS 61926

Composition du dossier

REGISTRE NUMÉRIQUE
 LE DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE

PROJET DE RER MÉTROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON ET SES AMÉNAGEMENTS

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier de projet d'enquête publique est composé de pièces et annexes disponibles en accès public sur le site de l'enquête (voir tableau ci-dessous) et de pièces annexes.

	État	Accès
Pièce A - Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives	État	Public
Pièce B - Plan de situation	État	Public
Pièce C - Notice explicative	État	Public
Pièce D - Plan général des travaux	État	Public
Pièce E - Estimation sommaire des dépenses	État	Public
Pièce F - Étude d'impact - résumé non technique	État	Public
Pièce F - Étude d'impact - Volet 1	État	Public
Pièce F - Étude d'impact - Volet 2A annexes	État	Public
Pièce F - Étude d'impact - Volet 2B annexes	État	Public
Pièce F - Étude d'impact - Volet 2C annexes	État	Public
Pièce G - Bilan de la concertation et réponse du maître d'ouvrage	État	Public
Pièce H - Avis de l'autorité environnementale suite à l'examen au cas par cas	État	Public
Pièce I - Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et réponse du maître d'ouvrage	État	Public
Pièce J - Avis des collectivités	État	Public
Pièce K - Évaluation socio-économique	État	Public
Pièce L - Avis des autorités et des services administratifs	État	Public

35) Déroulement de l'enquête

351) Publicité et information du public

Les publicités réglementaires ont été réalisées avec la publication dans les journaux :Annexe 1

L'affichage de l'avis d'enquête publique a été réalisé :

- dans toutes les gares desservies par le projet
 - dans toutes les mairies concernées par les travaux et aménagements ainsi qu'à BM et la mairie de bordeaux
 - sur tous les lieux de travaux et aménagement.
- et contrôlé par huissier Annexe 4

de plus les mairies ont fait paraître l'information sur leur site officiel.

Exemple mairie de Talence :



Affichage sur les lieux exemple gare Saint Jean :



Enfin le prestataire Groupe Rouge Vif a effectué les opérations suivantes :

- Mise en place de l'affichage légal et constat d'huissier : 28/08/2023 au 1/09/2023

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon – ENQUETE PUBLIQUE



PREMIERE EXPEDITION

SCP I. MARCONI – A. MILLOT – C. DUPOUY-CHAMOUX
COMMISSAIRES DE JUSTICE ASSOCIES

Titulaire de deux offices de Commissaires de Justice

53 Rue Théodore Gardère 33000 BORDEAUX
24 Rue Panhard-Levassor 33510 ANDERNOS-LES-BAINS

Tel : 05 56 90 90 33 - Ligne Constats 06 07 68 27 60 – Email : mmm.huissiers@orange.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE VINGT-TROIS
ET LE PREMIER SEPTEMBRE

A LA REQUETE DE :

La SAS ROUGE VIF, société par actions simplifiée au capital social de 486 938,79 euros, immatriculée au RCS de Versailles sous le numéro B 345 174 221, ayant son siège social 6 impasse de Toulouse 78000 Versailles, agissant poursuites et diligences de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège social.

- Livraison des packs enquêtes (registres + dossier EP + guide de lecture) : 18-19 septembre
- Tournée de contrôle 1 sur l'ensemble des points : 19 au 21 septembre
- Tournée de contrôle 2 sur l'ensemble des points : 2 au 4 octobre
- Tournée de contrôle 3 sur l'ensemble des points : 9 au 11 octobre
- Constat fin EP avec huissier : 23 octobre

PROCES VERBAL DE CONSTAT

**L'AN DEUX MILLE VINGT-TROIS
ET LE VINGT-QUATRE OCTOBRE
ET LE VINGT-CINQ OCTOBRE**

A LA REQUETE DE :

La SAS ROUGE VIF, société par actions simplifiée au capital social de 486 938,79 euros, immatriculée au RCS de Versailles sous le numéro B 345 174 221, ayant son siège social 6 impasse de Toulouse 78000 Versailles, agissant poursuites et diligences de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège social.

Laquelle m'a demandé de constater l'affichage de panneaux d'avis d'enquête publique portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, sur diverses communes dans le département de la Gironde. Que faisant suite à un premier passage, elle souhaite effectuer un second passage, et en suivant le retrait de l'affichage pour chaque point.

Déférant à cette réquisition,

Je, Christel DUPOUY-CHAMOUX, Commissaire de Justice Associé au sein de la SCP I. MARCONI-A. MILLOT-C. DUPOUY-CHAMOUX, Commissaires de Justice associés, titulaire de deux offices de Commissaires de Justice 53 rue Théodore Gardère 33000 BORDEAUX et 24 rue Panhard-Levassor 33510 ANDERNOS-LES-BAINS, soussignée ;

Certifie m'être transportée sur diverses communes de Gironde et j'ai constaté ce qui suit en présence de Monsieur Julien PALUMBO :

Le panneau, de dimensions légales et supérieures à 80 cm, est présent, bien visible et lisible depuis la voie publique.

- Retrait de l'affichage légal du 24 au 26 octobre

352) Permanences

Lieu de permanence	Dates et horaires des permanences
Mairie d'Arcachon Centre Administratif Municipal, place Lucien de Gracia, au RdC	M ^{me} Eva MONDINI lundi 25 septembre de 8h30 à 12h30 samedi 30 septembre de 9h00 à 12h00 vendredi 6 octobre de 13h30 à 17h00 M. Joseph PICO
Mairie de Bassens 42, Avenue Jean Jaurès, 33530 Bassens	Mardi 10 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

<p>Mairie de Gujan-Mestras 1, Place Charles de Gaulle, 33470 Gujan-Mestras</p>	<p>M^{me} Eva MONDINI lundi 25 septembre de 13h30 à 17h30 vendredi 6 octobre de 8h30 à 12h15 jeudi 12 octobre de 8h30 à 12h00</p>
<p>Mairie de Libourne 42, place Abel Surchamp Salle n°1 Pierre Bernard – RdC</p>	<p>M. Joseph PICO Mercredi 20 septembre de 09h00 à 12h00 Vendredi 20 octobre 2023 de 14h00 à 17h00</p>
<p>Mairie de Saint Loubès 23, Place de l'Hôtel de ville, 33450 Saint-Loubès</p>	<p>M. Joseph PICO Mardi 10 octobre de 9h00 à 12h00</p>
<p>Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac 21, avenue de l'Hôtel de Ville, 33450 Saint Sulpice et Cameyrac</p>	<p>M. Joseph PICO Mercredi 27 septembre de 9h00 à 12h00</p>
<p>Mairie Talence Rue du Professeur Arnoz 33400 Talence</p>	<p>M. Gérard CHARLES Le jeudi 28/09 de 9h00 à 12 h00 Le mardi 3/10 de 14h00 à 19h00 Le samedi 7/10 de 9h00 à 12 h00 Le vendredi 13/10 de 13h à 16 h 30</p>
<p>Mairie de Vayres 44 Av. de Libourne – RdC 33870 Vayres</p>	<p>M. Joseph PICO samedi 23 septembre 2023 de 9h00 à 12h00</p>
<p>Bordeaux Métropole 41, cours du maréchal Juin Bordeaux</p>	<p>M. Gérard CHARLES Le lundi 25 septembre de 14h00 à 17h00</p>
<p>Mairie de Bordeaux Cité municipale – 4 rue Claude Bonnier – 33000 Bordeaux – Box 27</p>	<p>M. Gérard CHARLES Le lundi 25 septembre de 9h00 à 12h00</p>
<p>Siège de l'enquête SNCF Réseau – Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine Immeuble le Spinnaker 17 rue Cabanac – CS 61926 – 33081 BORDEAUX Cedex</p>	<p>M. Gérard CHARLES Le mercredi 20 septembre de 9h00 à 12h00 Le vendredi 20 octobre de 14h00 à 17h00</p>

253) Bilan communication non exhaustif

AUTRES PUBLICITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Divers sites ont permis de relayer l'information de l'enquête publique :

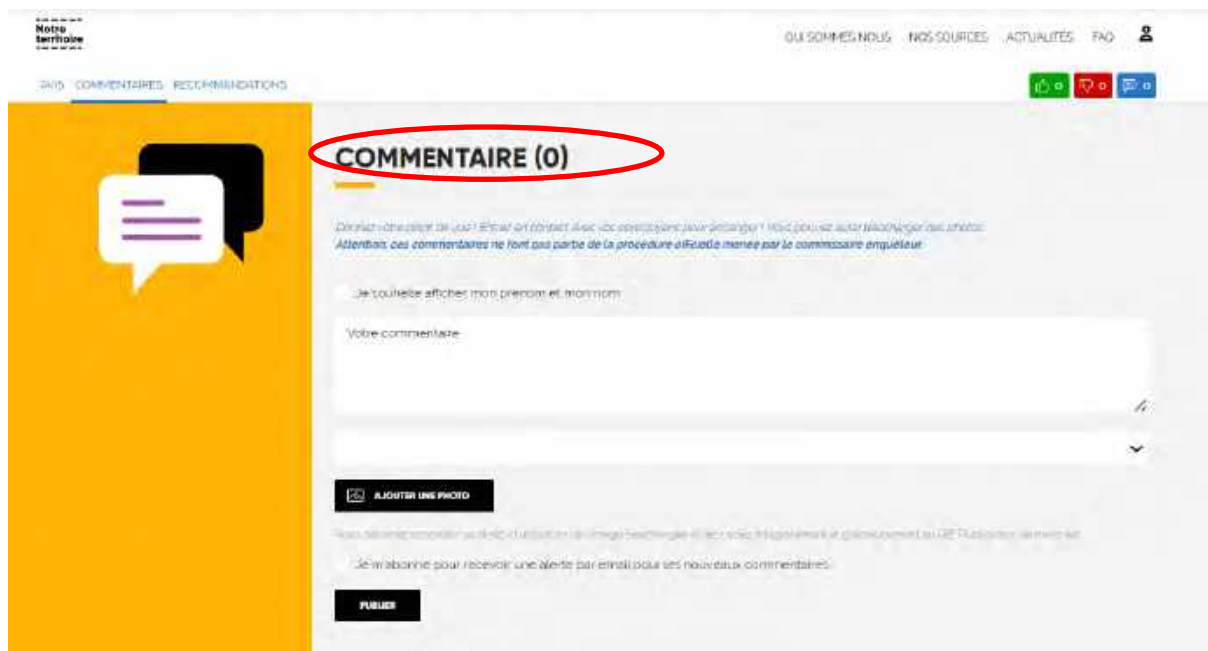
- <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/> (voir impression d'écran n°1) [Circulation Bordeaux Métropole - /A/ #Enquêtopublique - #RERMétropolitain - Ligne Libourne/Arcachon](#) [Ville de Libourne Mairie de Vayres SNCF TER Nouvelle-Aquitaine](#) [Jusqu'au 20 octobre 2023](#) [Vous souhaitez donner votre avis sur l'enquête publique concernant les aménagements ferroviaires de la ligne Libourne – Arcachon ?](#) [Tous les détails ici](#) <https://www.bordeaux-metropole.fr/actualites/donnez-votre-avis-sur-ligne-train-libourne-arcachon> | Facebook
- [RER Métropolitain Bordeaux Nouvelle-Aquitaine \(projet-rer-m.fr\)](#) (voir impression d'écran n°2)
- <https://www.notre-territoire.com/enquetes-publiques> (voir impression d'écran n°3)
- [Sur la ligne SNCF Bordeaux-Arcachon, le RER métropolitain a déjà un train de retard | Actu Bordeaux](#) (voir impression d'écran n°4)
- En plus du relais des villes concernées par le projet :
[RER Métropolitain - Enquête publique - 20 septembre au 20 octobre - Ville de Saint-Loubès \(saint-loubes.fr\)](#) ;
[Avis d'enquête publique - RER métropolitain entre Libourne et Arcachon - Gujan Mestras \(ville-gujanmestras.fr\)](#) ;
[RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON - Mairie de Talence - RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON](#) ;
[Enquête Publique : SNCF RESEAU RER Libourne Arcachon - Commune de Vayres - Site officiel de la Mairie de Vayres 33870 \(mairie-vayres.com\)](#) ;
[RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON - Mairie de Talence - RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON](#) ; [Ville de Libourne | Libourne | Facebook](#) ;
[Info-Flash - Bassens \(33530\) : Une enquête publique, portant sur le projet de RER Métropolitain...](#) ; ...

impression d'écran n°1 :



impression d'écran n°2 :





impression d'écran n°3 :

Sur la ligne SNCF Bordeaux-Arcachon, le RER métropolitain a déjà un train de retard

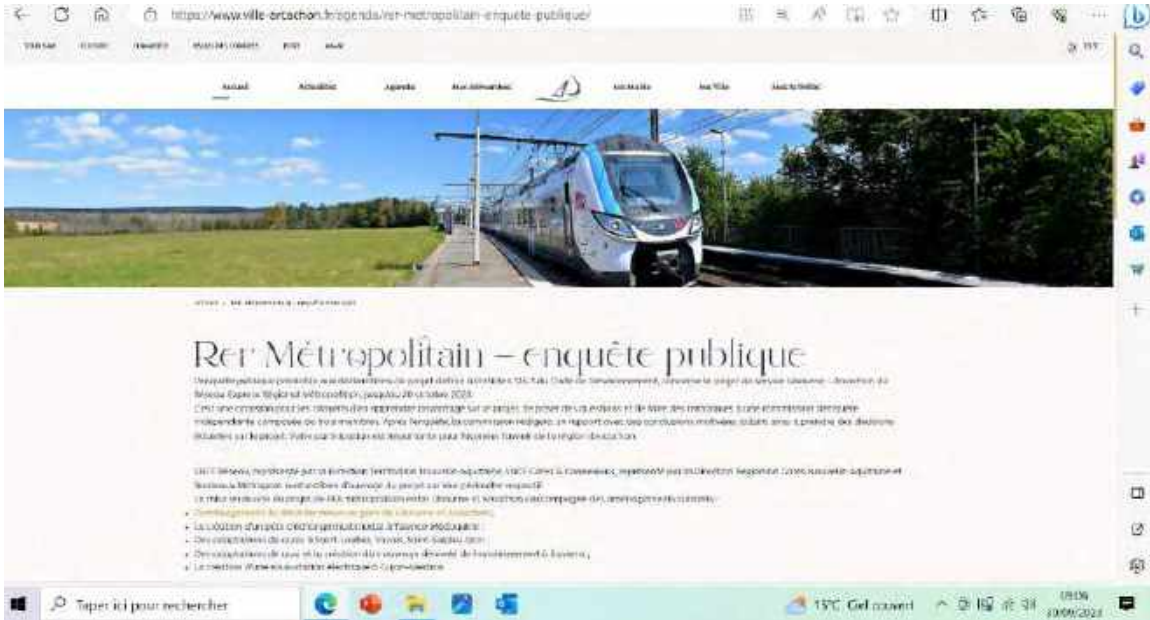
Les collectivités bûchent sur le projet de RER métropolitain pour améliorer l'offre des trains de quotidien. Rencontre à bord d'un TER Arcachon-Bordeaux où l'attente est grande.



Un questionnaire à propos de l'urgence publique du la projet de RER métropolitain est distribué aux usagers de la ligne Arcachon-Bordeaux. (Cécile / Chiffre Ouïhenry)
Par [Région Bordeaux](#) le 1 Oct 23 à 8:02
[Voir tout sur Bordeaux](#)

Prochain départ 7:02, voir à la fois le site de la SNCF pour les personnes ayant fait de passer de 7h13. Les usagers du TER de Bordeaux, direction Arcachon, attendent au quai de la gare de Bordeaux-Mérignac, ce jour 04 septembre 2023.

Aux côtés de la gare, un homme donne une lettre à un autre homme. Il leur distribue un questionnaire, la [Bourse enquête publique](#) de la ligne Libourne-Arcachon du projet de RER métropolitain. Cette est d'être des solutions de [transport](#) efficaces pour réduire l'attente de la gare dans les heures de pointe.



354) Participation du public

Durant l'enquête publique réalisée du 20 septembre au 20 octobre 2023 sur le projet de RER Métropolitain Libourne Arcachon et ses aménagements ;

- **11 registres papier**, un **registre numérique** ainsi qu'une **adresse mail dédiée** ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête ;
- De plus **20 permanences** dont **3 le samedi** ont été organisées.

A cette occasion :

- **748 visiteurs** du registre numérique + 21 visiteurs au cours des permanences ont pu s'informer sur le projet
- **103 contributions** exprimées rassemblées et publiées sur le registre numérique et provenant des registres papiers des différentes mairies et de Bordeaux Métropole (13 contributions), des emails (10 contributions) ou contributions déposées directement sur le registre numérique (80 contributions). A noter l'absence de courriers reçus par la poste, dont 1 remis en main propre au Commissaire Enquêteur.

Concernant les moyens d'expression :

L'usage, du moyen d'expression informatique, a été mis en œuvre conformément à la réglementation et dans le cadre de la délibération du 1 septembre 2023 prescrivant l'enquête publique du RER M Libourne Arcachon et ses aménagements. Il comprend les avis émanant des personnes, associations et organismes qui se sont exprimés sur le site web, parfois plusieurs fois, durant toute la période de consultation du public.

A noter qu'au-delà de la communication réglementaire, le public a bénéficié d'une information complémentaire via différents supports informatiques et presse, avec des indications permettant de se connecter directement au registre numérique.

A titre d'exemple, le site officiel [RER Métropolitain Bordeaux Nouvelle-Aquitaine \(projet-rer-m.fr\)](http://RER_Métropolitain_Bordeaux_Nouvelle-Aquitaine_(projet-rer-m.fr)) a permis d'informer largement le public sur l'ouverture de l'enquête publique et sur les modalités de connexion au registre numérique.



ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LA LIGNE LIBOURNE – ARCACHON

26 septembre 2023

Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, une enquête publique sur les aménagements ferroviaires sur la ligne Libourne – Arcachon est ouverte du 20 septembre au 20 octobre 2023. Les aménagements ferroviaires visés par cette enquête publique se situent en Gironde sur les communes d’Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Carneyrac, Talence et Vayres.

Pour participer à cette enquête publique, vous pouvez transmettre vos observations et propositions :

- En les déposant en ligne sur le registre numérique de l’enquête.
- En les envoyant par email à remi-libourne-arcachon@mat.registre-enquete.guyane.fr
- En les déposant sur des registres « papier » prévus dans les onze lieux des permanences de l’enquête (liste ci-dessous)
- Ou en les adressant par courrier avant la clôture de la procédure, au siège de l’enquête publique, à l’attention de Monsieur Gérard Charès, président de la commission d’enquête, Projet RERM Libourne – Arcachon au 17, rue Labarac – Immeuble Spinacier – 4eme étage – CS 61926 – 33 081 Bordeaux cedex.

Les contributions exprimées selon des modalités non prévues ou reçues en dehors de la période d’ouverture de l’enquête ne seront pas prises en compte.

[Accéder au registre numérique](#)

De plus, des relais presse ont été constatés avec une convergence vers le registre numérique assurant le recueil des contributions (voir exemple d’article de presse ci-dessous).

Sur la ligne SNCF Bordeaux-Arcachon, le RER métropolitain a déjà un train de retard

Les collectivités bûchent sur le projet de RER métropolitain pour améliorer l’offre des trains du quotidien. Reportage à bord d’un TER Arcachon-Bordeaux où l’attente est grande.

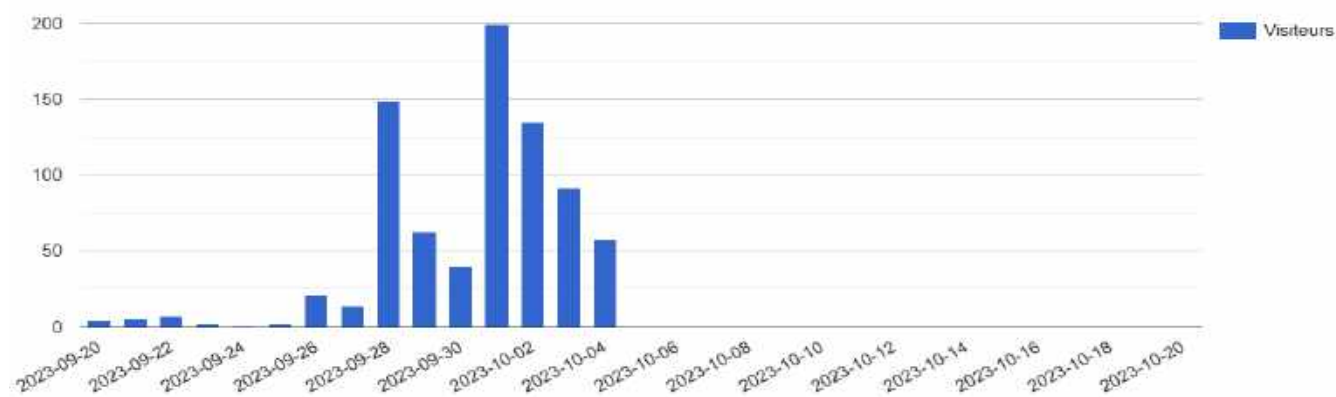


Un questionnaire à propos de l’enquête publique du projet de RER métropolitain est distribué aux usagers de la ligne Arcachon-Bordeaux. (©Actu.fr / Charline Guichenev)
Par **Rédaction Bordeaux** Publié le 1 Oct 23 à 6:22

Visiteurs et supports utilisés :

Après un démarrage d’enquête timide, le nombre de contributions et de visites a été régulier et maintenu à partir de début octobre et ce jusqu’à la fin de la période d’enquête publique.

Un total de **748 visiteurs** du registre numérique a été comptabilisé. Certains sont revenus plusieurs fois sur le registre numérique pour consulter différentes pages du dossier d'enquête (total de 875 visites). 663 téléchargements de documents ont été recensés sur le registre numérique.

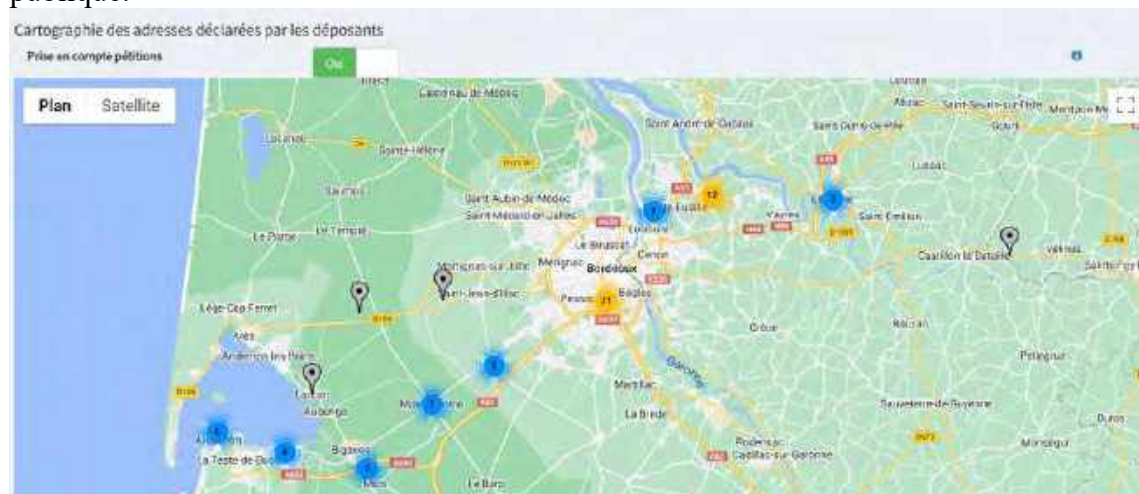


Contributeurs et provenance :

Un total de **103 contributions** a été recensé (la 1^{ère} contribution non publiée correspondant à un test effectué par un commissaire enquêteur pour vérifier le bon fonctionnement du registre numérique dès l'ouverture de l'enquête).

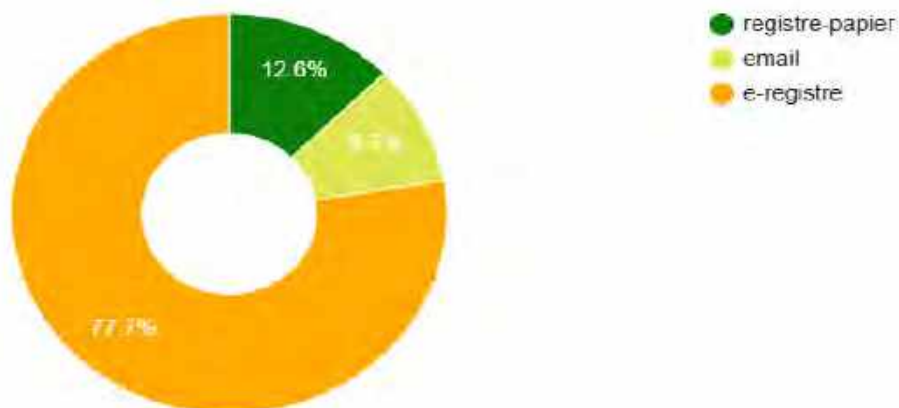
La participation du public peut être qualifiée de relativement faible au regard du nombre d'utilisateurs et de riverains notamment concernés par l'enquête.

L'illustration suivante présente la **répartition cartographique** des contributeurs qui se répartissent globalement tout au long de la ligne Libourne Arcachon soumise à enquête publique.



La **dématérialisation a été un élément positif** pour cette enquête publique puisque que 87,4% des contributions ont été déposées via le registre numérique ou par email ; contre 12,6% de contributions issues des registre papiers mis en disposition en mairies et au siège de l'enquête.

Provenance des contributions

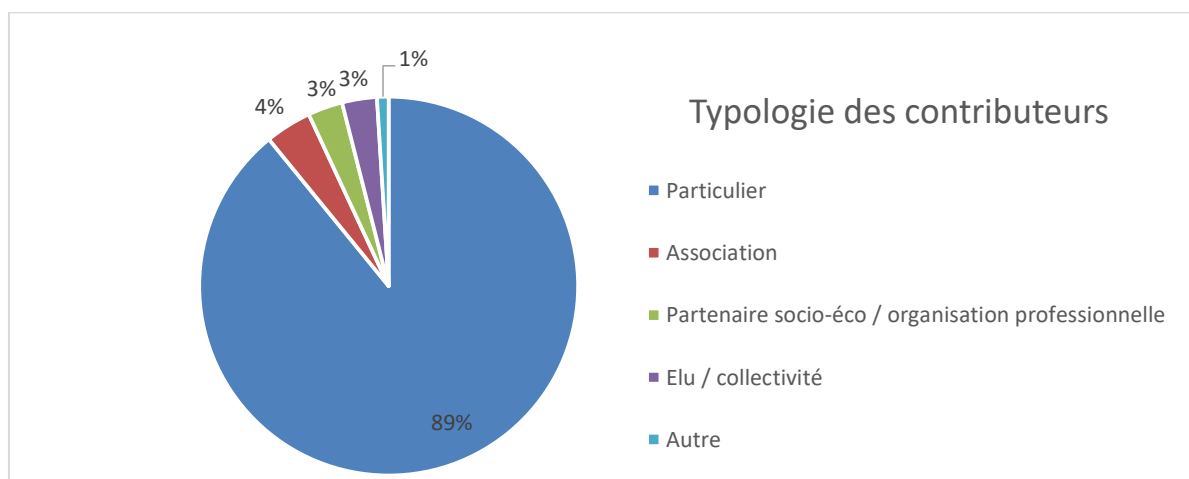


Les contributions reçues sous forme de courrier ou documents joints remis concernent :

- Le CHU de Bordeaux
- L'Université de Bordeaux
- 3 collectivités : Mairie d'Arcachon ; Mairie de Talence et Mairie de Libourne
- 4 Associations : FNAUT nouvelle aquitaine, Vivement le Tram, groupe EELV de Pessac-Gradignan, ASSOCIATION METRO DE BORDEAUX,
- 4 contributions, très bien argumentées, de particuliers : M. Mickael Baubonne (enseignant chercheur en droit public), M. Hugues Briard, M. Pierre Querrioux (ingénieur retraité), M. Hans Kremers (habitant du quartier et consultant en mobilité active).

Typologie des contributeurs :

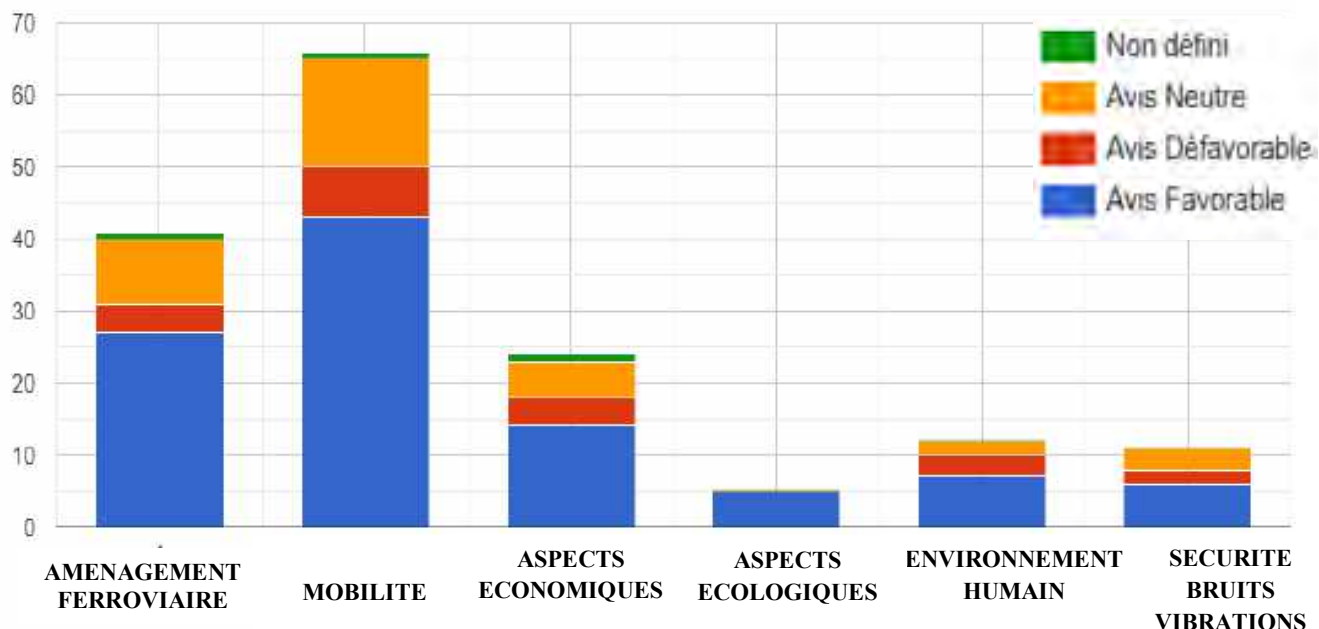
La participation des particuliers est majoritaire et représente 89% des contributions.



Au sein des associations peuvent être citées l'association contributrices : Association Métro de Bordeaux, FNAUT Nouvelle Aquitaine, Vivement Le Tram, groupe EELV de Pessac-Gradignan)

Les partenaires socio-économiques et organisations professionnelles ayant contribué sont le CHU de Bordeaux et l'INRAE. La catégorie autre est attribuée à la contribution de l'Université de Bordeaux. Les contributions des élus et collectivités concernent les trois dépôts de la Mairie d'Arcachon et de la Mairie de Talence et de la Mairie de Libourne).

Répartition par thématique :



La majorité des observations concernent la thématique « mobilité » comprenant les questions relatives aux effets attendus sur les déplacements, intermodalité (vélo, piétons, autres transports communs, voiture), stationnement, parking, accessibilité pour tous... Cette thématique est citée pour 66 contributions sur le total de 103 (soit à 65%).

La thématique des « aménagements ferroviaires » est en 2^{ème} position pour 40% des contributions. Elle concerne les aménagements de terminus, la création du Pôle d'Echanges Multimodal de la Médoquine, l'adaptation de quais, le renforcement et fiabilisation des Installations Ferroviaires de Traction Electrique ainsi que le matériel roulant.

Les aspects économiques sont également régulièrement cités à 24% et portent l'offre de service, horaire, billetterie, tarification, impacts activités économiques...

Les aspects relatifs à l'environnement humain (travaux, incidence patrimoine, effets cumulés autres projets...) et à l'environnement écologiques (climat, changement climatique, air, sol, eau, paysage, Natura 2000, habitats, flore et zones humides, faune) font l'objet d'un faible nombre de contributions.

La thématique « sécurité, bruits & vibrations » suit cette même tendance avec 11% du volume total de contributions.

36) Clôture des registres d'enquête

Après regroupement au siège de l'enquête, des 11 registres papier, par le prestataire de service, les 23 et 24 octobre, les registres ont été clos le mercredi 25 octobre 2025 par un membre de la commission.

La fin de la retranscription, par le prestataire, de l'ensemble des observations sur le Registre numérique, a été terminée le vendredi 27 octobre.

37) Difficultés rencontrées

Le dossier traite parfois des trois projets de ligne RER et parfois que de la ligne Libourne Arcachon. En conséquence il n'est pas facile de ne prendre que ce qui concerne la ligne Libourne Arcachon.

Enfin le dossier d'enquête final n'a été remis à la commission d'enquête que le 29/08/2023, pour cause de congé du mois d'août.

Il a été « compliqué » de définir le siège de l'enquête.

Difficulté à faire ouvrir les mairies le **samedi matin**.

Le chef de projet a été changé 3 fois au cours de l'enquête, ce qui a nécessité quelques adaptations.

DIRECTION TERRITORIALE NOUVELLE-AQUITAINE
61926 - 33081 BORDEAUX CEDEX
09 71 99 40 59



Monsieur Michel HOFFMANN
Président du Tribunal Administratif
de Montreuil
7, rue Catherine Puig
93 558 Montreuil Cedex

Bordeaux, le

31 MAI 2023

Nos Réf : D/2023/321694

Objet : Lettre de saisine RER Métropolitain

LRAR : 1A 190 389 1313 8

Monsieur le Président,

SNCF Réseau, sa filiale SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole sont maîtres d'ouvrage des différentes opérations nécessaires au projet de service Libourne-Arcachon, une des composantes de l'ambition globale de RER métropolitain de l'aire urbaine bordelaise. Cette dernière s'inscrit dans la feuille de route « pour le développement d'un réseau express régional métropolitain », délibérée en décembre 2018 par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole. Le volet ferroviaire prévoit le déploiement progressif d'une offre de service de type « mass transit », avec en semaine une fréquence de deux trains par heure et par sens, à toute heure de la journée, sur une amplitude horaire étendue (6h - 23h) et une politique d'arrêt « omnibus ». Les trajets entre Libourne et Arcachon s'effectueront sans changement de train en gare de Bordeaux Saint-Jean (mission dite « diamétralisée » à l'image du RER parisien), gage de gain de temps pour les voyageurs traversant la Métropole et de confort dû à l'absence de rupture de charge.

Je vous informe que je transmets par ailleurs une copie de ce courrier au préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde, ainsi qu'à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Nouvelle-Aquitaine, pour les informer de la démarche.

Pour plus d'informations, Monsieur Edouard PARANT (tel : 06 82 70 39 79), directeur du projet, se tient à la disposition de vos services.

Je reste à votre disposition pour de plus amples informations utiles à la présente demande et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Luc GATT
Directeur Territorial

REM - Référente SNCF Réseau pour l'enquête publique



PARANT Edouard (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT NA PPE) <edouard.parant@sncf-reseau.fr>
20/09/2023 11:41



À : gérard CHARLES; Joseph PICO; eva mondini Cc : MAUBON Sebastien (SNCF RESEAU / SIEGE SNC... ✓

Bonjour,

Comme vous le savez, je quitte très prochainement mon poste de Directeur du RER Métropolitain bordelais. Pour autant, nous conservons le principe d'un point d'entrée unique pour les échanges entre la commission et les maîtrises d'ouvrage pour la durée de l'enquête. Sébastien Maubon, qui pilota l'étude d'impact et l'assemblage du dossier d'enquête, sera votre référent pour SNCF Réseau et assurera avec le pôle Environnement et Développement Durable d'Emmanuelle Weiland l'interface avec les autres maîtrise d'ouvrages (G&C et Bordeaux Métropole). Le Pôle Communication de Corinne Beaujean-Garrido reste en charge du suivi de notre prestataire Rouge Vif / Publiégal.

Très cordialement,

Edouard PARANT
Directeur Réseau Express Métropolitain Bordeaux

SNCF RÉSEAU
DIRECTION TERRITORIALE NOUVELLE AQUITAINE
Immeuble le Spinnaker - 17 rue Cabanac - CS 61926 - 33081 BORDEAUX CEDEX
MOBILE : +33 (0)6 82 79 39 79
ACCUEIL : +33 (0)5 47 47 68 54
edouard.parant@reseau.sncf.fr





IV–Avis des P.P.A.

41) Concertation Inter Administrative - 4 novembre 2022

SCE Aménagement et environnement. Pilotage

Conclusions de la concertation inter administrative menée sur l’étude d’impact du projet de service Libourne-Arcachon (RERM).

Certains services, non représentés ont néanmoins formulé des observations écrites préalablement à la réunion :

- UD-DREAL : l’absence de procédure ICPE, le projet ne semblant pas en relever, il n’apparaît pas pertinent que l’UD-DREAL participe.
- DREAL NA/SPN : Le dossier « analyse des impacts sur les milieux naturels » en cours de rédaction, le service Patrimoine Naturel de la Dr al ne prévoit pas de participer à cette réunion.
- DREAL NA/MEE : la Mission  valuation Environnementale ne prévoit pas de participer car l’autorité compétente sera nationale si la SNCF est Réseau est Maître d’Ouvrage.
- DTTM/SEM **Le projet semble avoir correctement évalué les impacts** pour le volet LES. Et les analyses concluent à une absence de procédure.
Toutefois, **il semble nécessaire de traiter l’aspect PPRI/PPRSM et celui des éventuels remblais en lit majeur dans les gares concernées.**
- ARS Déclare que l’alimentation en eau potable a bien été prise en compte.

Services représentés :

DTTM33/SAT/UGP + DTTM33/SUPEM + DTTM33/SRGC + DREAL/SDIT
+ DRAC NA/UDAP 33 + DRAC-SRA + + SNCF-Réseau + SCE

Excusés :

DREAL-NA/MEE + DREAL-NA/SPN + DDTM 33/SEN + DDTM 33/SPE + DDTM
33/SRGC + DDTM 33/SAFDR + DTTM33/SDML + DRAC-SRA + DRAC NA UD 33

Points abordés :

- Volet ferroviaire du Réseau Express Régional Métropolitain (ou Service Express Métropolitain).
- Aménagement du projet de service Libourne-Arcachon.
- Principales incidences et mesures attendues dans le cadre du projet.
- Analyse réglementaire.

Les échanges ont porté sur :

- Surfaces d'emprise du local technique à Libourne
- Emprise au sol du PAI d'Arcachon
- Emprise au sol de la sous-station de Gujan-Mestras
- Tracé de raccordement Enedis de la sous-station
- Calendrier de la mise en service du PEM Talence-Médoquine
- Travaux de génération de voies principale ; Sont-ils nécessaires.
- Fonctionnement et accessibilité du futur PEM Talence-Médoquine
- Gare de Bassens traversée des voies ?
- Accessibilité PMR en particulier gare de Vayres
- Périmètre du projet soumis à évaluation environnementale
- Intégration paysagère des aménagements
- Risques naturels et technologiques
- Réglementation liée au bruit
- Contenu de l'étude d'impacte
- Qualité de l'air.

42) Conseil Régional Nouvelle Aquitaine - Séance plénière 27 mars 2023

Révision de la feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain - Introduction du Département de la Gironde.

- Offrir des solutions efficaces, de transport en commun, aux habitants des zones péri-urbaines ;
- Lutter contre la congestion routière de la Métropole ;
- Réduire les émissions de gaz à effets de serre et polluants.

Rappel des objectifs supérieurs

Le Président de la République a récemment annoncé son souhait que les dix principales métropoles régionales, dont Bordeaux, soient dotées le plus rapidement possible de RER Métropolitains.

La Première ministre a très récemment annoncé la volonté de l'Etat d'engager un vaste plan de modernisation des infrastructures ferroviaires, à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici 2040, dont les RER métropolitains des principales métropoles de province constitueront un objectif prioritaire.

Les collectivités territoriales engagées sur le RER métropolitain de Bordeaux saluent ce positionnement volontariste du gouvernement, et attendent donc un engagement financier significativement accru de l'Etat, d'autant plus que le RER métropolitain de Bordeaux a été classé par le Conseil d'orientation sur les mobilités (COI) comme un des trois projets de ce type les plus matures actuellement en France, avec celui de Strasbourg et le « Léman express ».

Enfin, **le Département de la Gironde** a exprimé sa volonté fin 2021 de participer financièrement au projet de RER Métropolitain à hauteur de 170 M€.

Cette participation constitue donc l'occasion d'agrandir le partenariat constitué autour de ce projet, et d'enrichir celui-ci en l'étendant sur l'ensemble du territoire départemental, notamment le Médoc.

Le Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine aborde l'incidence financière régionale avec en particulier **la recherche d'une tarification unique multimodale**.

L'objectif est d'offrir à la population des trains RER omnibus, diamétralisés (les trains circulent sans correspondance en gare de Bordeaux Saint-Jean entre Libourne et Arcachon et entre Saint-Mariens et Langon), cadencés à l'horizon 2028-2030 à la demi-heure. Il sera étudié une fréquence au quart d'heure en période de pointe sur les secteurs les plus fréquentés, ce qui exigera des investissements très importants et l'achèvement des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

La création d'ici fin 2023 d'un nouveau titre de transport spécifique « TBM+train » (nom à définir) permettra aux usagers de se déplacer sur le réseau TBM et dans les trains concernés dans le périmètre de la Métropole.

Le prix sera basé sur celui de la gamme TBM avec un supplément. Bordeaux Métropole compensera intégralement la perte de recettes pour la Région. Une tarification zonale sera mise en place dans un second temps, hors métropole.

Le financement des actions ferroviaires et routières

Le principe général de co-financement sur le volet ferroviaire du RER Métropolitain est ajusté de la manière suivante :

- Aménagement des infrastructures ferroviaires (hors section ligne Macau – Pointe de Grave) : 33,33 % Etat, 33,33% Métropole, 18,69% Département, 14,64% Région,
- Matériel roulant sur Saint-Mariens Langon, Libourne-Arcachon et au sud de Macau (achat de nouvelles rames) : 50% Métropole, 50% Région,
- Infrastructures et Matériel roulant section Macau-La Pointe de Grave : 30% Etat, 21,45% Région, 48,55% Département
- Coûts nets d'exploitation : 50% Métropole, 50% Région.

Ces principes resteront toutefois ajustables, dans les conventions de financement, selon les spécificités techniques de chaque opération du RER.

Les partenaires se réuniront pour déterminer les suites à donner en cas d'évolution des coûts.

La Métropole financera les investissements nécessaires à la mise en service des lignes de cars express sur les voiries relevant de sa compétence.

Un partenariat avec le Département de la Gironde et l'Etat sera mis en œuvre pour aboutir à l'aménagement de voies réservées sur le domaine des voiries départementales, nationales et autoroutes.

Les coûts nets de fonctionnement des cars express seront répartis selon le principe suivant : 25% Région, 25% Bordeaux Métropole, et 50% Nouvelle-Aquitaine Mobilités (via le versement mobilités additionnel que le syndicat devra rechercher dès 2023, en premier lieu pour la ligne Bordeaux-Blaye).

Enfin, les partenaires rechercheront des financements européens dans le cadre du programme « mécanisme pour l'interconnexion de Europe » (MIE) 2021-27.

La feuille de route révisée, annexée à la présente délibération, est proposée à l'adoption conjointe de la Région, du Département de la Gironde et de Bordeaux Métropole.

Après en avoir délibéré, Le CONSEIL REGIONAL décide d'**approuver** la feuille de route révisée du RER Métropolitain, intégrant le Département de la Gironde.

43) Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole - 31 mars 2023

- Mise à jour de la feuille de route – décision – Autorisation
- Présentation de l'historique du projet ;
- Annonce d'une contribution financière de **170M€**
- **Propose son appui dans les instances de pilotage.**

DECIDE

Article 1 : de renouveler l'engagement de la Métropole dans le projet de RER Métropolitain,

Article 2 : d'approuver les termes de la mise à jour de la nouvelle feuille de route tels que rappelés plus haut et présentés en annexe,

Article 3 : de demander à l'Etat, et en collaboration avec la Région et le Département, de prévoir un plan de mobilisation de crédits pour le développement du RER Métropolitain, en cohérence avec les annonces gouvernementales.

44) Département de la Gironde - mise en ligne 7 mars 2023

Décrit l'historique des 3 projets :

- Libourne – Bordeaux
- Arcachon Saint-Mariens – Bordeaux
- Langon Bordeaux/Pessac - Macau

et rappelle l'organisation de la gouvernance :

- Un partenariat élargi au service des mobilités de l'aire métropolitaine Bordelaise et Girondine
- Le volet ferroviaire du RER Métropolitain :
- L'amélioration de l'étoile ferroviaire autour de Bordeaux

Sur ces mêmes infrastructures, la Métropole concentrera son action sur le développement du réseau nécessaire au RER, et ne souhaite pas intervenir sur sa régénération. En ce qui

concerne les opérations de développement, il devra être identifié si elles concourent uniquement à la mise en œuvre du RER Métropolitain ou si elles constituent également une amélioration plus générale du réseau ferré, auquel cas seule la part liée au RER fera l'objet de l'investissement partenarial.

Sur ces infrastructures, le Département de la Gironde concentrera son action sur des opérations nouvelles apparues depuis la feuille de route de décembre 2018.

La modernisation et la régénération des infrastructures de la ligne du Médoc au nord de Macau (dont les installations d'alimentation électrique), qui font partie du périmètre du protocole sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT), signé le 22 avril 2021 entre l'Etat et la région Nouvelle-Aquitaine, font l'objet de modalités de financements différents, réparties entre la Région, le Département et l'Etat.

Libellé	Montant total M€ ₂₀₂₂	Etat		Région		Bordeaux Métropole		Département de la Gironde	
		%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
Infrastructures (hors section de Macau à la Pointe de Grave)	390	33,33%	130	14,64%	57,1	33,33%	130	18,69%	72,90
Matériel Roulant (hors section de Macau à la Pointe de Grave)	90	0,00%	0	50,00%	45	50%	45	0	0
Infrastructures et Matériel Roulant de la ligne du Médoc (entre Macau et la Pointe de Grave)	200	30%	60	21,45%	42,90	0	0	48,55%	97,10
TOTAL	680		190		145		175		170

Gouvernance du projet

Les présidents de la Région, de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde et du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité, 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 Bordeaux Métropole (Autorité Organisatrice de Mobilité) et du Conseil départemental, auquel sont conviés le Préfet 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.

La temporalité des différents niveaux de pilotage est établie selon les principes suivants :

- Une rencontre annuelle du comité exécutif ;

- Des rencontres semestrielles des Directeurs Généraux afin de préparer les rencontres du comité exécutif ;
- Trois Comités de pilotage par an à minima ;
- En tant que de besoin (plusieurs fois par mois) réunion de comités techniques sur les études ;
- Rencontres techniques hebdomadaires au niveau du plateau commun.

45) Contribution DDTM - 27 mars 2023(consultation de la préfecture par l'AE le 28 février 2023)

Par courrier reçu le 28 février 2023, vous avez sollicité mon avis sur le projet de développement du réseau express régional métropolitain Libourne – Arcachon dans le département de la Gironde porté par SNCF Réseau **au titre des attributions du préfet de département en matière d'environnement** (article R 122-7 code de l'environnement).

La DDTM rappelle et commente les aménagements envisagés pour adapter l'axe Libourne-Arcachon au niveau de services fixés :

- Aménagement de terminus en gare de Libourne et Arcachon
- Création de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM), en lien avec Bordeaux Métropole, intégrant une halte ferroviaire nouvelle, Talence Médoquine.
- Adaptations de quai au niveau de plusieurs haltes existantes : Bassens, Saint Loubès, Vayres et Saint Sulpice-Izon, suppression de la traversée de voies piétonne (TVP) de Bassens remplacé par un ouvrage dénivelé.
- Renforcement et fiabilisation des installations ferroviaires de traction électrique tronçon Lamothe-Arcachon : remaniement ou renforcement localisé de la caténaire, sous station électrique sur la commune de Gujan-Mestras.

Aborde la prise en compte

I – Sur le plan des risques naturels

Les risques naturels :

- Risque de mouvements de terrains
Il semblerait qu'**aucun des sites de travaux n'est concerné par la présence d'une cavité souterraine non minière.**
- Risque d'inondation
**Le site de Gujan-Mestras sera implanté en zone d'aléa moyen ou faible en zone urbanisée dans le cadre Plan de Prévention du Risque inondation par Submersion Marine (PPRSM) ; le dossier ne nous a pas permis de situer le projet sur Gujan sur la carte de zonage du PPRsm ni de valider la cote de seuil proposée ci-après . La sous-station sera implantée à une cote altimétrique la protégeant de l'évènement de submersion pris pour référence, soit 4,35 mNGF.
Le projet devra prendre en compte les règles constructibles applicables dans chaque zone concernée par les Plans de Prévention du Risque d'Inondation par Submersion Marine, que ce soit dans la commune d'Arcachon ou de Gujan-Mestras**

- PPRT

PPRT CEREXAGRI

Le **premier site** concerne l'établissement CEREXAGRI qui se situe à proximité des quais de la halte de **Bassens** (cf plans ci-après). Les travaux d'allongement des quais se situeraient en partie en zonage B1 du PPRT qui correspond à une zone d'aléa toxique de niveau Moyen+ se traduisant par des effets irréversibles.

Or, en zone B, seuls sont autorisés, les constructions, installations ou dessertes locales strictement nécessaires au fonctionnement des services publics ou collectifs et **qui n'ont pas pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées au risque.**

L'allongement du quai conduira inévitablement à une augmentation de la fréquentation, au regard des dispositions précédemment évoquées, le projet ne doit pas être implanté en zone B.

Le porteur de projet pourrait étudier de décaler son aménagement vers la partie située le plus au Nord étant donné qu'en l'état cet aménagement ne respecte pas le PPRT.

- **PPRT DPA, FORESA France, SIMOREP & Cie :**

Le **deuxième site** concerne les établissements DPA, FORESA France, SIMOREP & Cie qui se situent au nord de la commune de Bassens. La ligne traverse les zonages bp1 et bp2 (aléa surpression faible).

Le linéaire concerné étant faible (600 m environ), la durée d'exposition à ce risque pour un train et ses voyageurs est très faible.

Même si l'étude d'impact indique que la probabilité de la survenue d'un accident lors du passage d'un train est ainsi très faible, **il faut se référer aux prescriptions du règlement de ce PPRT.**

- Feu de forêt

Le risque feu de forêt est significatif sur l'axe d'étude. Plusieurs communes sont en effet concernées par un risque qualifié de fort par l'atlas départemental.

Comme le précise le RNT, la ligne traverse plusieurs secteurs sensibles. **Au regard de l'augmentation de la circulation des trains et de la vulnérabilité de l'infrastructure ferroviaire, l'enjeu lié au risque feu de forêt peut ainsi être qualifié de fort.**

Certaines communes sont classées à dominante forestière, le projet devra donc appliquer le règlement interdépartemental de protection de la forêt contre les incendies s'applique déjà, notamment l'article 8 rendant obligatoires le débroussaillage et le maintien en état débroussaillé sur une profondeur de 50 m aux abords des constructions, chantiers, travaux et installations de toute nature.

De ce fait, le risque de feu de forêt est convenablement prise en compte, zone PPRIF exceptée.

En conclusion, la DTTM déclare :

Le projet d'envergure du RERM de Libourne à Arcachon s'étendra sur un itinéraire de 300 km, le tracé va traverser un territoire soumis à divers enjeux tant naturels qu'industriels.

On peut noter que **la prise en compte du risque est globalement respectée.**

Toutefois, des ajustements voire des modifications sont à prendre en considération, notamment pour le secteur de la gare de Bassens. En effet, le projet n'est pas conforme avec les prescriptions du PPR de l'établissement Cerexagri voire celui des établissements DPA, FORESA France, SIMOREP & Cie si ERP. Le tracé prévu dans le secteur de Cerexagri devra être modifié afin de ne pas relever du zonage B. De même, le porteur de projet devra compléter les solutions proposées pour l'implantation prévue dans le secteur des établissements DPA, FORESA, SIMOREP&Cie.

Par ailleurs, le risque de prise en compte d'inondation devra être approfondi sur les secteurs des gares d'Arcachon et de Gujan-Mestras.

Enfin la distance des OLD et les règles relatives aux travaux devront être conformes au PPRIF de Biganos.

II – Sur le plan de l'urbanisme et de la localisation du projet

1 - Consultation inter-administrative

Cette consultation inter-administrative a fait l'objet d'une réunion entre SNCF Réseau, son bureau d'études et les différents services de l'État concernés le 4 novembre 2022, afin de recueillir leur avis sur le projet et l'étude d'impact minute transmise. Les avis accompagnés des réponses de la maîtrise d'ouvrage ont été repris dans le compte rendu versé au dossier d'enquête publique.

2 - Observation sur le périmètre du projet soumis à évaluation environnementale

Lors de la consultation inter-administrative, le principal point de vigilance identifié par les services de l'État, exprimé par la DDTM de Gironde, la DREAL Nouvelle-Aquitaine et la DRAC Nouvelle-Aquitaine, est que l'étude d'impact faite porte sur le projet technique ferroviaire mais ne prend pas en compte les sujets d'aménagements nécessaires tels que les parkings (places de stationnement véhicules particuliers, places de stationnement vélos), le cheminement pour accéder aux haltes/gares (itinéraires sécurisés en modes doux ,renforcement des TC...), la densification autour des gares, etc. SNCF Réseau a répondu en séance que ces aménagements étaient portés par les différentes collectivités concernées et qu'à ce jour, excepté le PEM de Talence-Médoquine, aucune opération suffisamment mature n'a émergé.

3 - Compatibilité du projet avec les SCoT :

Dans le SCoT du SYSDAU, le projet est bien identifié par un réseau express sur emprise ferroviaire. Le projet identifie la problématique des trames vertes sujet par ailleurs, étant donné que le projet reste sur « les emprises existantes » à l'échelle du SCoT.

Concernant le futur SCoT du SYBARVAL, la cohérence avec l'objectif « améliorer et diversifier les mobilités » concerné dans le PAS a été bien identifiée. Le SCoT n'est cependant pas opposable.

4 - Compatibilité du projet avec les PLU :

S'agissant du PLU d'Arcachon : projet compatible

S'agissant du PLU de Gujan-Mestras : projet compatible Il est à noter les enjeux sur les arbres protégés au PLU à prendre en compte.

S'agissant des PLU de St Sulpice-et-Cameyrac et de St Loubès :projet compatible

S'agissant du PLU de Libourne : Le secteur de la gare de Libourne est en zone UBp du PLU approuvé le 15-12-2016, et fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP). Le règlement et l'OAP dédiés sont assez souples.

A noter que le secteur de la gare fait partie du secteur patrimonial remarquable de Libourne (SPR, anciennement aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP)), secteur B des faubourgs anciens. **L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera requis.**

S'agissant des PLU de Vayres et Izon : Les PLU d'Izon et de Vayres sont en cours de révision. Si des blocages étaient repérés entre les projets et la règle actuelle, cela pourrait être pris en considération dans l'évolution de ces PLU.

S'agissant du futur PLUi de la *Communauté d'Agglomération du Libournais (CALi)* :

Parallèlement, un PLUiHD est en cours d'élaboration sur l'ensemble de la CALi, couvrant le territoire de projet concerné. Ce PLUiHD devrait être approuvé en 2026 (phase PADD en cours), abrogeant tous les PLU actuels. Il pourra être utile que le porteur de projet se rapproche de la CALi et de son cabinet d'études pour faire le point sur les attentes afin d'anticiper des points de non-conformité, notamment sur Libourne avec l'ABF.

S'agissant du PLUi de Bordeaux Métropole : Il n'y a pas de problème de compatibilité avec le PLUi de Bordeaux Métropole.

Le projet de service Libourne – Arcachon du RER Métropolitain à horizon 2028-2030 vise notamment :

– un passage par 7 gares inclus dans le périmètre de Bordeaux Métropole (Alouette France et Pessac centre, Talence la Médoquine, Bordeaux St-Jean, Cenon, Bassens et La Gorp à Ambarès-et-Lagrave)

– la création et la mise en service de la halte ferroviaire TALENCE-MEDOQUINE prévue à la mi-2025.

– Talence Médoquine. Le plateau haut Sud est en zonage UM2-3L30 HF6,5 STL.2 et doit grignoter (à la marge) sur le zonage agricole générique « Ag »; le plateau haut Nord est en zonage UM12-3A35 RM4, comme le Plateau Bas; ce dernier étant concerné par la servitude de localisation d'intérêt général IG.26 visant justement la création du pôle d'échanges multimodal de la Médoquine.

III – Sur le plan des politiques de l'eau et de la nature

L'analyse a été faite par document. **Les points devant nécessairement être complétés** par le pétitionnaire sont les suivants :

- **le respect de la réglementation relative aux espèces protégées** :
 - le pétitionnaire doit transmettre l'ensemble des inventaires de terrain réalisés dans le cadre de ce projet, ainsi que les informations qui en découlent

◦ dans l'état actuel du document transmis, il n'est pas possible d'apprécier la compatibilité du projet avec la réglementation « espèces protégées »

• **L'évaluation des incidences Natura 2000 doit être complétée** par une analyse des incidences de certains travaux ayant lieu au sein du site Natura 2000 ou à proximité, et par un travail de consolidation des mesures prises pour limiter les impacts, travail à mener avec les animateurs N2000 concernés.

Par ailleurs, certaines thématiques, comme **l'amélioration de l'impact de l'éclairage nocturne et l'amélioration globale de la biodiversité autour du projet pourraient être utilement complétées.**

46) Avis de l'ARS - 20 mars 2023 (consultée par l'AE le 21 février 2023)

Dans sa réponse l'ARS note :

1. Localisation du site au regard des périmètres de protection de captages d'eau destinée à la consommation humaine

Toutefois, deux périmètres de protection se situent à proximité des aménagements à **Arcachon** (Périmètre de Protection Immédiat du captage « Desbiey » sur la commune d'Arcachon à environ 100 m au sud, Périmètre de Protection Rapproché du captage « Rue des Bordes » sur la commune de **Libourne** à environ 70 m à l'ouest). Le pétitionnaire devra aviser sans retard l'exploitant de la distribution d'eau, le Préfet et la Délégation Départementale de la Gironde de l'ARS Nouvelle-Aquitaine de tout accident entraînant le déversement de substances liquides ou solubles vers ces périmètres de protection.

En phase d'exploitation, les eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées du PEM seront collectées et traitées dans des noues, puis seront infiltrées dans le milieu naturel ou rejetées dans le réseau communal d'évacuation des eaux pluviales.

Les eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées des gares et des haltes ferroviaires seront collectées et rejetées dans les réseaux communaux d'évacuation des eaux pluviales. **Il conviendra de s'assurer que ces solutions sont en concordance avec les PLU des différentes communes concernées.** Tél standard : 09 69 37 00 33 – Courriel : ars-dd33-sante-environnement@ars.sante.fr Adresse : 103bis rue Belleville – CS 91704 – 33063 Bordeaux Cedex www.nouvelle-aquitaine.ars.sante.fr

Des études géotechniques ont été réalisées pour estimer la survenue de potentielles arrivées d'eaux lors de la phase travaux. En cas de besoin, les dates des chantiers seront décalées pour éviter tout recours à des drainages ou des pompes des nappes superficielles.

2. Qualité des eaux souterraines et des sols

Des ouvrages souterrains (sondages, forages) recensés sur la base de données INFOTERRE du BRGM se situent à proximité de l'emprise du projet. **Le pétitionnaire a bien identifié les risques de pollution et prévu des mesures adaptées pour les limiter en cas de déversement accidentel de produits polluants.**

Des servitudes d'utilité publique traversent l'emprise du site, leurs prescriptions devront être respectées tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

3. Qualité de l'air, nuisances sonores et champs électromagnétiques

Qualité de l'air

En phase travaux, les sources de pollution atmosphérique ont été identifiées et des mesures permettant de les limiter sont proposées, notamment concernant les émissions de poussières (arrosage des pistes, bâchage des sols).

En phase d'exploitation, l'aménagement des plateformes ferroviaires est conçu de manière à favoriser les modes de déplacement doux (présence de transports en commun, cheminements piéton et cyclable).

Nuisances sonores

La voie ferroviaire est concernée par l'arrêté préfectoral du 8 février 2023 portant approbation de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Gironde (catégorie 2 à Talence et Bassens avec un secteur affecté par le bruit de 250 m ; catégorie 1 à Saint-Loubès, Saint-Sulpice et Cameyrac, Vayres et Libourne avec un secteur affecté par le bruit de 300 m). **Le projet prévoyant une augmentation du trafic ferroviaire, dans le cas où le classement sonore de la ligne était amené à augmenter, l'isolation acoustique des bâtiments nouvellement impactés devra respecter les prescriptions de l'arrêté.**

A Bassens, le projet se situe dans une zone de bruit critique communale du **plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé par le conseil métropolitain du 20 décembre 2019. Il conviendra de se référer à ce plan d'actions, de reprendre et d'adapter ses recommandations pour ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit.** De plus, des habitations et des établissements accueillant du public se trouvent de part et d'autre de l'emprise des différents sites.

Afin d'estimer l'impact sonore de **la sous-station électrique de Gujan-Mestras**, une campagne de mesures du bruit a été effectuée sur une station similaire en fonctionnement. A partir des données de cette campagne, une simulation acoustique sera réalisée afin d'estimer l'impact sonore de la sous-station.

Enfin, la simulation acoustique montre que **l'impact sonore** de la sous-station électrique en fonctionnement **est inférieur aux valeurs d'émergences acoustiques réglementaires**, en période diurne et nocturne, au niveau des habitations les plus proches.

Des contrôles de niveaux sonores devront être réalisés en début d'exploitation pour vérifier l'absence de dépassement des valeurs réglementaires le long de la voie ferrée, au niveau des terminus et de la sous-station électrique. **Dans le cas où les résultats ne seraient pas satisfaisants, des mesures de réduction des nuisances devront être mises en place et leur efficacité vérifiée par des études acoustiques complémentaires.**

3. Champs électromagnétiques

Il est prévu la création **d'une sous-station électrique à Gujan-Mestras**. La position des ouvrages et câbles électriques par rapport aux lieux normalement accessibles aux tiers doit être telle que le champ électrique résultant en ces lieux n'excède pas 5 kV/m et que le champ magnétique associé n'excède pas 100 µT dans les conditions de fonctionnement en régime de service permanent (arrêté du 17 mai 2001). Il est prévu que la sous-station soit reliée au réseau électrique externe, mais le tracé de raccordement n'est pas défini. **Une vérification lors de la mise en service devra être réalisée, en particulier au niveau des habitations situées à proximité du futur tracé de raccordement.**

4. Prévention du développement de larves de moustiques *Aedes albopictus*, vecteur de la dengue et du chikungunya

Le moustique tigre (*Aedes albopictus*) est implanté et actif en Gironde. Ce moustique peut transmettre des arboviroses telles que le chikungunya ou la dengue.

Dans ce contexte, il convient de prendre en compte ce risque en rappelant au pétitionnaire la nécessité de **prévoir, tant sur le projet en phase exploitation que dans la phase travaux, des aménagements permettant de limiter la prolifération des moustiques, et notamment d'empêcher la formation d'eaux stagnantes dont la présence pourrait constituer des gîtes larvaires (par exemple : éviter toute stagnation d'eau de faible profondeur dans les fossés, les regards d'eaux pluviales, les toitures, ...).**

Compte tenu de ces éléments, le dossier déposé par « SNCF Réseau », « SNCF Gares et Connexion » et « Bordeaux Métropole » sur les communes d'Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice et Cameyrac, Talence et Vayres me paraît **suffisant** concernant les aspects sanitaires **sous réserve de la prise en compte des observations précitées.**

47) Avis COBAS - 19 avril 2023 (demande d'avis du 8 février 2023)

Vu l'avis favorable du bureau du 3 avril 2023 :

Propose **d'émettre un avis favorable au projet de RER Libourne Arcachon** assorti des réserves suivantes

- **exige** que l'alimentation électrique de la ligne fasse l'objet d'une étude spécifique et que les conclusions de cette étude lui soient communiquées
- **demande** à ce que le stockage des rames en gare d'Arcachon, générant des nuisances visuelles et acoustiques, fasse l'objet d'une étude particulière et d'aménagements spécifiques favorisant sa bonne insertion dans le tissu urbain.
- **demande** à ce que les nuisances sonores puissent être réduites par des aménagements de voies et l'adaptation du matériel roulant.
- **Sollicite** la réalisation par SNCF réseau d'une étude préalable d'utilité permettant ainsi aux élus et à la population de la COBAS de mieux appréhender ce projet et ses conséquences sur son territoire

48) Avis CALI - 4 novembre 2022

La CALI déclare être **favorable** à ce projet.

49) Avis de la ville d’Arcachon - 13 avril 2023

Ligne Libourne-Arcachon : La Ville d’Arcachon considère que “si le projet de RER Métropolitain consiste simplement à améliorer les fréquences des trains en gare d’Arcachon, il s’accompagne de **mesures très dommageables au bien-être de la cité en matière de sécurité**, de propreté, de circulation et de bruit... En matière de sécurité, il est indispensable que de le projet s'accompagne d’un renforcement parallèle des moyens de la police ferroviaire.

410) Avis de Saint Loubès - délibération du 7 avril 2023

Après avoir délibéré, le conseil municipal de la ville de Saint Loubès a donné à l’unanimité un **avis favorable** au projet de travaux d’adaptation des quais de la gare de Saint-Loubès.

411) Avis de Bassens - délibération du 19 avril 2023

Suite à la Demande d’avis du 2 février 2023,

La délibération du conseil municipal de la commune de Bassens reprend le projet dans son ensemble et conclut par son **adoption sans réserves**.

412) Avis de Gujan-Mestras - délibération du 02 mars 2023

Suite à la Demande d’avis du 02 février 2023,

Emettre un avis favorable au projet de RER Libourne-Arcachon, assorti des **réserves** suivantes :

- **Exige** que l'alimentation électrique de la ligne fasse l'objet d'une étude spécifique, et que les conclusions de cette dernière lui soient communiquées.^[1]_[SEP]
- **Demande** une adaptation et un allongement des quais pour l'accessibilité aux doubles rames, notamment par les personnes à mobilité réduite, prise en charge par la SNCF.
- **Demande** à ce que le stockage des rames en gare d'Arcachon, générant des nuisances visuelles et acoustiques, fasse l'objet d'une étude particulière et d'aménagements spécifiques favorisant sa bonne insertion dans le tissu urbain.
- **Souligne** l'aggravation du phénomène de congestion de la circulation au niveau des 18 passages à niveau de l'agglomération du fait de l'augmentation du nombre de trains.
- **Demande** à ce que les nuisances sonores puissent être réduites par des aménagements de voies, et l'adaptation du matériel roulant.
- **Sollicite** la réalisation par SNCF RESEAU **d'une étude préalable d'utilité** permettant ainsi aux élus et à la population de la COBAS de mieux appréhender ce projet et ses conséquences sur son territoire.

413) Avis de la mairie de Vayres – 10 mars 2023

Avis **favorable** délibération en date du 10 mars 2023 suite à la demande d'avis du 02/02/2023.

414) Avis de Saint Sulpice – 10 août 2023

Réponse favorable au projet le **10/08/2023**

415) Avis de Libourne

Réponse favorable au projet le 18 /10/23

Avis remis le 20/10/23 au cours de la permanence en mairie de Libourne.

La municipalité de Libourne approuve la réalisation de ce projet correspondant à la politique menée de revitalisation du centre-ville et la rénovation du quartier gare tout en émettant quelques observations concernant :

- La réalisation des ateliers et du hangar de maintenance qui entraînera la suppression des places de stationnement sur les parkings publics du Pistouley et Aristide Briand avec de surcroît l'impact de l'installation de l'IUSSCI prévu dans la restructuration des casernes.
- L'utilisation des voies d'accès au bâtiment de maintenance limité aux 19 tonnes.
- L'anticipation des besoins dans le cadre de la mise à niveau des réseaux sur la ville.
- Le respect des prescriptions de l'architecte des bâtiments de France.
- La mise en place d'une démarche de coordination « Libourne LAB », pour la garantie de réalisation de projets qualitatifs et au service du territoire.

AVIS des PPA**Sur le projet RERM Libourne-Arcachon.**

ORGANISMES CONSULTES	DATE DE CONSULTATION	DATE DE REPONSE	AVIS
- I - Concertation Inter Administrative (CIA)	Libourne-Arcachon Concertation Administrations et services concernés par ce projet	4 novembre 2022	Détail et aborde les différents aspects de ce projet Avis favorable
- II – Révision - Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine + Département Gironde	RERM global Révision des feuilles de route de décembre 2018 et mars 2022 ;	Séance plénière du 27 mars 23	Approuve la feuille de route révisée du RER Métropolitain intégrant le Département de la Gironde Avis favorable
- III - Contribution de la préfecture de la gironde DTTM Procédures environnementales	Libourne-Arcachon 28 février 2023	27 mars 23	Pris en compte du risque est globalement respecté mais approfondir le risque inondation sur secteur Arcachon et Gujan-Mestras ;et l'aspect PPRT Bassens Cerexagri

<p align="center">- IV -</p> <p align="center">Délibération du Conseil Bordeaux Métropole</p>	<p align="center">RERM global</p> <p align="center">mise à jour de la feuille de route – Décision - Autorisation</p>	<p align="center">Séance publique du 31 mars 2023</p>	<p>Renouvelle son engagement et cette révision + engagement de l'État pour le financement.</p> <p align="center">Avis favorable</p>
<p align="center">- V -</p> <p align="center">COBAS Bassin d'Arcachon</p>	<p align="center">Libourne Arcachon 8 février 2023</p>	<p align="center">19 avril 2023</p>	<p align="center">Avis favorable 5 réserves et 1 demande</p> <p>-Etude spécifique pour l'alimentation électrique</p> <p>-Nuisances visuelles et acoustique en gare d'Arcachon</p> <p>- Adaptation et allongement des quais PMR</p> <p>- Réduire les nuisances sonores par adaptation des voies et du matériel roulant</p> <p>-Traiter la congestion de la circulation aux 18 passages à niveau</p> <p>Demande une étude préalable d'utilité</p>
<p align="center">Préalable - VI -</p> <p align="center">La CALI</p>	<p align="center">Libourne-Arcachon</p>	<p align="center">27 avril 2023</p>	<p align="center">Avis favorable</p>

- VII – ARS	Libourne-Arcachon 21/02/23	20/03/23	Avis favorable sous réserve de prendre en compte la gestion de l'eau, les bruits et des risques sanitaires « moustiques » En phase travaux et hors travaux ;
- VIII -Département de la Gironde	RERM global	Révision mars 2023	Historique des 3 projets et description de la gouvernance du projet global.
- IX – Ville d'Arcachon	Libourne-Arcachon Rappel du courrier du 14/11/2022	Avis du 13 avril 2023	Énumère les mesures dommageables : sécurité, propreté, circulation et bruit. Réclame un renforcement des moyens de la police ferroviaire. Ne se prononce pas
- X – Ville de Saint-Loubès	Libourne-Arcachon 02/02/2023	Délibération du 07/04/2023	Avis favorable aux travaux d'adaptation des quais de la gare de Saint Loubès.
- XI - Bassens	Libourne-Arcachon 02/02/2023	19 avril 2023	Avis favorable
- XII - Ville de Gujan-Mestras	Libourne-Arcachon 02/02/2023	12/04/2023	Avis favorable au projet assorti de 6 réserves : - alimentation électrique - allongement des quais - Stockage des rames en gare d'Arcachon - Congestion de la circulation au niveau

			des passages à niveau. - Réduire les Nuisances sonores - Etude préalable d'utilité
- XIII - Vayres	02/02/2023	10 mars 2023	Avis favorable
- XIV – St Sulpice	02/02/2023	10 août 2023	Avis favorable
- XV Talence	02/02/2023		Avis favorable Délibération du C M du 17/10/2022
- XVI Libourne	02/02/2023	Lettre du 18/10/2023	Avis favorable avec quelques remarques

V- Analyse des observations

51) Procès-verbal des observations

REMISE DE PROCES VERBAL

Le procès-verbal des observations et remarques figurant sur

-les registres d'enquête déposés dans les

Mairie d'Arcachon -
Mairie de Bassens
Mairie de Gujan-Mestras
Mairie de Libourne .
Mairie de Saint Loubes
Mairie Saint-Sulpice et Cameyrac
Mairie Talence -
Mairie de Vayres
Bordeaux Métropole
Mairie de Bordeaux Cite municipale de Bordeaux -
Siege de l'enquete Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau
17, rue Cabanac - Immeuble Spincker- 4eme etage,
CS 61926 -33 081 Bordeaux cedex,
-le registre numérique, <https://www.registre-numerique.fr/rem-libourne-arcachon>.
- l'adresse électronique suivante: rem-libournearcachon@mail.registre-numerique.fr

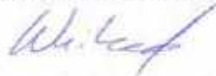
recueillies durant l'enquête publique unique, préalable aux déclarations de projet définie à l'article L.126-1 du code de l'environnement, portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, ouverte du mercredi 20 septembre 2023 à 9h au vendredi 20 octobre 2023 à 17h.

Ce procès-verbal comprend, les observations du public et l'analyse de la commission d'enquête. Il a été transmis sous forme informatique le 30/10/2023 à Madame Emmanuelle Weiland, représentant le chef de projet SNCF Réseau, et commenté au cours de la réunion, du jeudi 02 novembre avec la commission.

Conformément à la réglementation en vigueur et à la décision du 1 septembre 2023 portant ouverture de l'enquête publique préalable aux déclarations de projet : Projet de ligne Réseau Express Régional Métropolitain Libourne - Arcachon, il est demandé une réponse du maître d'ouvrage, sous quinze jours.

le ...02/11/2023

Me **Emmanuelle WEILAND**



Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau 17, rue Cabanac - Immeuble Spincker- 4eme etage, CS 61926 -33 081 Bordeaux cedex,



Président de la commission d'enquête

PROCES VERBAL DES REMARQUES

Durant l'enquête publique réalisée du 20 septembre au 20 octobre 2023 sur le projet de RER Métropolitain Libourne Arcachon et ses aménagements :

- **11 registres papier**, un **registre numérique** ainsi qu'une **adresse mail dédiée** ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête ;
- De plus **20 permanences** dont **3 le samedi** ont été organisées.

A cette occasion :

- **748 visiteurs** du registre numérique + 21 visiteurs au cours des permanences ont pu s'informer sur le projet
- **103 contributions** exprimées rassemblées et publiées sur le registre numérique et provenant des registres papiers des différentes mairies et de Bordeaux Métropole (13 contributions), des emails (10 contributions) ou contributions déposées directement sur le registre numérique (80 contributions). A noter l'absence de courriers reçus par la poste, dont 1 remis en main propre au Commissaire Enquêteur.

Concernant les moyens d'expression :

L'usage, du moyen d'expression informatique, a été mis en œuvre conformément à la réglementation et dans le cadre de la délibération du 1 septembre 2023 prescrivant l'enquête publique du RER M Libourne Arcachon et ses aménagements. Il comprend les avis émanant des personnes, associations et organismes qui se sont exprimés sur le site web, parfois plusieurs fois, durant toute la période de consultation du public.

A noter qu'au-delà de la communication réglementaire, le public a bénéficié d'une information complémentaire via différents supports informatiques et presse, avec des indications permettant de se connecter directement au registre numérique.

A titre d'exemple, le site officiel [RER Métropolitain Bordeaux Nouvelle-Aquitaine \(projet-rer-m.fr\)](http://projet-rer-m.fr) a permis d'informer largement le public sur l'ouverture de l'enquête publique et sur les modalités de connexion au registre numérique.



ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LA LIGNE LIBOURNE – ARCACHON

26 septembre 2023

Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, une enquête publique sur les aménagements ferroviaires sur la ligne Libourne – Arcachon est ouverte du 20 septembre au 20 octobre 2023. Les aménagements ferroviaires visés par cette enquête publique se situent en Gironde sur les communes d’Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres.

Pour participer à cette enquête publique, vous pouvez transmettre vos observations et propositions :

- En les déposant en ligne sur le [registre numérique de l'enquête](https://registre-numerique.fr).
- En les envoyant par email à rem-libourne-arcachon@registre-numerique.fr.
- En les déposant sur des registres « papier » prévus dans les onze lieux des permanences de l'enquête (liste ci-dessous).
- Ou en les adressant par courrier avant la clôture de la procédure, au siège de l'enquête publique, à l'attention de Monsieur Gérard Charrier, président de la commission d'enquête, Projet RER Libourne – Arcachon au 17, rue Labarac - Immeuble Spinacier - 4ème étage - CS 61926 - 33 081 Bordeaux cedex.

Les contributions exprimées selon des modalités non prévues ou reçues en dehors de la période d'ouverture de l'enquête ne seront pas prises en compte.

[Accéder au registre numérique](#)

De plus, des relais presse ont été constatés avec une convergence vers le registre numérique assurant le recueil des contributions (voir exemple d'article de presse ci-dessous).

Sur la ligne SNCF Bordeaux-Arcachon, le RER métropolitain a déjà un train de retard

Les collectivités bûchent sur le projet de RER métropolitain pour améliorer l'offre des trains du quotidien. Reportage à bord d'un TER Arcachon-Bordeaux où l'attente est grande.

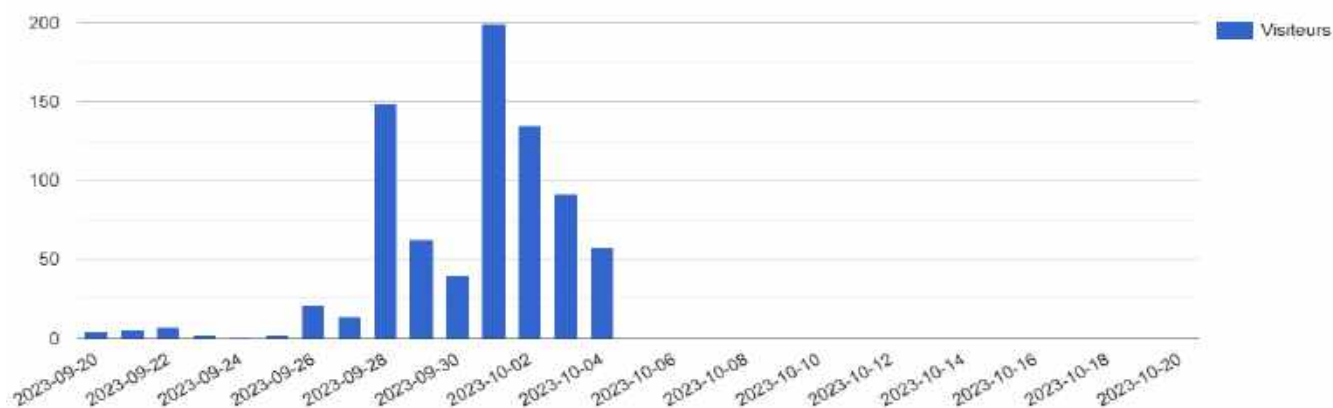


Un questionnaire à propos de l'enquête publique du projet de RER métropolitain est distribué aux usagers de la ligne Arcachon-Bordeaux. (©Actu.fr / Charline Guicheney)
Par [Rédaction Bordeaux](#) Publié le 1 Oct 23 à 6:22

Visiteurs et supports utilisés :

Après un démarrage d'enquête timide, le nombre de contributions et de visites a été régulier et maintenu à partir de début octobre et ce jusqu'à la fin de la période d'enquête publique.

Un total de **748 visiteurs** du registre numérique a été comptabilisé. Certains sont revenus plusieurs fois sur le registre numérique pour consulter différentes pages du dossier d'enquête (total de 875 visites). 663 téléchargements de documents ont été recensés sur le registre numérique.

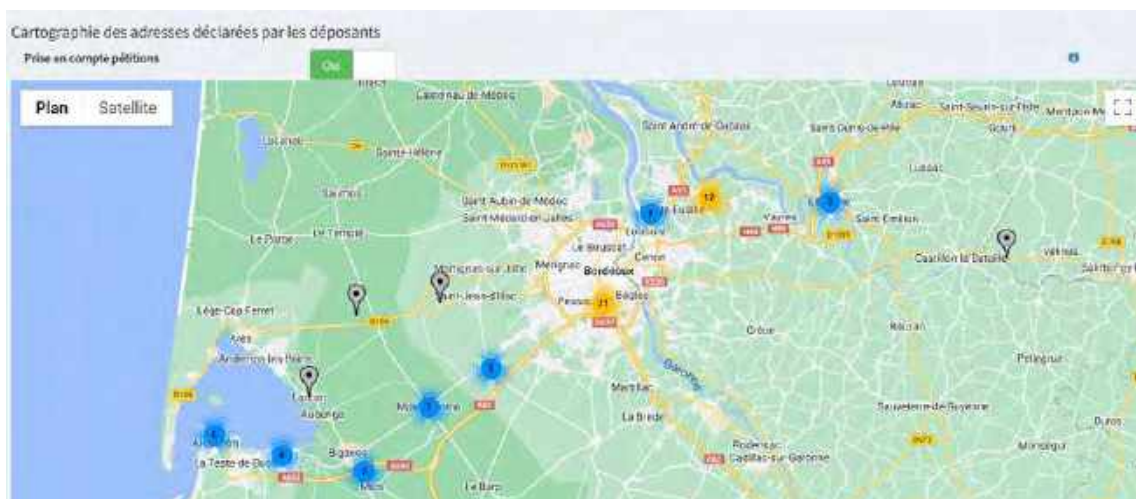


Contributeurs et provenance :

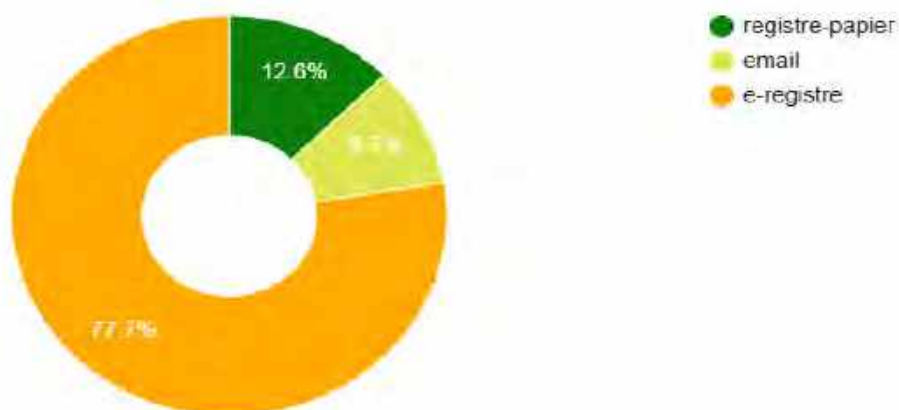
Un total de **103 contributions** a été recensé (la 1^{ère} contribution non publiée correspondant à un test effectué par un commissaire enquêteur pour vérifier le bon fonctionnement du registre numérique dès l'ouverture de l'enquête).

La participation du public peut être qualifiée de relativement faible au regard du nombre d'usagers et de riverains notamment concernés par l'enquête.

L'illustration suivante présente la **répartition cartographique** des contributeurs qui se répartissent globalement tout au long de la ligne Libourne Arcachon soumise à enquête publique.



La **dématérialisation a été un élément positif** pour cette enquête publique puisque que 87,4% des contributions ont été déposées via le registre numérique ou par email ; contre 12,6% de contributions issues des registre papiers mis en disposition en mairies et au siège de l'enquête.

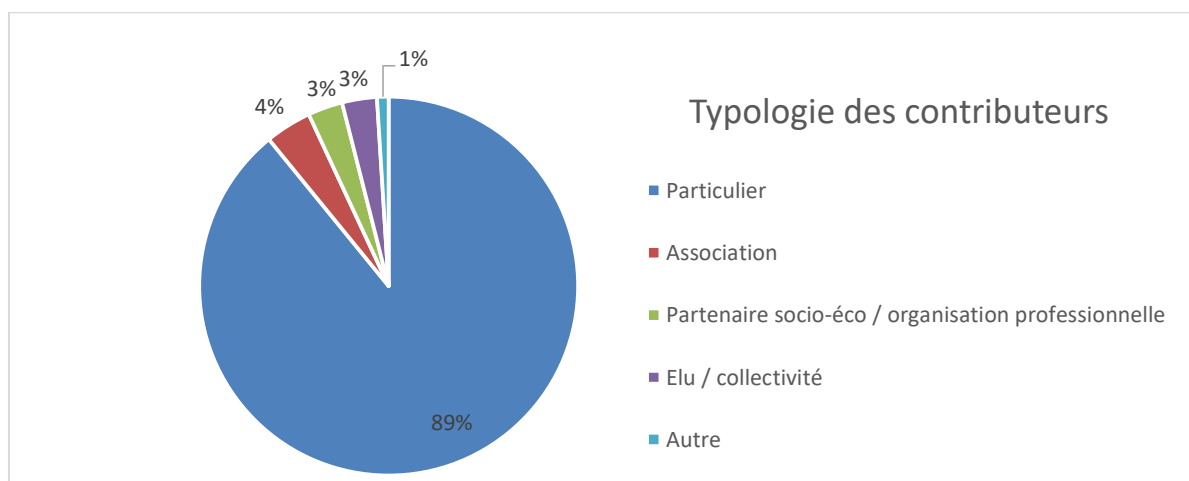
Provenance des contributions

Les **contributions reçues sous forme de courrier ou documents** joints remis concernent :

- Le CHU de Bordeaux
- L'Université de Bordeaux
- 3 collectivités : Mairie d'Arcachon ; Mairie de Talence et Mairie de Libourne
- 4 Associations : FNAUT nouvelle aquitaine, Vivement le Tram, groupe EELV de Pessac-Gradignan, ASSOCIATION METRO DE BORDEAUX,
- 4 contributions, très bien argumentées, de particuliers : M. Mickael Baubonne (enseignant chercheur en droit public), M. Hugues Briard, M. Pierre Querrioux (ingénieur retraité), M. Hans Kremers (habitant du quartier et consultant en mobilité active).

Typologie des contributeurs :

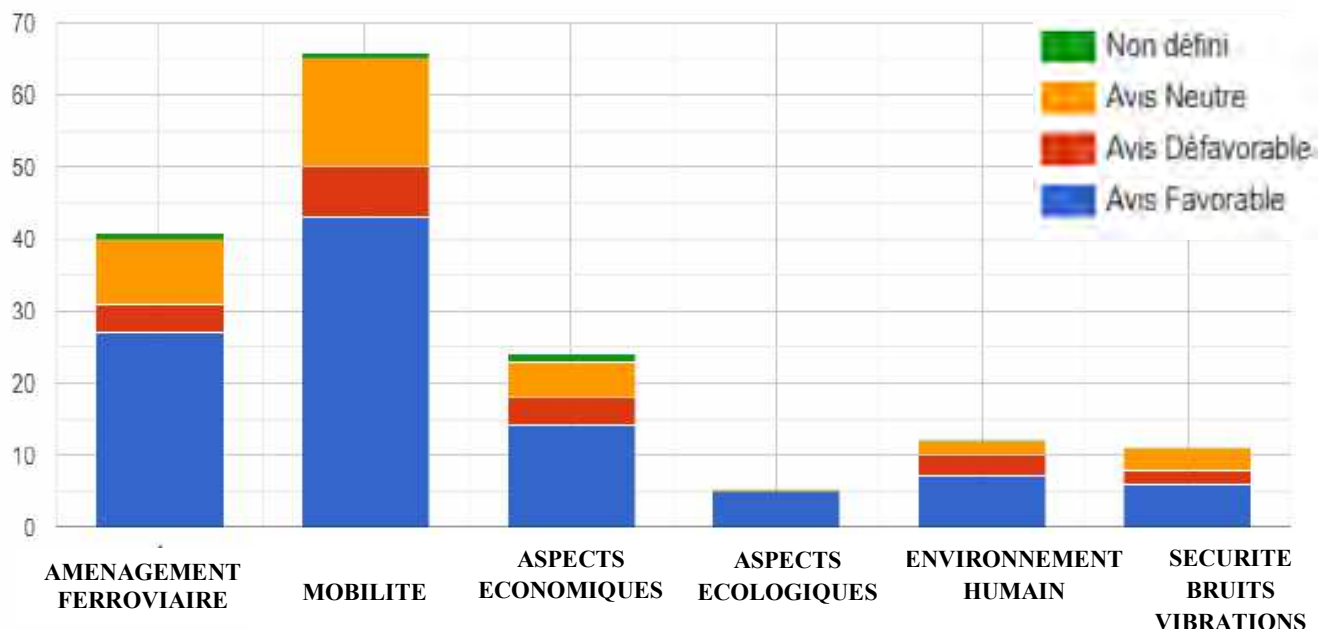
La **participation des particuliers est majoritaire** et représente 89% des contributions.



Au sein des associations peuvent être citées l'association contributrices : Association Métro de Bordeaux, FNAUT Nouvelle Aquitaine, Vivement Le Tram, groupe EELV de Pessac-Gradignan)

Les partenaires socio-économiques et organisations professionnelles ayant contribué sont le CHU de Bordeaux et l'INRAE. La catégorie autre est attribuée à la contribution de l'Université de Bordeaux. Les contributions des élus et collectivités concernent les trois dépôts de la Mairie d'Arcachon et de la Mairie de Talence et de la Mairie de Libourne).

Répartition par thématique :



La majorité des observations concernent la thématique « mobilité » comprenant les questions relatives aux effets attendus sur les déplacements, intermodalité (vélo, piétons, autres transports communs, voiture), stationnement, parking, accessibilité pour tous... Cette thématique est citée pour 66 contributions sur le total de 103 (soit à 65%).

La thématique des « aménagements ferroviaires » est en 2^{ème} position pour 40% des contributions. Elle concerne les aménagements de terminus, la création du Pôle d'Echanges Multimodal de la Médoquine, l'adaptation de quais, le renforcement et fiabilisation des Installations Ferroviaires de Traction Electrique ainsi que le matériel roulant.

Les aspects économiques sont également régulièrement cités à 24% et portent l'offre de service, horaire, billetterie, tarification, impacts activités économiques...

Les aspects relatifs à l'environnement humain (travaux, incidence patrimoine, effets cumulés autres projets...) et à l'environnement écologiques (climat, changement climatique, air, sol, eau, paysage, Natura 2000, habitats, flore et zones humides, faune) font l'objet d'un faible nombre de contributions.

La thématique « sécurité, bruits & vibrations » suit cette même tendance avec 11% du volume total de contributions.

Orientation des contributions :

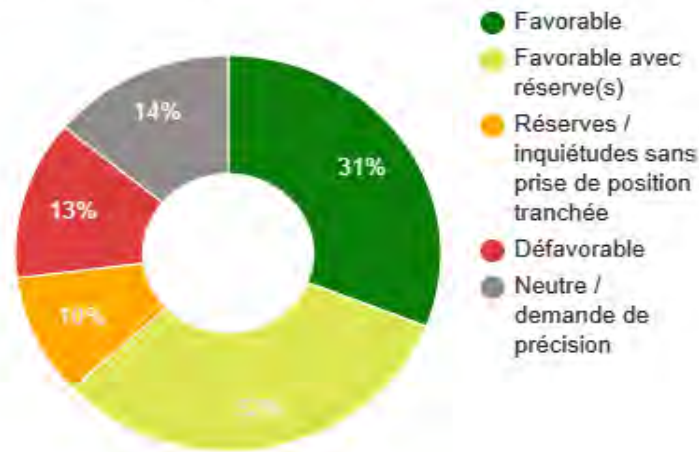
De l'ensemble des avis et remarques exprimés, il ressort une **majorité d'avis favorables** avec : 31% d'avis favorables et 32% d'avis favorables avec réserves.

Les **avis défavorables représentent 13%** des 103 contributions.

Il est important de noter la **part importante d'avis non tranchés** rassemblés dans les catégories :

- « Neutre demande de précision » pour 14% du volume total de contributions (ex questionnement du maintien des autres gares de la lignes)
- Ou encore « Réserves /inquiétudes sans prise de position tranchée » pour 13% (ex il manque des parking vélos, il manque des rames dédiées pour les vélos) qui relèvent de constat.

Orientations des contributions (total)

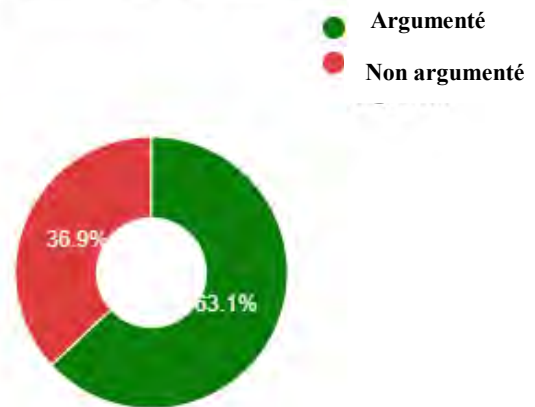


Argumentations des contributions et propositions des déposants :

Plus de 63% des contributions sont argumentées et comportent même des propositions. Les contributeurs ont ainsi pu enrichir le projet en partageant leur expérience d'usagers de la ligne notamment ou de riverains.

Ils ont décrit des constats actuels et se sont appuyés sur des éléments tangibles qui ont été communiqués au maître d'ouvrage.

Argumentation des contributions (total)



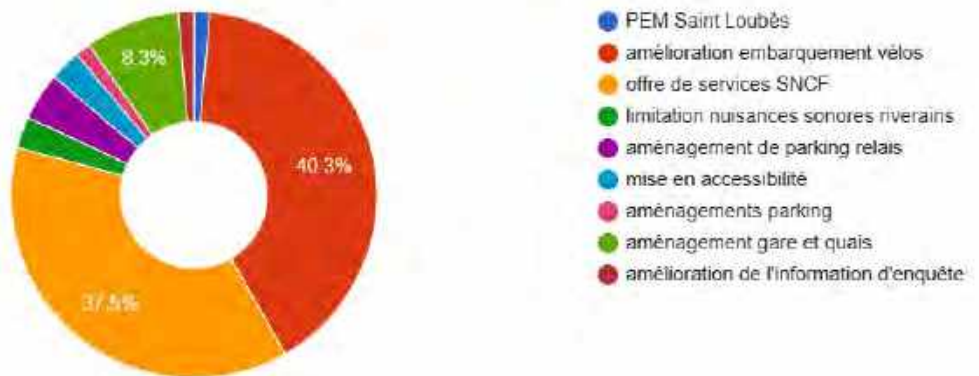
Parmi les contributions comportant des propositions, la commission d'enquête note l'importance des propositions relatives à la place du « vélo » et demande leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Parmi les 29 contributions comportant une proposition « vélo » (sur le total de 103 contributions) plusieurs axes de progrès peuvent être mis en évidence face au constat actuel d'importantes difficultés rencontrées par les usagers :

- Concernant l'embarquement des vélos via des rames dédiées ou des équipements adaptés des matériels roulants
- Concernant les parkings vélos sécurisés et adaptés en termes de capacité
- Concernant d'autres formes de mise à disposition, de complémentarité des abonnements vélos + RERM.

Ces propositions sont particulièrement pertinentes pour répondre aux enjeux de captation de la ligne Libourne Arcachon et la nécessaire prise en compte des premiers et derniers km dans un contexte d'étalement des pôles d'habitations et d'activités

Propositions soumises



Synthèse des contribution et analyse de la commission
--

Des observations recueillies, il ressort des préoccupations sensiblement différentes entre rive droite et rive gauche.

Pour la rive droite, les observations portent surtout sur :

- **L'amélioration de la situation existante notamment en termes de sécurisation des quais et des gares**
- **L'accès aux gares via les transports en communs, mais également via les voitures et vélos** (création de parking avec offre capacitaire en cohérence avec les objectifs du projet)
- **L'accessibilité** aux quais adaptés aux besoins des usagers : accessibilité pour le PMR, les poussettes, les valises à roulettes etc (Haltes de Vayres + St Sulpice-Izon +...)
- Questions relatives à la billetterie et la mise en place des bornes pour la délivrance des titres de transport.
- Protections contre la pluie pour les usagers en attente.
- Personnels pour renseigner et sécuriser les utilisateurs.
- **Les précisions concernant les travaux et notamment les responsabilités** entre le maître d'ouvrage et les collectivités concernées.

En effet, si les aménagements pour le confort et la sécurité des usagers sont clairement identifiés, la responsabilité de ces réalisations n'est pas spécifiée. Par exemple, les abords des gares et des haltes sont parfois la propriété de la SNCF, parfois celle de la commune. Il apparaît donc important de préciser à qui incombent les aménagements prévus par ce projet ; la bonne gestion des « interfaces » étant particulièrement importantes pour atteindre les objectifs présents dans le projet.

Au sein de la zone bordelaise, il est important de souligner **la grande majorité des avis favorables du grand public et des organismes (dont le CHU de Bordeaux et l'Université de Bordeaux) et collectivités concernant la réouverture de la gare de Talence Médoquine et le traitement proposé par le projet de Pôle d'Echange Multimodal.**

Une réserve questionne l'engagement financier de Bordeaux Métropole d'un projet au-delà de son périmètre géographique.

Pour le reste de la rive gauche, les observations portent surtout sur :

- **L'amélioration de la situation existante notamment en termes de fiabilité, de régularité de la ligne et d'offre capacitaire.**
- Les fortes attentes sur la place des vélos comme décrit précédemment. Les réserves et propositions intègrent aussi bien les capacités d'embarquement des vélos, rames dédiées, parking vélos, que la multiplication des abonnements (vélos, bus, trains)
- De nombreux questionnements de l'intermodalité
- La création et suffisance des parkings relais voiture
- Le cout du billet pour le rendre concurrentiel à la voiture et attractif pour tous les profils d'usagers.

D'une façon générale, la commission d'enquête relève que très **peu de remarques portent sur l'aspect environnemental.**

Concernant le Rapport de Présentation

Un travail de fond a été réalisé par SNCF Réseau avec un souci permanent de la plus large concertation.

Le dossier de présentation est clair, facile d'exploitation, accessible et compréhensible à tout public.

A la demande de la commission d'enquête, le dossier d'enquête a été découpé en plusieurs parties de manière à être plus lisible et plus facile à télécharger.

Remarque 1 : Répondre aux attentes majeures concernant l'augmentation du nombre de place réservée aux vélos dans les matériels roulants et parkings des gares.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Remarque 2 : Préciser les responsabilités (qui fait quoi ?) pour les parkings VL, parking vélos, accès PMR et PEM pour les différentes gares de la ligne Libourne-Arcachon, rive droite.

Quels sont les travaux et /ou étude en cours actuellement et le financement ?

Réponse Maître d'Ouvrage :

Remarque 3 : Préciser les actions pour s'assurer de la régularité des trains aux horaires prévus.

Réponse Maître d'Ouvrage :

Remarque 4 : En ce qui concerne le bruit occasionné par l'augmentation de la fréquence des trains, y a-t-il un dédommagement prévu pour les riverains ?

Quelles sont les mesures pour pallier les nuisances pendant la phase travaux ?

Réponse Maître d'Ouvrage :

Remarque 5 : Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a rappelé *qu'en « zone B, seuls sont autorisés, les constructions, installations ou dessertes locales strictement nécessaires au fonctionnement des services publics ou collectifs et qui n'ont pas pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées au risque. L'allongement du quai conduira inévitablement à une augmentation de la fréquentation, au regard des dispositions précédemment évoquées, le projet ne doit pas être implanté en zone B. Le porteur de projet pourrait étudier de décaler son aménagement vers la partie située le plus au Nord étant donné qu'en l'état cet aménagement ne respecte pas le PPRT. »* Des éléments d'informations ont été complétés à l'étude d'impact dans sa version soumise à l'enquête publique concernant des mesures **limitant l'augmentation de population exposée aux risques technologiques.**

Réponse Maître d'Ouvrage :

Remarque 6 : à l'image de la contribution de l'INRAE concernant la gare de Cestas Pierroton qui n'est plus desservie sur la ligne Libourne-Arcachon malgré l'importance du

bassin d'emploi qui sollicite la réouverture d'un arrêt « a minima » dans un objectif de services aux usagers et de désengorgement de l'autoroute A63 et des routes environnantes.

Suite à la phase de concertation de fin 2022, qu'en est-il des études d'opportunité de réouverture de point d'arrêt TER pour juger du potentiel de fréquentation et justifier de l'investissement ?

Bien que hors périmètre de l'EP

[Demande Réponse du Maître d'Ouvrage dans le cadre de la cohérence du projet.](#)

Remarque 7 : En ce qui concerne les réserves émises notamment par la mairie d'Arcachon, la mairie de Gujan-Mestras et la COBAS.

Extrait mairie d'Arcachon / **cadencement des trains :**

Le dossier évoque une augmentation des cadencements et des amplitudes horaires, mais sans donner de précisions sur les plages et les fréquences. Or, le cadencement a une conséquence directe sur la gestion des flux et des temps d'attente au niveau du carrefour cours Desbiey/avenues Jean Farges et Libération, en particulier sur les voies en cisaillement et les « tournes à droite et gauche ».

Le dossier ne contient pas d'éléments sur les impacts de ce cadencement sur la circulation et la programmation des feux tricolores existants. Aux heures de pointe, la fermeture plus fréquente du PN 22 pourrait provoquer une remontée de file entraînant la saturation jusqu'au pont surplombant les voies SNCF dans le sens rentrant depuis l'avenue de la Libération.

Un aménagement du carrefour sur ce passage à niveau sera vraisemblablement nécessaire pour endiguer ce phénomène. Si tel devait être le cas, la Ville sollicite une prise en charge financière par les maîtres d'ouvrage du projet de RER Métropolitain.

Par ailleurs, à ce stade, le dossier ne permet pas de savoir si la future gestion automatisée du PN22 depuis Bordeaux aura des conséquences sur les temps de fermeture des barrières.

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / **Gare Terminus :**

L'aménagement pour les manœuvres des RER est positionné après le passage à niveau (PN). Cela aboutira mécaniquement à des fermetures du PN pour les manœuvres et pas uniquement pour les RER en desserte passagers. Cette intensification des fermetures est une contrainte supplémentaire très forte pour la circulation en entrée de Ville.

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / **Aménagement d'un plateau de services** (petit entretien, nettoyage et vidange sanitaire, rame...)

Le dossier manque de précision quant à la liste de prestations qui seront effectuées. Les conséquences en termes de nuisances sonores semblent faibles si l'on se fie à l'étude d'impact. La Ville considère manquer de précisions et de concret sur ces points, alors que ce plateau de services se situe dans une zone urbaine d'habitations très dense.

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / **Incidences chantier :**

Le dossier indique un démarrage prévisionnel des travaux en avril 2024, jusqu'à la mise en service prévue décembre 2026 : il n'est pas précisé dans le dossier la nécessité d'une pause estivale pour les travaux. Le dossier n'aborde pas non plus les impacts du chantier et ses approvisionnements, sur le secteur Nord côté boulevard Leclerc au niveau de la Gare ou du jardin Jacques Chirac et du bâtiment du MA.AT. La seule précision qui figure dans la synthèse technique de l'étude d'impact est la suivante : « Les entreprises de travaux n'interviendront qu'aux horaires légaux de travail, soit entre 8h et 18h, en semaine. Des travaux de nuit seront cependant possibles, en particulier au niveau des haltes ».

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / Nuisances riverains :

Chantier de réhabilitation des voies ferrées : dans le dossier d'étude d'impact il est indiqué que l'accès aux travaux se fera par la rue Meran juste en amont des nouveaux bâtiments sont en cours de livraison. Cette rue va être complètement réaménagée, cette année, par la Ville en accompagnement des projets immobiliers en cours. Des accès chantiers sont également prévus sur l'avenue Gambetta qui est une artère très fréquentée par les véhicules comme les piétons. Il ne ressort pas des pièces du dossier que la question des nuisances pour les riverains, comme celle des impacts du chantier sur le domaine public communal, aient été appréhendées.

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / Remisage de rames le long des voies

Notamment la voie n°5 en limite de propriété avec une zone résidentielle dense rue Meran (360 logements en cours de livraison, auxquels s'ajouteront environ 150 logements sur le foncier du supermarché Casino sis à l'angle de l'avenue Gambetta et de la rue Meran). Les questions des mesures anti-bruit et de la végétalisation n'apparaissent pas traitées dans le dossier d'enquête, dont l'étude d'impact relativise les nuisances.

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / Intermodalité et stationnement vélos

L'augmentation du nombre de voyageurs aura comme corollaire une hausse des besoins en modes de déplacements doux, en particulier les vélos. Le dossier montre une nécessité de créer entre 30 et 130 stationnements vélos en proximité de la gare. Quels accompagnements sont prévus par la maîtrise d'ouvrage du projet de RER Métropolitain pour soutenir la commune dans ce domaine ?

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Extrait mairie d'Arcachon / Sécurité publique :

Le dossier indique une augmentation des fréquences et du nombre de passagers, avec à l'horizon 2030, 21 000 voyageurs/jour répartis sur 64 trains/jour. La Ville d'Arcachon est très attentive aux questions de sécurité publique et, notamment, de gestion des incivilités. L'enquête évoque très succinctement la question de la sécurité publique, et uniquement en gare, Nous souhaitons connaître quelles sont les mesures concrètes (moyens matériels et humains) qui seront prises au niveau de la police ferroviaire pour garantir la tranquillité urbaine à l'arrivée et au départ de la Gare d'Arcachon. La gestion de la sécurité publique ne concerne pas que la Gare d'Arcachon mais démarre dès l'origine des voyageurs, à savoir à Libourne puis à Bordeaux.

[Réponse du Maître d'ouvrage :](#)

Remarque 8 : Extrait mairie de Gujan-Mestras et la COBAS

• **EXIGE** que l'alimentation électrique de la ligne fasse l'objet d'une étude spécifique, et que les conclusions de cette dernière lui soient communiquées.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

• **DEMANDE** une adaptation et un allongement des quais pour l'accessibilité aux doubles rames, notamment par les personnes à mobilité réduite, prise en charge par la SNCF.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

• **DEMANDE** à ce que le stockage des rames en gare d'Arcachon, générant des nuisances visuelles et acoustiques, fasse l'objet d'une étude particulière et d'aménagements spécifiques favorisant sa bonne insertion dans le tissu urbain.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

• **SOULIGNE** l'aggravation du phénomène de congestion de la circulation au niveau des 18 passages à niveau de l'agglomération du fait de l'augmentation du nombre de trains.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

• **DEMANDE** à ce que les nuisances sonores puissent être réduites par des aménagements de voies, et l'adaptation du matériel roulant.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

• **SOLLICITE** la réalisation par SNCF RESEAU d'une étude préalable d'utilité permettant ainsi aux élus et à la population de la COBAS de mieux appréhender ce projet et ses conséquences sur son territoire.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

Remarque 9 Enfin la commission d'enquête demande au Maitre d'ouvrage

- 1 mémoire de réponse à la lettre de la DDTM du 23 mars 2023
- 1 mémoire de réponse à la lettre de l'ARS du 20 mars 2023
- 1 mémoire de réponse à la lettre du CHU de Bordeaux du 11/10/2023
- 1 mémoire de réponse à la lettre du Président de l'Université de Bordeaux du 20/10/2023
- 1 mémoire de réponse au courrier de la Mairie d'Arcachon du 19/10/2023
- 1 mémoire de réponse au courrier du Maire de Libourne du 18/10/2023
- 4 mémoires de réponse pour chacune des contributions des associations citées : la FNAUT Nouvelle Aquitaine du 19/10/2023, Vivement le tram du 19/10/2023, groupe EELV de Pessac-Gradignan du 20/10/2023, ASSOCIATION METRO DE BORDEAUX du 20/10/2023.
- Les réponses aux observations de Monsieur Baubonne et Monsieur Briard M. Pierre Querrioux (ingénieur retraité), M. Hans Kremers sur les documents joint.

Enfin la commission demande à SNCF Réseau de répondre aux remarques 1 à 8 sur ce document, et de remettre à la commission un mémoire de réponse séparé pour chaque document de la remarque 9 soit 14 demandes sous forme Word

52) Réponses du M O

DIRECTION TERRITORIALE NOUVELLE-AQUITAINE
37 rue Cabanac – CS 61926 – 33081 BORDEAUX CEDEX
TEL : 05 71 99 40 59



Monsieur Gérard CHARLES
Président de la Commission d'Enquête

Bordeaux, le 16 novembre 2023

Nos Réf : D/2023/330124

Objet : Enquête publique Libourne Arcachon

Monsieur le Président,

Veillez trouver ci-joint les mémoires en réponse des maîtres d'ouvrages du projet de Service Express Régional Métropolitain de Bordeaux, aux avis que vous avez souhaité que nous élaborions dans le cadre de l'enquête publique de la ligne Libourne-Arcachon.

Vous en souhaitant une bonne réception.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Etienne PICHER'.

Etienne PICHER
Directeur Projet Service Express Régional Métropolitain

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REponse A L'AVIS DE EELV

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Gare de la Médoquine

Inexistant à ce jour, un arrêt TbM sera créé dans le cadre du projet d'aménagement des espaces publics du Pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine.

Positionné aux abords du pont de la mission Haut-Brion et au droit de la passerelle d'accès aux quais (côté nord), cet arrêt permettra une interconnexion rapide et contribuera à réduire les temps de correspondance. Il est également prévu un arrêt de cars régionaux côté Sud de la passerelle d'accès aux quais. Le positionnement est étudié pour également optimiser les temps de correspondances des usagers.

Au regard du trafic voyageurs annoncé et surtout des nouvelles fonctionnalités créées dans le secteur, des aménagements spécifiques (ilots refuge, plateau surélevé, ...) sont prévus sur la zone pour assurer une bonne correspondance, sécuriser la déambulation des usagers et apaiser la circulation automobile.

S'agissant du stationnement automobile, tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, il est prévu l'aménagement au droit du quai 1 (plateau bas) en correspondance (30 places) et une aire de stationnement de 20 places au sud sur le plateau haut.

Ce stationnement de capacité réduite a principalement pour objectif de limiter l'impact sur le stationnement riverain. A noter que la stratégie de règlementation du stationnement dans le quartier relève du pouvoir de police de la Ville.

S'agissant du stationnement vélo, tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, le programme prévoit l'aménagement de 168 places de stationnement vélo dont 120 en abris sécurisés. Pour information, il s'agit d'une augmentation significative par rapport aux demandes formulées lors de la concertation.

Billetterie

L'achat des titres TER peut se faire en ligne sur le site TER Nouvelle-Aquitaine ou sur les différentes applications de vente de billets de trains.

Il peut également être fait dans les gares disposant d'un guichet ou d'un distributeur de titres. En halte de Pessac-Alouette, un distributeur est en place.

Dans le cadre du déploiement des nouveaux distributeurs Modalis par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités envisagé à compter de 2024 (en remplacement de ceux existants), la répartition des équipements est en cours de définition.

Pour les usagers réguliers, des modalités d'abonnement sont proposées sur le TER (abonnement TER ou TER+TBM, en fonction des besoins), pour faciliter l'expérience usagers et limiter les coûts du TER. L'ensemble de la gamme tarifaire TER est disponible sur le site TER Nouvelle-Aquitaine.

Dans une vision à terme, une réflexion est menée au sein du SER M pour la mise en place d'un billet unique et d'une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l'aire urbaine bordelaise, pour les abonnés comme pour les usagers occasionnels.

Une avancée majeure est en place depuis le 7 novembre 2023 avec la création d'un abonnement (ou Pass) « TBM+Trains ». En plus des accès classiques aux trams, bus et cars sur le réseau TBM, il permettra d'emprunter en illimité le train (TER) pour se déplacer librement entre les 16 gares métropolitaines.

Il se déclinera en option pour tous les abonnements de la gamme TBM, via un complément de 10 euros par mois en plus du coût de l'abonnement mensuel TBM classique. Les réductions solidaires seront également applicables.

Fruit d'un long travail partenarial, ce nouvel abonnement, permettant de circuler à la fois sur le réseau urbain de transport en commun TBM et dans les trains régionaux pour des déplacements intra-métropolitains, a été mis en place par Bordeaux Métropole, TBM, la Région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF. Il constitue une avancée majeure du projet de SER M, dont l'objectif est de proposer davantage de trains et de cars express aux usagers pour faciliter leurs déplacements dans la métropole bordelaise et aux alentours.

Accès PMR

L'accessibilité aux quais relève de la mise en accessibilité PMR des gares et haltes. Il s'inscrit dans la Loi de 2005 et dépend des 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). La gare de Gazinet-Cestas n'a pas été retenue.

Pour cette gare, la convention entre SNCF Voyageurs (TER NA) et la Région Nouvelle-Aquitaine permet une prise en charge des voyageurs PMR via le dispositif "Accès TER".

Concernant Pessac, l'installation de deux abris vélos sécurisés à la gare de Pessac centre est en cours d'étude, le long de la rue Eugène et Marc Dulout. D'une vingtaine de places chacun, le premier abri devrait être situé en face du bâtiment de la CAF, à côté de la station Vcub. Le second abri devrait être implanté aux abords des halles de la gare.

Une deuxième étude est en cours en collaboration avec MetPark pour le stationnement des vélos dans le parking centre-ville. L'accès à ce parking pour les cyclistes pourra s'effectuer via un ascenseur.

Quant à la gare de Pessac Alouette, elle bénéficie de 3 solutions de stationnements sécurisés :

Au sein du parc relais P+R (avenue du Haut Levêque), avec un stationnement de 24 places. Le parc relais est accessible aux abonnés TBM et TBM+Trains, mais aussi aux personnes ayant souscrit un abonnement annuel ou ayant acheté un pass 24h aux abris sécurisés TBM.

Au niveau de la gare, de part et d'autre des quais. Il existe deux abris vélos (allée du Haut Lévêque et Rue Martin Luther King) de 24 et 30 places chacun.

Nous prenons en compte la remarque de la sur-fréquentation de l'abri situé du côté de circulation Pessac-Bordeaux pour étudier les solutions possibles au dimensionnement adéquat des abris vélos pour la gare de Pessac Alouette.

Un quatrième abri sécurisé proche de la gare sera prochainement accessible aux employés d'entreprises faisant partie du plan mobilité inter-entreprises.

Enfin, de nombreux arceaux en libre-accès sont positionnés à l'abord de ces abris sécurisés afin d'éviter le stationnement chaotique des vélos dans cette gare.

Circulation en gare de Bordeaux Saint-Jean

Novembre 2023

L'Etat a confié à SNCF G&C la gestion des flux de personnes et l'organisation de l'intermodalité à l'échelle du pôle gare. A ce titre, l'amélioration des conditions de circulation des voyageurs en gare de Bordeaux Saint-Jean constitue un enjeu majeur pour SNCF G&C, qui pilote une étude partenariale destinée à moderniser et adapter le pôle de Bordeaux Saint-Jean. Cette étude, financée partiellement par l'Union Européenne, intègre les perspectives d'évolution du trafic à l'échelle métropolitaine (SER M), régionale, nationale et européenne. Elle aboutira à un projet de schéma d'aménagement du pôle apportant des solutions pour améliorer les conditions de circulation au sein du pôle gare.

Capacité

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour, complétées par l'offre régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan.

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines pour le SER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.

Concernant le stationnement vélos sécurisé, la Loi d'Orientation des Mobilités a fixé des obligations d'équipement en gare d'ici fin-2024. Cela concerne les gares suivantes sur l'axe Libourne-Arcachon : Libourne (60 places), Cenon (20 places), Bordeaux-Saint-Jean (880 places), Pessac (40 places), Pessac-Alouette (10 places), Gazinet-Cestas (10 places), Marcheprime (20 places), Biganos-Facture (40 places), Le Teich (10 places), Gujan-Mestras (20 places), La Hume (10 places), La Teste (10 places) et Arcachon (40 places).

Au-delà de ces aménagements obligatoires, la Région Nouvelle-Aquitaine dispose d'un règlement d'intervention permettant de financer jusqu'à 35% des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares, portés à 70% pour les aménagements pour le stationnement des vélos. Ces projets sont à porter à l'initiative des Mairies ou Intercommunalités concernées.

Cyclistes

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont en place pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région, le Département, et la Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).

Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

Réouverture de l'arrêt de Pierroton

Dans le cadre de la concertation sur le projet de SER M menée en 2022, plusieurs demandes de création ou réouverture de haltes ont été formulées, dont celle de Pierroton.

Pour répondre à ces demandes, la Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagés dans une analyse d'opportunité d'ouverture de ces haltes.

Il n'apparaît pas possible d'ajouter un arrêt à Pierroton sans remettre en cause la capacité à proposer un cadencement à la demi-heure sur l'axe Libourne-Arcachon au vu des infrastructures prévues dans le cadre de la feuille de route du SER M. A plus long terme, des perspectives de ce type pourront être envisagées.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA FNAUT

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur l'image du projet de service

La communication autour du service rendu et l'appropriation par les usagers du projet sont essentielles à sa réussite. Cet enjeu est notamment ressorti à l'occasion de la concertation fin 2022, il est intégré dans la feuille de route du projet adoptée par les trois collectivités au printemps 2023. Dans cette optique, les partenaires ont constitué un groupe de travail pour traiter de l'ensemble des sujets de la communication de projet, le nom du projet et du service faisant partie des thèmes abordés.

Sur la billettique

L'achat des titres TER peut se faire en ligne sur le site TER Nouvelle-Aquitaine ou sur les différentes applications de vente de billets de trains.

Dans le cadre du déploiement des nouveaux distributeurs Modalis par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités envisagé à compter de 2024 (en remplacement de ceux existants), la répartition des équipements est en cours de définition.

Pour les clients réguliers, des modalités d'abonnement sont proposées sur le TER (abonnement TER ou TER+TBM, en fonction des besoins), pour faciliter l'expérience usagers et limiter les coûts du TER. L'ensemble de la gamme tarifaire TER est disponible sur le site TER Nouvelle-Aquitaine.

Dans une vision à terme, une réflexion est menée au sein du SER M pour la mise en place d'un billet unique et d'une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l'aire urbaine bordelaise, pour les abonnés comme pour les usagers occasionnels.

Une avancée majeure est en place depuis le 7 novembre 2023 avec la création d'un abonnement (ou Pass) « TBM+Trains ». En plus des accès classiques aux trams, bus et cars sur le réseau TBM, il permettra d'emprunter en illimité le train (TER) pour se déplacer librement entre les 16 gares métropolitaines.

Il se déclinera en option pour tous les abonnements de la gamme TBM, via un complément de 10 euros par mois en plus du coût de l'abonnement mensuel TBM classique. Les réductions solidaires seront également applicables.

Fruit d'un long travail partenarial, ce nouvel abonnement, permettant de circuler à la fois sur le réseau urbain de transport en commun TBM et dans les trains régionaux pour des déplacements intra-métropolitains, a été mis en place par Bordeaux Métropole, TBM, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF. Il constitue une avancée majeure du projet de SER M, dont l'objectif est de proposer davantage de trains et de cars express aux usagers pour faciliter leurs déplacements dans la métropole bordelaise et aux alentours.

Sur le dimensionnement des stationnements voitures et vélo

Le SER 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 PEM, 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, en lien avec le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM).

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 NAM aux collectivités concernées en lien étroit avec les partenaires du SER 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 projets de PEM et d'une manière générale les aménagements d'espaces publics autour des gares sont de la responsabilité des communes et EPCI qui doivent s'approprier le projet. Ils doivent être à l'initiative pour faire évoluer les capacités de stationnement (tous modes) autour des points d'arrêt sur leur territoire. Les partenaires du SER Métropolitain sont prêts à les accompagner, en s'appuyant sur les modalités déjà en vigueur, tels que le règlement d'intervention de la Région Nouvelle Aquitaine.

Pour le PEM de Talence Médoquine et tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, le programme prévoit l'aménagement de 168 places de stationnement vélo dont 120 en abris sécurisés. Il s'agit d'une augmentation significative par rapport aux demandes formulées lors de la concertation.

S'agissant du stationnement automobile, tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, il est prévu l'aménagement au droit du quai 1 (plateau bas) en correspondance (30 places) et une aire de stationnement de 20 places au sud sur le plateau haut. Ces zones de stationnement ont vocation à être accessibles PMR avec une offre de stationnement importante.

Ce stationnement de capacité réduite a principalement pour objectif de limiter l'impact sur le stationnement riverain. A noter que la stratégie de réglementation du stationnement dans le quartier relève du pouvoir de police de la Ville de Talence.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont prévus pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde, et Bordeaux Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).

Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

Sur la capacité du matériel roulant

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour, complétées par l'offre régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan.

Pour répondre au besoin de capacité, en plus de ces améliorations de la fréquence permettant de prendre en charge davantage d'usagers, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines prévues pour le SER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026. Hors événement ponctuel, les circulations en double-rames de Régio2N sur la ligne Libourne-Arcachon ne sont pas en suroccupation. Il n'est pas prévu à ce jour sur cet axe de proposer des circulations plus capacitaires.

Sur l'accessibilité des quais 2 et 3 de la halte de Talence Médoquine

Les quais 2 et 3 sont bien accessibles l'un vers l'autre sans usage de l'ascenseur : une rampe conforme PMR est prévue entre les deux quais.

Sur la sécurité

Une offre de services spécifiques à l'échelle du SER M est à l'étude entre SNCF et les partenaires et inclut un volet sécurité/vidéosurveillance.

Situations dégradées

Une vigilance est portée dans le cadre des aménagements des infrastructures de l'axe Libourne-Arcachon pour assurer la robustesse de la desserte.

Sur la gare Saint-Jean

Les études d'exploitation menées au titre de la diamétralisation sur Libourne-Arcachon n'ont pas identifié de difficultés pour les flux de clients et de passagers dans la gare de Bordeaux Saint-Jean. La diamétralisation va permettre d'éviter les ruptures de charge à Bordeaux Saint-Jean pour les clients souhaitant en venant de la ligne Libourne-Bordeaux se rendre dans une gare au Sud de Bordeaux sur la ligne Bordeaux-Arcachon, et pour ceux venant du Sud sur la ligne Bordeaux-Arcachon qui veulent aller dans une halte/gare desservie au Nord de Bordeaux sur la ligne Bordeaux-Libourne. La mise en œuvre du SER M entre Libourne et Arcachon n'est pas un évènement générateur de difficultés d'écoulement des flux dans la gare de Bordeaux Saint-Jean.

Une étude va être menée prochainement par Gares & Connexions sur le PEM de Bordeaux Saint-Jean pour évaluer les mises en œuvre du SER M entre Saint-Mariens et Langon et entre Bordeaux et Le Verdon (ligne du Médoc)

Sur l'information voyageur

Concernant l'évolution du système d'information voyageurs dans le contexte d'ouverture à la concurrence du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, les modalités sont à définir par la Région.

Les maîtrises d'ouvrages Bordeaux Métropole et SNCF G&C poursuivent pour le site de Talence-Médoquine les échanges pour coordonner leurs interventions et garantir la gestion des interfaces en phase chantier. Une mission d'OPC (Ordonnancement, Pilotage, et Coordination) mutualisée a été engagée.

Un observatoire du bruit a été mis en place, afin de prévoir des mesures à mettre en œuvre en phase chantier.

Des éléments portant sur les aménagements des espaces publics du PEM (Pôle d'Echanges Multimodal) ont été apportés dans l'étude d'impact. Nous confirmons qu'il n'y a pas de mesures spécifiques qui nécessiteraient des compléments en dehors de la prise en compte des impacts classiques liés à un chantier (nuisances sonores, déchets, propreté, etc.).

Les principes généraux d'organisation du chantier pour la réalisation des espaces publics du PEM sont les suivants :

- les travaux seront réalisés de jour et en semaine ;
- l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux seront réalisés par camions ;
- maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- maintenir au maximum les continuités cyclables et piétonnes durant toutes les phases de travaux ;
- impacter le moins possible la circulation des bus ;
- conserver les accès riverains, aux commerces, aux entreprises ;
- assurer le maintien des fonctions spécifiques (livraisons, collecte des ordures ménagères, etc.) ;
- maintenir la propreté des voiries avoisinantes ;
- respecter les zones dédiées aux travaux (points d'accès, surface au sol, balisage...) conformément aux Plan d'Installation de Chantier (PIC) ;

- informer régulièrement les riverains ;
- mettre en place une démarche « chantier vert » (limiter les pollutions (sonores, olfactives, visuelles), bonne organisation du chantier (clôture, propreté, sécurité, etc.), limiter les risques santé des collaborateurs, bonne gestion et valorisation des déchets, etc.).

Le tableau suivant détaille l’ordonnancement prévisionnel des travaux qui correspond au phasage des travaux :

Projet	MOA	Type de travaux	Zone	Période
Halte Médoquine G&C	SNCF G&C	Travaux ouvrages d'art	Passerelle	Juillet 2024 à Mars 2025
		Travaux GC sur les futurs quais	Quais	Février 2024 à Mars 2025
		Travaux équipements et Finitions	Passerelle/Quais	Avril 2025 à Septembre 2025 Mise en service de la halte début septembre 2025
		Travaux voirie/Réseaux Divers	Aménagement du parvis nord (nord de la passerelle)	Avril à Septembre 2025 Mise en service de la halte début septembre 2025 : aménagements des accès à la halte réalisés et connexion avec le réseau TBM existant
Aménagements urbains/espaces publics PEM Médoquine	Bordeaux Métropole	Travaux voirie/Réseaux Divers	Aménagements connexes des espaces publics du PEM : Aménagement du parking sud de la passerelle	Avril à Décembre 2025
		Travaux voirie/Réseaux Divers	Aménagements connexes des espaces publics du PEM : Création rampe et aménagement du parvis bas au niveau de la halte	A partir d’avril 2025 à T1 2026

Les études de conception qui doivent permettre de définir plus précisément la conception des ouvrages et les méthodologies à retenir n’ont pas été toutes engagées. Nous ne disposons pas à date d’études avec un niveau de maturité suffisant pour présenter l’organisation du chantier et la méthodologie de travaux.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA DDTM

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





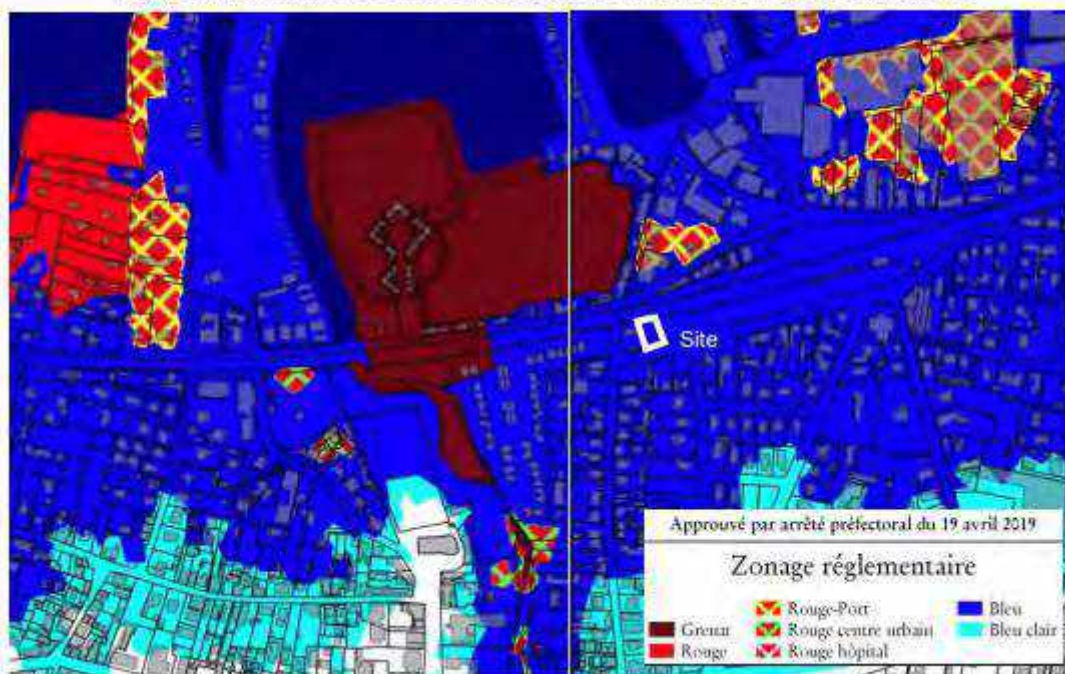
En préambule, il convient de préciser qu'à la demande de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrages ont apporté des réponses à l'avis émis par la DDTM en mars 2023, préalablement à la tenue de l'enquête publique, sur la base de l'étude d'impact présentée par les pétitionnaires auprès de l'AE de l'IGEDD. Cet avis ne s'inscrit donc pas dans le cadre de l'enquête publique mais les MOAs répondent favorablement à la demande de la commission d'enquête dans un but de parfaite information.

1. Sur le plan des risques

a. Naturels

Comme indiqué p.383 de l'étude d'impact, les aménagements réalisés en gare d'Arcachon sont en dehors de toute zone inondable. Dans le même dossier (p.252), il est précisé que la sous-station d'alimentation électrique de Gujan-Mestras sera située au droit de la gare de Gujan, à l'extrémité Ouest du parking attenant à la gare, sur du foncier appartenant au Groupe Public Ferroviaire. Le site d'implantation s'inscrit en aléa moyen ou faible en zone urbanisée dans le cadre Plan de Prévention du Risque inondation par Submersion Marine (PPRSM). La sous-station d'alimentation électrique sera implantée à une cote altimétrique la protégeant de l'évènement de submersion pris pour référence, soit 4,35 mNGF. Il s'agit de la cote de seuil indiquée dans le PPRSM pour la zone localisée de la sous-station. L'aménagement est compatible avec le règlement d'urbanisme et les règles constructibles applicables seront respectées.

Figure 244 : Extrait du dossier cartographique du PPRSM du Bassin d'Arcachon



b. Technologiques

Deux solutions étaient à l'étude pour l'adaptation des quais de la gare de Bassens. La solution correspondant à l'option n°2 et générant 13 m linéaire de quais inscrits dans le zonage B1 du PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) établi pour les activités de la société CEREXAGRI a été retenue à l'issue des études préliminaires.

Aujourd'hui le quai présente un linéaire de 144 m et il est desservi par des mobiles de type regio2N en unité simple (US), centrés sur la traversée des voies par le public (TVP), et dont 2 portes sur 6 sont dans l'aire de danger (soit 1/3). A la mise en service du projet, le quai de 162 m prolongé au Nord

sera desservi par des mobiles de type Regio 2N en unités multiples (UM) de 164 m le nombre de portes au sein de l'aire de danger sera donc de 4 sur 12 (soit 1/3). Le centre de gravité sera plus au Nord qu'aujourd'hui car en lien avec le futur ouvrage dénivelé de franchissement, situé hors aire de danger. Ce dernier point est une amélioration de la situation actuelle puisque la traversée piétonne et l'abri voyageurs actuels sont au sein de l'aire de danger. La mise en œuvre de ces dispositions va dans le sens d'une limitation de l'augmentation de population exposée aux risques technologiques. D'autre part, il est prévu le positionnement des escaliers et ascenseurs à l'opposé du périmètre de danger. La mise en œuvre de cette disposition permettra aux voyageurs qui se positionnent par habitude au plus près de leur point d'accès (montée et descente) d'être situés hors zone à risques. Un système d'information dynamique à l'attention des voyageurs connecté à l'entreprise CEREXAGRI sera mis en œuvre, afin de permettre une évacuation rapide du point de desserte ferroviaire. Ce système est en cours de définition. La création d'un local de confinement dans le bâtiment voyageur est également étudiée. Néanmoins, le bâtiment n'étant ouvert au public que quelques heures par semaine une réflexion s'impose sur la cohérence de l'usage de ce local au regard du dispositif d'évacuation. Des échanges complémentaires avec la DREAL vont être menés sur ce point. Tous ces aménagements vont modifier la dynamique des flux piétons au sein de la gare et la recentrée en dehors de l'aire de danger, contrairement à aujourd'hui. Un déplacement du point de desserte ferroviaire, sur cette ligne très empruntée, ne peut constituer une substitution raisonnablement réalisable financièrement et techniquement.

Concernant le fait que la ligne ferroviaire existante, Paris – Bordeaux, traverse l'aire de danger des établissements DPA, Foresa France, SIMOREP & Cie, au Nord de la commune de Bassens, le projet de service Libourne-Arcachon ne prévoit aucun aménagement dans ce secteur. Seule une infrastructure ferroviaire existe dans l'aire de danger et elle résiste aux effets mentionnés dans le règlement du PPRT. Pour mémoire, SNCF Réseau précise que la ligne ferroviaire est antérieure aux établissements SEVESO. La cohabitation entre l'activité de transport ferroviaire et l'activité industrielle, dans ce secteur, existe depuis plus de 90 ans sans qu'un quelconque défaut de conformité de l'exploitation ferroviaire, eut égard à la proximité des ICPE, n'ait été relevé par l'administration. Les autres observations de la DDTM n'ont pas de fondements puisqu'il n'y a aucune construction nouvelle dans ce secteur.

c. Feux de forêt

SNCF Réseau est parfaitement au fait des obligations légales de débroussaillage qui s'imposent sur le territoire de Nouvelle-Aquitaine et de l'enjeu spécifique au droit de la commune de Biganos. L'entretien actuel des installations ferroviaires se fait en conformité avec ces prescriptions et le projet de service Libourne-Arcachon ne remettra pas en cause cette conformité.

2. Sur le plan de l'urbanisme et de la localisation du projet

a. Gujan

Les arbres protégés indiqués au PLU avaient bien été identifiés par SNCF Réseau et leur évitement indiqué dans l'étude d'impact. Toutefois, une visite de terrain a montré que ces arbres n'existent plus depuis la réalisation d'aménagements autour de la gare réalisés par la collectivité de Gujan.

b. Libourne

L'enjeu patrimonial remarquable autour de la gare est bien répertorié comme indiqué dans l'étude d'impact. L'ABF sera bien consultée, en phase d'études PRO, afin d'aboutir à des aménagements préservant la valeur patrimoniale du secteur.

c. CALI

SNCF Réseau s’informerait auprès de la CALI afin d’anticiper d’éventuels points nouveaux de non-conformité par rapport au futur PLUiHD.

d. Bassens

Pour les raisons invoquées au 1.b, Gares & Connexions considère que bien qu’il y ait 13 ml d’allongement de quai au sein de l’aire de danger, la majorité des aménagements nouveaux sont hors de ce périmètre et vont avoir une incidence notable sur les flux des usagers en les déportant en dehors de l’aire de danger. De fait, les aménagements nouveaux contribuent à améliorer la situation existante et sont donc en phase avec l’esprit de la réglementation.

3. Sur le plan des politiques de l’eau et de la nature

a. Sur le respect de la réglementation relative aux espèces protégées

Un diagnostic écologique a été mené afin d’évaluer l’enjeu biodiversité, dans le cadre de ce projet. La campagne de terrain s’est tenue de décembre 2021 à août 2022. Elle s’est faite selon les règles de l’art. La méthodologie est présentée dans l’étude d’impact p. 415 et suivantes. La bibliographie a également été consultée (le CBNSA, pour la flore, et FAUNA, pour la faune, notamment). Toutes les zones de travaux ont fait l’objet d’une pression d’inventaire forte. La ligne ferroviaire a toutefois également été étudiée, afin d’avoir une vision générale des communautés animales et végétales en place, et ce : en faisant des arrêts réguliers au niveau des passages à niveau, en longeant les voies via des routes ou pistes parallèles.

Ce diagnostic a permis de constater l’existence, sans surprise, d’espèces à enjeux de conservation au sein de l’aire d’études élargie. Toutefois, comme indiqué dans l’étude d’impact, aucune espèce protégée n’a été observée au sein des emprises travaux. Rappelons que ces dernières se font en milieu urbain, sur des surfaces très largement anthropisées et imperméabilisées qui abritent des milieux de faible intérêt et une biodiversité banale.

Les zooms sur les zones de travaux (décrits p.180 à 194 dans l’étude d’impact) présentent la synthèse des enjeux identifiés au droit des emprises travaux mais également dans l’aire d’études élargie. Des espèces protégées ont été observées autour des zones de travaux mais, ces dernières n’abritent aucun des habitats favorables à ces espèces. La seule espèce protégée contactée au sein des emprises travaux concerne le lézard des murailles. Pour autant, les infrastructures ferroviaires constituent un habitat favorable pour cette espèce. Les travaux ne remettront pas en cause le maintien de cet habitat. Etant sensible aux vibrations, le risque de destruction d’individus est très faible en phase travaux. L’impact se résume essentiellement à une perturbation temporaire durant les travaux. Le report sur des habitats favorables pour cette espèce pourra se faire très aisément sur le linéaire de voie attenante aux zones de travaux. L’espèce, plutôt commune en Nouvelle-Aquitaine, ne verra pas son maintien, dans de bonnes conditions, remis en cause par le projet.

SNCF Réseau constate ne pas impacter des habitats d’espèces protégées ni menacer de destruction des individus par ses travaux très localisés et dans des contextes urbanisés et anthropisés à très faible enjeu.

b. Sur l’évaluation d’incidences Natura 2000

Le tableau 10 p.116 et suivantes de l’étude d’impact liste les différents sites Natura 2000 présents au sein de l’aire d’études et leur situation par rapport aux zones de travaux. La proximité, la distance, l’existence de connexions sont ainsi détaillées. Seuls deux sites sont concernés :

- La ligne ferroviaire traverse le site de la Vallées de la Grande et de la Petite Leyre (FR7200721). Toutefois, les seuls travaux sur ce secteur concernent les équipements électriques des voies. L’intervention est mineure et non bruyante. Elle se fera directement sur les emprises ferroviaires, en hauteur, au droit des poteaux caténaux. Aucun des habitats

à l'origine du classement du site Natura 2000 ne peuvent s'y trouver. Le projet n'est pas susceptible d'engendrer de quelconque incidence pour le site Natura 2000 et les enjeux qu'ils protègent.

- La gare de Vayres est adjacente au site du Réseau hydrographique du Gestas (FR7200803). La gare surplombe le site Natura 2000. Les travaux de quai, en soi, ne sont pas susceptibles de porter atteinte aux habitats du site Natura 2000. Mais le talus ferroviaire pourrait être impacté. Celui-ci étant boisé et à l'interface entre site ferroviaire et site Natura 2000, un enjeu peut exister. C'est pourquoi Gares & Connexions, lorsque la maturité des études techniques le permettra, se rapprochera du gestionnaire du site Natura 2000 afin de présenter les travaux et leur modalité de réalisation, et d'échanger sur les enjeux et les mesures à prévoir. L'évaluation d'incidence Natura 2000, pour cette opération, pourra être actualisée si nécessaire.

c. Obligations légales de débroussaillage

L'entretien du réseau ferroviaire et des abords n'est pas lié au projet présenté à l'enquête publique. Il s'impose sur l'ensemble du réseau circulé, en vertu de la réglementation. Le projet de service Libourne-Arcachon ne fait qu'emprunter des infrastructures existantes sans avoir une quelconque influence sur le niveau d'entretien ou la fréquence de celui-ci. L'examen des incidences de l'application des obligations légales de débroussaillage est donc en dehors du périmètre du projet en question. Il s'agit d'une obligation réglementaire que SNCF Réseau se doit de mettre en œuvre, le législateur n'ayant pas introduit de latitude quant à l'application de la loi, selon le degré d'impact que cela pourrait avoir.

d. Remarques diverses

Le projet a très peu d'incidences sur les arbres. Que ce soit à Arcachon, Libourne, Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Yzon, aucun arbre ne sera impacté. A Vayres, le talus ferroviaire est boisé. Il est possible qu'en phase travaux, un arbre en haut de talus pose problème et doive nécessiter d'être coupé, ou plus vraisemblablement élagué. A Talence-Médoquine, l'opération s'évertue à préserver au maximum les espaces verts présents. Quelques arbres seront impactés mais le projet prévoit la replantation d'un nombre plus important d'arbres que ce qui existe aujourd'hui. L'effet puit de carbone sera donc, à moyen terme, renforcé sur ce quartier.

Concernant la noue, il convient de rappeler que cet aménagement sera fait uniquement en gare d'Arcachon, au milieu des voies de services. Il vise à proposer autre chose qu'un classique fossé minéralisé dirigeant les eaux vers le réseau communal pour gérer les eaux pluviales. Pour autant, il nous semble contre-indiqué d'œuvrer à faire de cette noue un milieu attractif pour différentes espèces, notamment des oiseaux. En plein site ferroviaire exploité, cela reviendrait à attirer des espèces dans un milieu à risque (collision, électrocution).

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MAIRIE D'ARCACHON

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur l'enjeu des circulations routières

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour (contre 55 circulations/jour aujourd'hui sur la section Bordeaux-Arcachon). Ce cadencement permettra notamment de combler des creux d'offre en heures creuses, limitant les impacts sur les passages à niveau en heures de pointe sur cette section. Dans le cadre de la feuille de route du SER M, des amplitudes cibles de 6h à 22h sont prévues sur l'axe Libourne-Arcachon.

Concernant l'impact du cadencement sur le PN22, comme il l'avait déjà été indiqué par courrier de SNCF Réseau le 23/11/22, la cible du SER M est de 2 trains par heure et par sens, soit un peu d'une soixantaine de trains par jour. Déjà en 2022 et à l'heure de pointe du matin, 4 TER quittent Arcachon, quand 2 arrivent en provenance de Bordeaux. Compte tenu de la desserte déjà dense offerte sur cette ligne, le renfort d'offre prévu à l'horizon du SER M, une dizaine de trains par jour, s'effectuera principalement en heures dites « 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. Le projet de SER M vise même à réduire la congestion routière en facilitant le report modal de la route vers le rail, ce dernier étant plus attractif et répondant mieux aux objectifs de lutte contre les effets du réchauffement climatique.

Quant aux mouvements techniques des trains, ils se feront toujours en utilisant les 2 itinéraires empruntés actuellement : des manœuvres par le fond de gare vers les voies de servie et via le tiroir T15, qui nécessitent de franchir le passage à niveau n°22. Ces manœuvres sont indispensables pour la mise à quai et le remisage des rames, donc concentrées en tout début et toute fin de journée, avec un faible recouvrement sur les heures de forte densité des circulations routières.

Sur les nuisances liées à l'accroissement de l'activité ferroviaire

L'aménagement d'un terminus induit un accroissement des impacts acoustiques liés :

- à la phase chantier : sur ce point, SNCF Réseau a communiqué le calendrier des travaux. La définition des modalités d'accès au site pour les travaux et l'exploitation du site est en cours et se fait en concertation avec la collectivité pour intégrer les particularités des espaces et voies publiques et minimiser les nuisances. La question des impacts acoustiques en fait partie afin d'aboutir à une solution la plus acceptable, dans le respect des textes réglementaires en vigueur ;
- aux nouvelles activités (plateau de services, remisage) : pour cela, SNCF Réseau a réalisé une étude acoustique, conforme à la réglementation, qui ne relève pas de problématique réglementaire en matière d'impact acoustique du projet.

Sur la préservation de l'environnement du site

L'emprise projet n'est pas concernée par un périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine. Il existe effectivement un captage AEP sur le territoire d'Arcachon mais il s'agit d'un point de prélèvement d'une nappe profonde. Ces nappes bénéficient d'une protection naturelle les préservant des pollutions de surface.

La phase chantier est susceptible, en cas d'accident avec un engin, d'entraîner une pollution temporaire et d'une ampleur très limitée (fuite de carburant ou d'huile) de surface. Des mesures seront prévues en phase chantier afin de limiter ce risque et d'être en capacité de circonscrire une pollution très rapidement. SNCF Réseau s'engage à informer l'exploitant de la distribution d'eau, le Préfet et la Délégation Départementale de la Gironde de l'ARS Nouvelle-Aquitaine en cas d'accident entraînant un déversement de substances liquides ou solubles sur la commune d'Arcachon.

Concernant la phase exploitation, les trains circulant à Arcachon le font sur le mode électrique, qui ne génère aucun risque de dispersion d'hydrocarbures ou de micropolluants. Les rames sont équipées de manière à ne rejeter aucun déchet ou eau polluée sur la voie. Les vidanges et collectes

de déchets s'effectuent intégralement en gare avec des systèmes de traitement conformes aux réglementations en vigueur. Aucune pollution organique n'est donc susceptible de se retrouver dans les eaux pluviales.

La maintenance des installations ferroviaires nécessite le recours à des produits phytopharmaceutiques de biocontrôle, réduit au strict nécessaire. La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires, voies ferrées et leurs abords, est indispensable pour des impératifs de sécurité ferroviaire, de sécurité des personnes (personnel et voyageurs, intervention des secours), de sécurité incendie, de maintenance et de conservation des infrastructures.

Sur les emprises ferroviaires, on peut considérer que l'enjeu principal vis-à-vis de la pollution chronique est lié au ruissellement d'eau sur le ballast ou dans les couches support. La qualité des eaux de drainage des plateformes ferroviaires peut ainsi être indirectement appréciée au travers des caractérisations chimiques courantes du ballast. En effet, le ballast est la première couche réceptrice des éventuelles pollutions de l'activité ferroviaire et des éventuels produits d'usure issus des circulations des rames de train sur les voies. Or, une étude a été menée au début des années 2010 sur la base de 1 800 échantillons de ballast issus de 415 chantiers de régénération de voies sur le territoire français qui a permis de conclure, de façon statistiquement fiable que globalement, 89 à 99% du ballast est inerte après utilisation sous voie pendant plusieurs dizaines d'années et ne sont donc pas susceptibles de relarguer des polluants sous l'action de l'eau de pluie.

Au demeurant, le projet n'étend pas l'emprise ferroviaire à Arcachon. Les aménagements ne font que réadapter une infrastructure existante. Le ruissellement des eaux zénithales qui existe aujourd'hui ne sera pas augmenté.

Concernant les réseaux, la situation est inchangée par le projet en dehors des quais (cad sur les zones de voies et pistes piétonnes). Les eaux pluviales s'infiltrent à travers la plateforme ferroviaire. Sur les quais techniques les eaux pluviales seront renvoyées dans la noue végétale centrale créée entre les quais pour stockage et infiltration dans le sol. Les eaux de vidange des WC, quant à elles, sont récupérées par aspiration et renvoyées dans le réseau d'eaux usées de la ville. Les échanges avec le gestionnaire des eaux usées de la ville pour établir un branchement de rejet et une convention sont en cours.

Concernant les périmètres de monument historique et de villas à l'architecture typique, SNCF Réseau a bien connaissance des enjeux sur le territoire. Toutefois, après vérification sur les documents d'urbanismes en vigueur, le futur aménagement évoqué est en dehors de tels périmètres, bien qu'à proximité.

Sur l'intermodalité avec des modes de déplacements doux

L'ensemble des partenaires du SER M partage l'intérêt de faciliter l'accès en modes actifs (vélos, marche à pied) et en transports en commun vers les gares. La Région Nouvelle-Aquitaine dispose notamment d'un règlement d'intervention permettant de financer jusqu'à 35% des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares, porté à 70% sur les investissements pour le stationnement vélos. Ces projets sont à porter sous l'initiative des Mairies ou Intercommunalités concernées.

S'agissant des arrêts dits temporaires, il faut comprendre par ce terme que la desserte à la 1/2h, et au 1/4h en hyperpointe sur Arcachon-Bordeaux conduira à des stationnements des rames sur le site d'Arcachon, le temps que les matériels repartent vers Bordeaux. Cette durée de stationnement est nécessaire aux mouvements techniques : changement de cabine par le conducteur, tests de sécurité du matériel (dont freinage et ouverture des portes) mise à jour de l'information voyageurs à quai. Lors de ces périodes il n'y a pas de trafic ferroviaire commercial. Elles représentent des arrêts temporaires du trafic ferroviaire aux gares terminus.

Sur la sécurité publique

La Sûreté constitue l'un des quatre piliers de la politique de services de SNCF Gares & Connexions. A ce titre, un diagnostic sûreté sera réalisé par la Sûreté Générale (SUGE) de SNCF à Arcachon dont les conclusions permettront de dimensionner les moyens humains et techniques à mettre en œuvre.

Sur la réalisation d'une étude préalable d'utilité

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, les maitres d'ouvrages du projet de SER M ont pris l'initiative de saisir la commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle puisse nommer des garants pour la concertation préalable. Cette phase, qui s'est déroulée du 20 septembre au 19 novembre 2022 a permis au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de se prononcer sur son utilité, préalablement à l'enquête publique.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LIBOURNE

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Suppression places de parking du Pistouley

Les besoins de reconstitution de places de stationnement du parking sont intégrés au travail de constitution des études de conception et à la coordination et concertation, avec les propriétaires, gestionnaires et porteurs de projet. Le travail est mené au titre des études d'Avant-Projet (AVP) en cours, en concertation avec les services de la mairie et en coordination avec les projets autres autour de la gare dont le PEM qui fait l'objet d'une mission de coordination à laquelle participe le projet Origine/Terminus de Libourne.

Accès Poids Lourds aux installations de maintenance de SNCF Réseau

Les accès des poids lourds aux emprises ferroviaires et aux installations de maintenance de SNCF Réseau se feront avec les mêmes fréquences et dans les mêmes conditions que les mouvements de PL nécessaires aujourd'hui aux installations de maintenance de SNCF Réseau existantes. Le projet de SER M sur le site de Libourne conduit à la reconstitution des installations de maintenance actuelles, sans extension de ces dernières. Les conditions d'accès à ces équipements (itinéraires) sont intégrées au travail de constitution des études de conception et à la coordination et concertation, avec les propriétaires, gestionnaires et porteurs de projet. Le travail est mené au titre des études d'Avant-Projet (AVP) en cours, en concertation avec les services de la mairie et en coordination avec les projets autres autour de la gare dont le PEM qui fait l'objet d'une mission de coordination à laquelle participe le projet Origine/Terminus de Libourne.

Besoins d'aménagements des réseaux pour reconstitution des installations de maintenance de SNCF Réseau et concertation avec ville pour mutualisation éventuelle

Les besoins d'aménagements des réseaux pour la reconstitution des installations de maintenance de SNCF Réseau (rejet et adduction en réseaux humides et secs, en situations provisoire et définitive) sont intégrés au travail de constitution des études de conception et à la coordination et concertation, avec les propriétaires, gestionnaires et porteurs de projet. Le travail est mené au titre des études d'Avant-Projet (AVP) en cours, en concertation avec les services de la mairie et en coordination avec les projets autres autour de la gare dont le PEM qui fait l'objet d'une mission de coordination à laquelle participe le projet Origine/Terminus de Libourne.

Intégration constructions nouvelles travaillées (AVAP) et en tenant compte du PEM

Le sujet d'intégration des constructions nouvelles est bien pris en charge et en considération par le projet de SER M à Libourne. SNCF Réseau agit en tant que MOA dans le respect des dispositions réglementaires. Le fait que le projet se situe dans une zone AVAP est pris en compte, les échanges avec la mairie traitent ce point, et la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Cette dimension est prévue dans les études de conception. Intégrés au travail de constitution des études de conception et à la coordination et concertation, avec les propriétaires, gestionnaires et porteurs de projet. Le travail est mené au titre des études d'Avant-Projet (AVP) en cours, en concertation avec les services de la mairie et en coordination avec les projets autres autour de la gare dont le PEM qui fait l'objet d'une mission de coordination à laquelle participe le projet Origine/Terminus de Libourne.

Coordination ensemble de projets du groupe public ferroviaire (GPF) sur Libourne

Gares & Connexions assurera la coordination des projets prévus par SNCF Réseau (équipements d'origine /terminus du SER M) et par SNCF Immobilier (projets de valorisation immobilière), avec pour enjeux :

- de garantir la réussite de l'ensemble des opérations tout en maintenant l'exploitation du site et les activités urbaines ;
- de s'assurer de la bonne prise en comptes des interfaces entre les projets, y compris avec les réseaux (HTA, Gaz, eau et assainissement sur Gallieni) ;
- d'anticiper et de maîtriser les risques liés à la réalisation des différentes opérations avec une mission d'assistance à la MOA de planification et de coordination (études et travaux).

•
ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'ARS

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN
Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





En préambule, il convient de préciser qu'à la demande de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrages ont apporté des réponses à l'avis émis par l'ARS en mars 2023, préalablement à la tenue de l'enquête publique, sur la base de l'étude d'impact présentée par les pétitionnaires auprès de l'AE de l'IGEDD. Cet avis ne s'inscrit donc pas dans le cadre de l'enquête publique mais les MOAs répondent favorablement à la demande de la commission d'enquête dans un but de parfaite information.

1. Localisation du site au regard des périmètres de protection des captages d'eau destinés à la consommation humaine

L'emprise projet n'est pas concernée par des périmètres de protection de captage d'eau destinés à la consommation humaine. Toutefois, les pétitionnaires informeront l'exploitant de la distribution d'eau, le Préfet et la Délégation Départementale de la Gironde de l'ARS Nouvelle-Aquitaine en cas d'accident entraînant un déversement de substances liquides ou solubles, sur les communes d'Arcachon ou de Libourne, du fait de la proximité de périmètres de protection.

Les eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées des gares et des haltes ferroviaires sont collectées et rejetées dans les réseaux communaux d'évacuation des eaux pluviales à l'heure actuelle, en conformité avec les PLU des différentes communes concernées. Cet état de fait n'est pas modifié par le projet.

2. Qualité des eaux souterraines et des sols

Les servitudes d'utilité publique traversant l'emprise du projet impliquent des prescriptions qui seront respectées, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, par les pétitionnaires.

3. Qualité de l'air, nuisances sonores et champs électromagnétiques

a. Qualité de l'air

SNCF Réseau est informé de la problématique de santé que peuvent poser certaines espèces végétales, telle que l'ambrosie. Conformément aux recommandations sanitaires, en phase travaux, les espèces exotiques envahissantes seront éliminées selon une méthodologie appropriée par rapport à l'espèce en question. En phase exploitation, les chantiers classiques de maîtrise de la végétation traiteront, comme c'est le cas aujourd'hui, les espèces exotiques envahissantes afin de lutter contre leur prolifération. La découverte d'ambrosie sera signalée sur la plateforme signalement-ambrosie.atlasante.fr

SNCF Réseau confirme qu'aucun brûlage de déchets verts sur ses chantiers n'est autorisé.

b. Nuisances sonores

La dernière révision du classement sonore des infrastructures terrestres ferroviaires de Gironde a bien intégré l'augmentation de trafic prévue au titre du projet SER M sur l'axe Libourne – Arcachon.

Conformément à la réglementation, SNCF Réseau a mené une étude acoustique afin d'évaluer les incidences de l'augmentation de trafic induite par le projet SER M Libourne-Arcachon. Cette étude a notamment reposé sur une campagne de mesures de pression acoustique réalisées sur l'ensemble du linéaire concerné par le projet. En conclusion, l'étude met en avant une ligne ferroviaire dans un contexte majoritairement urbain et relativement dense, comme au sud du Bassin d'Arcachon ou au niveau de l'agglomération bordelaise. Ces zones urbaines sont soumises à des nuisances sonores liées aux activités humaines, et en particulier aux transports (trafics routiers, aériens et ferroviaires). L'étude acoustique a permis de mettre en évidence une ambiance sonore globalement modérée. L'activité ferroviaire est la source sonore prépondérante le long de l'axe ferroviaire, hormis au niveau de certains secteurs (centre-ville notamment).

Toutefois, l'étude montre que le projet ne conduit pas à une augmentation significative des niveaux sonores le long de l'axe Arcachon-Libourne, ni à une modification de l'ambiance sonore au niveau des terminus. Le projet de service Libourne-Arcachon ne génère pas plus de 2 dB(A) avec la situation de référence (seuil réglementaire). En effet, les écarts sont très faibles avec une augmentation de 0,7 dB(A) sur la section Arcachon-Lamothe, de + 0,4 dB(A) entre Lamothe et Bordeaux et de + 0,4 dB(A) entre Bordeaux et Libourne. Le secteur de Bassens impacté par le projet se situe sur la dernière section évoquée plus haut. Ainsi, même si le projet impacte une zone de bruit critique communale tel que reprise dans le PPBE métropolitain approuvé en décembre 2019, le projet ne générera pas de nouvelles situations de surexposition au bruit sur le secteur concerné de Bassens. En phase travaux, les pétitionnaires mettront en place, sur leurs opérations respectives, les mesures les plus appropriées afin de limiter la gêne pour les riverains. Une information sera faite en ce sens auprès du public concerné, ainsi que la diffusion d'un numéro de contact durant toute la durée des chantiers.

Concernant les PNB, l'étude acoustique a effectivement mis en avant l'existence de Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNB) sur la ligne Libourne-Bordeaux, dès l'état initial, non liés au projet de service. Le projet de service n'amplifie pas ces PNB. Il n'a donc pas été prévu d'intervenir sur eux au titre du projet. Toutefois, leur résorption s'inscrira dans le cadre d'un programme national conduit par SNCF Réseau en partenariat avec l'État et s'inscrivant dans le plan de relance France 2030. Des fonds AFIT France et SNCF Réseau (Plan de relance) ont par ailleurs déjà été ciblés sur la résorption en Nouvelle-Aquitaine des Points Noirs du Bruit Ferroviaire. Une enveloppe de 2,88 M Euros a en effet été consolidée fin 2022 par l'intermédiaire d'une convention de financement État – SNCF Réseau. Ces fonds permettront d'assurer la résorption des PNB par l'intermédiaire (et uniquement par ce biais) de traitements par isolation de façade. Ces actions de résorption permettront de traiter tout ou partie des douze points noirs du bruit nocturnes préexistants sur le secteur Bordeaux-Libourne et d'en traiter de nouveaux qui auront été identifiés grâce à un diagnostic acoustique en cours sur des sections de ligne fortement circulées (en particulier par du fret nocturne) recoupant des zones denses en matière d'urbanisation. Les secteurs concernés se situent sur la transversale Tours – Hendaye (lignes 570 000 et 655 000).

c. Champs électromagnétiques

Une vérification de la conformité des installations et du non-dépassement des seuils par les champs électrique et magnétique sera bien faite à la mise en route.

4. Prévention du développement de larves de moustiques *Aedes albopictus*, vecteur de la dengue et du chikungunya

L'infrastructure ferroviaire, pour sa bonne durabilité, nécessite l'absence de rétention d'eau au sein de la plateforme ferroviaire. Les matériaux composant la sous-couche de ladite plateforme sont choisis afin de faciliter le drainage. Le système longitudinal d'assainissement adjacent est positionné et penté de manière à favoriser un écoulement optimal des eaux drainées de la plateforme. Les aménagements réalisés au sein des gares ou haltes (voies et quais) répondent à ce même impératif d'une évacuation optimale des eaux zénithales.

Dans cette logique, des aménagements réalisés selon les règles de l'art ne favorisent pas la rétention d'eau. Le projet, en phase exploitation, n'est pas de nature à favoriser l'émergence de lieux de pontes pour l'espèce. En phase travaux, des ornières pourraient être créées par des engins de chantier. Toutefois, celles-ci seront temporaires. Les sites seront en effet remis en état à la fin des travaux. De plus, ces ornières pourraient n'être présentes qu'à une période non propice à la reproduction de l'espèce. Tous ces éléments amènent à considérer le risque que les différentes opérations contribuent à une prolifération de l'espèce comme très faible, voire négligeable.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'UNIVERSITE DE BORDEAUX

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur le pôle d'échange multimodal de Talence-Médoquine

Tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, il est bien prévu l'aménagement de trois abris vélos sécurisés avec un total de 120 places. Il convient d'ajouter deux zones d'arceaux vélos pour un total de 48 places et l'installation d'une station V3 (vélos en libre-service), soit un total de 168 stationnements vélo. Tel qu'illustré par la figure n°28 situé au même chapitre du dossier d'étude d'impact, le parvis haut nord sera directement connecté au réseau Vélo express n°8 qui dessert le domaine universitaire.

Des aménagements spécifiques (îlots refuge, plateau surélevé, ...) sont prévus pour assurer une bonne correspondance et apaiser la circulation automobile à proximité. Une rampe PMR de 3 m de large permettra une connexion entre le plateau haut et le plateau bas, voire l'accès au quartier Médoquine à l'Est du site. L'ambition est de réaliser des espaces publics qui s'insèrent au maximum dans le contexte environnemental du site tout en luttant contre les îlots de chaleur. L'accent a également été mis sur la désimperméabilisation (ou une imperméabilisation au strict nécessaire) avec une place du végétal important. Ce travail de conception paysagère a été mené avec une équipe d'architectes paysagiste.

L'ancien bâtiment voyageur n'aura pas un usage lié au transport ferroviaire mais SNCF Gares & Connexions a lancé un appel à projets *Place de la gare* et est à l'écoute de toutes propositions pour trouver une occupation à l'attention des usagers et des riverains.

Sur l'offre de service

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028, dont notamment en halte de Talence-Médoquine. Cela correspond à 64 circulations/jour, complétées par l'offre régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan.

Ce cadencement des dessertes correspond à la mise en œuvre de la feuille de route du SER M actée par les partenaires. Elle est compatible avec les attentes des étudiants et du personnel de l'Université de Bordeaux, avec des amplitudes cibles de 6h à 22h et des creux d'offre comblés tout au long de la journée. Des renforts de desserte sont également attendus le week-end, compatibles avec les pratiques de déplacement des étudiants.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE M. BAUBONNE

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur l'efficacité de l'offre de transport

A ce jour, la fréquentation de la ligne Libourne-Arcachon est d'environ 10 000 clients/jour en semaine (2022), en croissance continue ces dernières années en lien avec les développements de desserte et l'attractivité observée sur l'ensemble du réseau TER Nouvelle-Aquitaine. La ligne Libourne-Arcachon est aujourd'hui la plus fréquentée du réseau ferré en Nouvelle-Aquitaine. La mise en œuvre d'une desserte renforcée et diamétralisée sur cette ligne au titre de la feuille de route du SER M va conforter cette situation et répondre à la demande de transport.

Sur la congestion routière de la Métropole

Le projet va permettre de participer à la réduction de la congestion routière en reportant à l'année de mise en service 3 000 voyageurs par jour (soit près de 1,1 million par an) utilisant un véhicule particulier et 800 voyageurs par jour (soit plus de 290 000 par an) utilisant un transport en commun routier. Au vu de l'urgence de la lutte contre les gaz à effets de serre émis par le transport routier, tout report quel qu'en soit le volume est à privilégier. Le dossier d'enquête publique n'énonce pas que le projet de SER M éteindra la congestion routière, mais qu'il y participe. Les capacités d'emport des nouveaux services ferroviaires ne seront pas saturées, ce qui permet d'envisager un gain supplémentaire de fréquentation du ferroviaire. A titre d'information, la fréquentation du ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine a crû de près de 30% en 2022, permettant de dépasser le niveau atteint avant la crise Covid en 2019. Sur les 9 premiers mois de l'année 2023, la progression de la fréquentation a augmenté de plus de 15% par rapport à 2022. Ces éléments constituent autant de facteurs favorables au report modal de la route vers le rail.

Sur le bilan carbone

Le bilan carbone présenté dans le dossier d'enquête publique répond aux normes et textes réglementaires en vigueur. Il intègre la phase d'exploitation du seul secteur ferroviaire. Il est minimisé car il ne prend pas en considération le bilan d'exploitation du mode routier, amputé des reports des passagers de la route vers le fer. Le bilan carbone du projet ferroviaire n'a pas évalué la maintenance en situation de projet car les normes de maintenance (pas temporel d'intervention pour la maintenance de l'infrastructure) sont identiques en situation de référence et en situation de projet du SER M. Il n'existe pas de différentiel entre ces deux situations. Par hypothèse il a été considéré qu'il en était de même pour le mode routier. Si une économie de maintenance devait exister pour le mode routier du fait du report des voyageurs vers le ferroviaire, cela améliorerait le bilan carbone du projet ferroviaire.

Sur le bilan socio-économique

Les investissements présentés dans le dossier d'enquête publique correspondent au strict besoin de modernisation de l'infrastructure pour donner satisfaction à l'offre de service cadencée et diamétralisée sur Libourne-Arcachon du SER M. Depuis plusieurs années l'offre de service s'est accrue à infrastructure constante. Celle-ci a désormais atteint les limites capacitaires et de puissance électrique pour les trafics actuels. Elle n'est plus à même de supporter un accroissement de circulations sans investissements de développement du réseau ferré. Les travaux présentés dans le dossier d'enquête publique constituent des dépenses de développement liées au SER M. La nécessité de renforcement des IFTE est liée à l'accroissement sensible de la desserte entre Bordeaux et Arcachon pour la mise en œuvre de la feuille de route du SER M.

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique est sincère. Elle a été menée dans les règles de l'art, en respectant l'ensemble des textes réglementaires et fiches outils du Ministère de la transition écologique (MTE) : mobilisation des valeurs tutélaires, comparaison entre situation de référence (sans le projet de SER M) et situation de projet (avec réalisation du projet de SER M), prise en considération des externalités (acoustique, accidentologie, congestion, émission de GES et de particules, ...), investissements strictement nécessaires à la mise en œuvre de la feuille de route du SER M. Cette évaluation répond à une obligation légale d'information du public. Elle est une des composantes d'aide à la décision de réalisation du projet.

Dans la pièce K du dossier d'enquête publique, il est rappelé dans la synthèse que le bilan de l'évaluation socioéconomique était un résultat attendu : *“les projets de RER Métropolitains sont essentiellement capacitaires et créateurs de fréquences supplémentaires pour les usagers, ce qui, dans le cadre normatif du bilan socioéconomique est moins générateur de gain monétarisé que le temps. Les gains plus qualitatifs liés au choc d'offre permis par le RER Métropolitain, comme l'extension de l'amplitude horaire, la continuité du service toute la journée, seront bien réels pour les voyageurs mêmes s'ils sont difficilement monétarisables dans l'évaluation”*.

Le taux de couverture des coûts par les recettes de 15% auquel il est fait référence concerne le taux de couverture marginal, c'est à dire celui dédié aux renforts de desserte. Il ne s'agit pas du taux moyen de couverture de l'ensemble de l'offre du SER M sur Libourne-Arcachon.

Concernant la diamétralisation, s'agissant d'un nouveau service, par définition, ce n'est qu'à partir de la mise en œuvre qu'on pourra en mesurer l'effet. Il faut que les usagers se l'approprient, avec les changements de comportement induits. La diamétralisation permet d'offrir des services directs sans rupture de charge en gare de Bordeaux Saint-Jean, rendant plus attractif le mode ferroviaire

Les coûts d'exploitation se répercutent au départ à l'Autorité Organisatrice, donc la Région et non la Métropole. La volonté de la Métropole de participer à la prise en charge des coûts d'exploitation ne relève pas de l'évaluation socio-économique.

Sur le financement de Bordeaux Métropole

En préambule il semble utile d'apporter un éclairage sur le côté opérationnel du plan financier du dossier. En effet, si l'on décompose en ordre de grandeur la portée financière de la Métropole dans le projet SER M il est nécessaire de distinguer la participation :

- aux infrastructures : sur le périmètre du SER Métropolitain financé par la Métropole, le principe est un financement égalitaire, au 1/3 entre l'Etat, la Région/le Département et la Métropole. La part Métropolitain est donc d'un tiers ;
- à l'exploitation : la Métropole cofinance uniquement les renforts d'offre à partir du service annuel 2021, à hauteur de 50%. Cette participation est matérialisée par le financement des renforts aux services annuels, via conventionnement avec la Région Nouvelle-Aquitaine. L'exploitation est donc majoritairement financée par la Région ;
- Aux renforts de matériel : dans l'acquisition de nouveaux matériels la Métropole n'est appelée que pour les matériels attribués au SER M et indispensables à la réalisation des renforts d'offre. Le cofinancement est à hauteur de 50%. Ils ne serviront pas à l'exploitation des autres lignes du réseau TER.

Les possibilités de financement de Bordeaux Métropole pour le SER M sont strictement encadrées, d'une part par le principe de spécialité territoriale et l'intérêt local, d'autre part par les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

a. L'intérêt local

Le principe de spécialité territoriale, applicable à la délimitation des compétences, l'est également à la délimitation du territoire que les subventions publiques peuvent irriguer [1].

La notion d'intérêt local peut aujourd'hui aider le juge à déterminer ce qui relève de la compétence de tel ou tel niveau de collectivité, dans le silence du législateur.

L'intérêt local est reconnu lorsque trois critères sont réunis : un intérêt public, la satisfaction des besoins de la population, et le respect de la neutralité du service public [2].

Le juge administratif fait montre d'une certaine souplesse, et valide des subventions hors territoire de compétence si un intérêt local est mis en avant [3].

Plus largement, l'article L. 5210-3 du CGCT dispose que « *le conseil départemental et le conseil régional intéressés peuvent, à la demande de l'un ou de l'autre, être associés par un établissement public de coopération intercommunale à l'élaboration de tout projet de développement et d'aménagement de son territoire, en vue de fixer des objectifs généraux de partenariat ou de coopération* ».

Outre qu'elle nous semble justifier l'existence juridique de la Feuille de Route du SER Métropolitain initiée par Bordeaux Métropole et adoptée depuis 2018, cette disposition témoigne de l'esprit d'ouverture du législateur en matière de coopération locale, et de l'attention à l'intérêt local en sus des compétences limitativement énumérées. Il est toujours possible d'aller plus loin si l'intérêt local le justifie, et si d'autres principes majeurs comme la neutralité et l'égalité devant le service public sont respectés.

- ***L'intérêt local et la compétence peuvent être démontrés, tant pour le financement de certains travaux sur le périmètre ferroviaire que de ceux entrepris par des collectivités dans le cadre du SER métropolitain.***

b. La notion d'intérêt local recouvre en fait une vocation générale, une aptitude à intervenir. La notion d'intérêt métropolitain, a été introduite quant à elle par la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 et reprise par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014.

Plus précisément l'intérêt métropolitain est repris notamment à l'article L. 5217-2 qui utilise les mots " **intérêt métropolitain**" et qui dispose :

« 1 – La métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

2° En matière d'aménagement de l'espace métropolitain :

b) Organisation de la mobilité [...]

6° En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie : [...]

b) Lutte contre la pollution de l'air ;

[...]

d) Contribution à la transition énergétique ;

e) Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ».

L'action de cofinancer les projets du SER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

- de la mobilité au sens large : le SER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport ;
- du financement des renforts d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire de voyageurs

afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du SER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie ;

- de la décongestion de son domaine public routier ;
- de la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

En conclusion, l'intervention de la métropole dans le financement ou le cofinancement ne se fonde pas sur des dispositifs qui relèvent d'autres collectivités, tels que le Schéma départemental de solidarité territoriale ou le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les possibilités de financement de la Métropole pour le SER M sont couvertes par l'intérêt local et les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

[1] CE 3 novembre 1997, Commune de Fougerolles n° 169473.

[2] Conclusions de Rémy Schwartz sous CE 28 juillet 1995, Commune de Villeneuve d'Ascq n° 129838.

[3] CE 4 avril 2005, Commune d'Argentan n° 264596 ; CE 19 juillet 2011, Commune de Trélazé n° 308544 ; CE 19 juillet 2011, Fédération de la libre pensée et de l'action sociale du Rhône n° 308817 ; CAA Douai 20 octobre 2020, n° 19DA01578.

Sur un projet alternatif

Restreindre les aménagements à uniquement ceux de Talence-Médoquine n'est pas un projet alternatif viable. Sans l'ensemble des aménagements prévus, il n'y aurait pas le même niveau de service et donc la même attractivité. Les voyageurs attendus à Talence-Médoquine ont été estimés sur la base de l'offre de service du SER Métropolitain, cadencement à la demi-heure mais aussi diamétralisation et donc apport des voyageurs en provenance du segment côté Libourne. L'offre de service SER M a donc un effet démultiplicateur sur la fréquentation prévisionnelle envisagée pour la halte.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE M. BRIARD

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur la participation de la Société des Grand Projets

La proposition de loi SER M intégrant la Société des Grands Projets (SGP) vient de passer l'étape de la commission mixte paritaire Assemblée Nationale / Sénat le 8 novembre 2023. Elle a été votée par l'Assemblée Nationale le 15 novembre 2023. En l'état actuel, du projet de loi, la SGP ne peut intervenir en tant que maître d'ouvrage que sur des infrastructures nouvelles ou des lignes non exploitées depuis au moins 5 ans. Dans le cas du SER M à Bordeaux aucun de ces deux critères n'est présent. C'est pourquoi SNCF Réseau est maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires.

Sur la prise en compte de la future ligne nouvelle Bordeaux – Dax

Dans situation de référence la ligne nouvelle Bordeaux-Dax n'est pas réalisée donc ne peut pas être prise en compte pour le projet de service Libourne-Arcachon. Les projets sont toutefois bien compatibles.

Sur le cadencement au quart d'heure

La desserte cadencée à la ½ heure entre Libourne et Arcachon, avec un renforcement au ¼ h en hyperpointe entre Bordeaux et Arcachon correspond à la feuille de route du SER M. Son objectif est de proposer plus de trains rapidement tout en lissant les investissements sur le long terme. En l'absence d'études menées pour une desserte cadencée au ¼ d'heure, il n'est pas possible de définir la nature et la date de mise en œuvre des nouveaux investissements nécessaires. Pour autant, les investissements réalisés pour la desserte à la ½ heure resteront pertinents pour une fréquence au ¼ d'heure.

Sur l'amplitude horaire des circulations

Sur l'axe Libourne-Arcachon, l'amplitude horaire sera de 6h (le matin) au départ des terminus à 22h le soir en semaine, conformément à la feuille de route du SER M. A ce stade, il n'est pas prévu d'élargir cette amplitude horaire.

SNCF Réseau 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 et l'exploitabilité des lignes. Le prolongement du service de nuit induirait des coûts structurels supplémentaires élevés (maintien d'un personnel de nuit).

Sur la question d'un prolongement à Coutras

L'étude réalisée en 2017-2018 par la Métropole et la Région a conduit au choix des terminus présentés dans le cadre de l'enquête publique. Celui de Libourne a été choisi en fonction de son intérêt, en tant que pôle de vie important et considérant plusieurs contraintes techniques compatibles avec une augmentation de la fréquence des trains (comme les aménagements pré-existants et la surface disponible).

Comme indiqué dans le cadre de la concertation menée sur le projet de SER M en 2022, des prolongements de périmètre pourront être questionnés dans le cadre des aménagements à réaliser au-delà de la feuille de route en place, se concentrant sur les investissements à porter jusqu'en 2028.

Néanmoins, le temps de parcours entre Coutras et Bordeaux via les circulations Facilit'R (omnibus), développées dans le cadre du SER M, est moins attractif que celui des circulations régionales en provenance d'Angoulême ou Périgueux (45 min contre 35 min).

Sur la robustesse de l'offre

Le projet de SER M Libourne-Arcachon a fait l'objet d'une étude d'exploitation qui n'a pas identifié de besoin d'investissement à Bordeaux. La mise en place de la diamétralisation entre Libourne et Arcachon constitue une réponse à la robustesse des circulations. Les sillons par type d'activité sont bien séparés au sein de la gare de Bordeaux et plus largement du nœud ferroviaire de Bordeaux.

Sur la réouverture d’haltes supplémentaires

Dans le cadre de la concertation sur le projet de SER M menée en 2022, plusieurs demandes de création ou réouverture de haltes ont été formulées, dont celles de Toctoucau et Pierroton.

Pour répondre à ces demandes, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole se sont engagés dans une analyse d’opportunité d’ouverture de ces haltes.

Il n’apparaît pas possible d’ajouter des arrêts à Toctoucau et Pierroton sans remettre en cause la capacité à proposer un cadencement à la demi-heure sur l’axe Libourne-Arcachon au vu des infrastructures prévues dans le cadre de la feuille de route du SER M.

Sur la diminution des circulations en été et les samedis et dimanches

Le plan de transport estival (juillet-août) varie sur la ligne Libourne-Arcachon, avec des circulations s’adaptant davantage au besoin des usagers occasionnels du fait du fort enjeu touristique sur cet axe. Dans l’ensemble, moins de circulations sont proposées. De même, la desserte reste moins importante le week-end. Parmi les objectifs du développement du SER M figurent l’enjeu de lisser la desserte tout au long de l’année, notamment pour faciliter la lisibilité de l’offre pour les usagers. De même, il est prévu dès 2024 des augmentations de desserte le week-end.

La Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole se mobilisent auprès de SNCF Réseau afin que les impacts des travaux de maintenance soient autant que possible amoindris pour les usagers, en heures creuses mais aussi en début et fin de journée.

Sur le dimensionnement différent des zones de remisage à Arcachon et Libourne

Le dimensionnement du remisage des rames a été réalisé afin d’optimiser les roulements du matériel roulant. Au vu des besoins de mobilité évalués, la ligne Bordeaux-Arcachon est la plus fréquentée de Nouvelle-Aquitaine, il est normal que le nombre de rames à remiser à Arcachon et à Libourne ne soit pas identique. La densification de la desserte pour permettre les circulations de fréquence au 1/4h à l’hyperpointe du matin dans le sens Arcachon-Bordeaux, conforme à la feuille de route du SER M, nécessite d’avoir stocké plus de rames au départ d’Arcachon qu’au départ de Libourne dont la desserte entre Bordeaux et Libourne sera à la ½ heure.

Sur la sécurisation des terminus

Une analyse des besoins en termes de sûreté est réalisée par des experts de la Surveillance Général (SUGE) de SNCF dans le cadre de chaque projet et donne lieu à des travaux de sécurisation adaptés à chaque site : affichage d’interdiction de pénétrer sur les emprises, clôtures anti-intrusion, des barreaudages de fenêtres et des portes qui ferment à clef. Il est prévu du gardiennage pour les phases de travaux lorsqu’il y a du stockage de matériaux sensibles sur les bases chantier.

Sur la longueur des quais

Les apports de la concertation de 2022 ont bien été pris en considération par les maitres d’ouvrage. Pour la ligne Libourne-Arcachon, les quais sont dimensionnés pour accueillir les trains les plus capacitaires de Nouvelle-Aquitaine, des Région2N en unité double, d’une longueur de 162 m. 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 vers Arcachon et vers le Médoc, c’est donc cette longueur de matériel qui a été retenue. Il n’est pas prévu d’accueillir de TGV ni de missions régionales semi-directes. Cependant, si ce choix devait être questionné, la grande majorité de ces dessertes régionales pourrait s’y arrêter.

Sur le renforcement des IFTE

Les investissements présentés dans le dossier d’enquête publique correspondent au strict besoin de modernisation de l’infrastructure pour donner satisfaction à l’offre de service cadencée et diamétralisée sur Libourne-Arcachon du SER M. Depuis plusieurs années l’offre de service s’est

accrue à infrastructure constante. Celle-ci a désormais atteint les limites capacitaires et de puissance électrique pour les trafics actuels. Elle n'est plus à même de supporter un accroissement de circulations sans investissements de développement du réseau ferré. Les travaux présentés dans le dossier d'enquête publique constituent des dépenses de développement liées au SER M. La nécessité de renforcement des IFTE est liée à l'accroissement sensible de la desserte entre Bordeaux et Arcachon dans le cadre de la mise en œuvre de la feuille de route du SER M.

La régénération de la caténaire ne fait pas partie du programme du SER M. Elle n'est donc pas imputée à ce dernier. Des études de SNCF Réseau pour la régénération de la caténaire, menées sur financement propre SNCF Réseau, sont en cours.

Sur le choix du matériel roulant

La Région a commandé de nouvelles rames Régio2N d'une longueur de 81 m dans une logique d'homogénéité de gestion (exploitation et maintenance) du parc de matériel roulant.

Sur le passage des coûts du projet de 125 M€ à 139 M€

La concertation s'est déroulée sur base des résultats des études début 2022, avec des conditions économiques antérieures à celles du dossier d'enquête publique qui s'appuie sur résultats des études connues fin 2022-début 2023. L'écart du montant de l'estimation entre la concertation et l'enquête publique s'explique par un niveau de précision plus fin dû à l'avancement des études et d'une actualisation d'environ une année des conditions économiques.

Sur le refus de subvention européenne

Le portage d'un dossier de demande de subvention auprès de l'Europe ne présage pas du résultat de l'analyse de cette institution dans un environnement caractérisé par une très forte concurrence entre les projets au sein d'un pays et entre les 27 pays de l'Union européenne, dans un contexte de budget de l'UE limité à chaque appel à projet. Le choix de l'Europe s'inscrit dans une logique de concours et non dans celle d'un examen. Le projet de SER M n'a pas été retenu malgré une bonne cotation.

Sur le coût réel de la halte de Talence-Médoquine

Dans le dossier de concertation, le montant de la halte de Talence-Médoquine était estimé à 24,6 M€ courants. Il correspond à un montant de 19,1 M€ aux conditions économiques retenues dans le dossier d'enquête, soit en € constants.

Sur les coûts des terminus d'Arcachon et de Libourne

Le montant des investissements à réaliser en gare de Libourne est basé sur une étude technique de niveau « étude préliminaire » correspondant à la réponse technique opérationnelle destinée à donner satisfaction à la feuille de route du SER M entre Libourne et Arcachon. Le budget, à ce stade d'avancement des études, s'inscrit dans les standards des opérations de ce type réalisées sur le réseau ferroviaire. Le programme défini dans l'étude préliminaire consiste à créer un technicentre pour les activités de maintenance de niveau 1 et 2 et non pas seulement un réaménagement de 3 voies de services, ce qui se traduit par des installations techniques complexes dans leur conception et leur réalisation.

Les coûts différents entre les 2 terminus car la nature des aménagements nécessaires pour permettre la mise en œuvre de la feuille de route du SER M est différente entre Arcachon et Libourne. La configuration existante des deux sites l'est également, tout comme la fonctionnalité en matière de stratégie logistique / maintenance. Il n'est pas opportun d'opérer une comparaison des enveloppes d'investissements sur les deux sites, tant les projets qu'ils accueillent sont discriminés.

Sur l'intégration du PAI d'Arcachon et de la sécurisation du PN22 au projet

La mise en œuvre d'une poste d'aiguillage informatisé, commandant l'ensemble des itinéraires créés à Arcachon au titre des mouvements commerciaux et techniques des TER opérés à Arcachon, est liée à l'accroissement de la desserte au titre du SER M. Il est logique que cet investissement soit rattaché à la mise en service du SER M cadencé entre Libourne et Arcachon. L'aménagement de la sécurité du passage à niveau 22 est requis par l'augmentation du moment (nombre de trains x nombre de véhicules) à ce passage à niveau. Il s'agit d'une obligation réglementaire émanant de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Sur le coût des allongements de quais

Les coûts de la halte de Pessac-Alouette et des aménagements quatre haltes/gares du programme du SER M ne peuvent pas être comparés car les moyens de mise en œuvre, les configurations des sites et les conditions économiques sont très différents. Ainsi, les travaux en gare de Saint-Loubès et Saint-Sulpice-Izon présentent moins de complexité à leur réalisation et sont donc moins onéreux que ceux de Vayres, où il est nécessaire de mettre en œuvre des fondations profondes car les quais sont situés sur un talus très pentu. Par ailleurs, la création de quais entièrement neufs est moins onéreuse que la modification de quais existants, d'autant plus quand il y a un impact sur les réseaux existants. SNCF Gares & Connexions est soucieuse de l'utilisation des fonds publics, et a engagé sur ce projet un travail d'optimisation des coûts, en transparence avec les partenaires, dès les études préliminaires, pour ajuster le programme des travaux au « juste nécessaire ».

Sur le financement de Bordeaux Métropole

En préambule il semble utile d'apporter un éclairage sur le côté opérationnel du plan financier du dossier. En effet, si l'on décompose en ordre de grandeur la portée financière de la Métropole dans le projet SER M il est nécessaire de distinguer la participation :

- aux infrastructures : sur le périmètre du SER Métropolitain financé par la Métropole, le principe est un financement égalitaire, au 1/3 entre l'Etat, la Région/le Département et la Métropole. La part Métropolitain est donc d'un tiers ;
- à l'exploitation : la Métropole cofinance uniquement les renforts d'offre à partir du service annuel 2021, à hauteur de 50%. Cette participation est matérialisée par le financement des renforts aux services annuels, via conventionnement avec la Région Nouvelle-Aquitaine. L'exploitation est donc majoritairement financée par la Région ;
- aux renforts de matériel : dans l'acquisition de nouveaux matériels la Métropole n'est appelée que pour les matériels attribués au SER M et indispensables à la réalisation des renforts d'offre. Le cofinancement est à hauteur de 50%. Ils ne serviront pas à l'exploitation des autres lignes du réseau TER. La Région sera propriétaire des rames cofinancées, mises à disposition de l'exploitant dans le cadre de la convention d'exploitation TER.

Les possibilités de financement de Bordeaux Métropole pour le SER M sont strictement encadrées, d'une part par le principe de spécialité territoriale et l'intérêt local, d'autre part par les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

a. L'intérêt local

Le principe de spécialité territoriale, applicable à la délimitation des compétences, l'est également à la délimitation du territoire que les subventions publiques peuvent irriguer [1].

La notion d'intérêt local peut aujourd'hui aider le juge à déterminer ce qui relève de la compétence de tel ou tel niveau de collectivité, dans le silence du législateur.

L'intérêt local est reconnu lorsque trois critères sont réunis : un intérêt public, la satisfaction des besoins de la population, et le respect de la neutralité du service public [2].

Le juge administratif fait montre d'une certaine souplesse, et valide des subventions hors territoire de compétence si un intérêt local est mis en avant [3].

Plus largement, l'article L. 5210-3 du CGCT dispose que « *le conseil départemental et le conseil régional intéressés peuvent, à la demande de l'un ou de l'autre, être associés par un établissement public de coopération intercommunale à l'élaboration de tout projet de développement et d'aménagement de son territoire, en vue de fixer des objectifs généraux de partenariat ou de coopération* ».

Outre qu'elle nous semble justifier l'existence juridique de la Feuille de Route du SER Métropolitain initiée par Bordeaux Métropole et adoptée depuis 2018, cette disposition témoigne de l'esprit d'ouverture du législateur en matière de coopération locale, et de l'attention à l'intérêt local en sus des compétences limitativement énumérées. Il est toujours possible d'aller plus loin si l'intérêt local le justifie, et si d'autres principes majeurs comme la neutralité et l'égalité devant le service public sont respectés.

- ***L'intérêt local et la compétence peuvent être démontrés, tant pour le financement de certains travaux sur le périmètre ferroviaire que de ceux entrepris par des collectivités dans le cadre du RER métropolitain.***

- b. La notion d'intérêt local recouvre en fait une vocation générale, une aptitude à intervenir. La notion d'intérêt métropolitain, a été introduite quant à elle par la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 et reprise par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014.

Plus précisément l'intérêt métropolitain est repris notamment à l'article L. 5217-2 qui utilise les mots "**intérêt métropolitain**" et qui dispose :

« 1 – La métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

2° En matière d'aménagement de l'espace métropolitain :

b) Organisation de la mobilité [...]

6° En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie :

[...]

b) Lutte contre la pollution de l'air ;

[...]

d) Contribution à la transition énergétique ;

e) Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ».

L'action de cofinancer les projets du SER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

- de la mobilité au sens large : le SER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport ;
- du financement des renforts d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire de voyageurs afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du SER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie ;
- de la décongestion de son domaine public routier ;
- de la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

En conclusion, l'intervention de la métropole dans le financement ou le cofinancement ne se fonde pas sur des dispositifs qui relèvent d'autres collectivités, tels que le Schéma départemental de solidarité territoriale ou le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les possibilités de financement de la Métropole pour le SER M sont couvertes par

l'intérêt local et les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

Ainsi, l'action de cofinancer les projets du SER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

- de la mobilité au sens large : le SER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport ;
- du financement des renfort d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire de voyageurs afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du SER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie ;
- de la décongestion de son domaine public routier ;
- de la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

[1] CE 3 novembre 1997, Commune de Fougerolles n° 169473.

[2] Conclusions de Rémy Schwartz sous CE 28 juillet 1995, Commune de Villeneuve d'Asq n° 129838.

[3] CE 4 avril 2005, Commune d'Argentan n° 264596 ; CE 19 juillet 2011, Commune de Trélazé n° 308544 ; CE 19 juillet 2011, Fédération de la libre pensée et de l'action sociale du Rhône n° 308817 ; CAA Douai 20 octobre 2020, n° 19DA01578.

Sur l'étude acoustique

L'étude acoustique a été menée dans les règles de l'art en comparant les trafics en situation de référence (sans réalisation du projet) et les trafics en situation de projet (avec réalisation du projet de SER M). Les trains thermiques circulant aujourd'hui sont intégrés dans la définition de l'état initial. L'objectif de cette étude acoustique est de vérifier si la mise en œuvre des fréquences supplémentaires entre Libourne et Arcachon conduit à dépasser les seuils de pression acoustique en vigueur. L'accroissement de la desserte au titre du SER M se fera exclusivement par des trains à traction électrique. L'étude acoustique présentée dans le dossier d'enquête publique répond parfaitement et strictement aux obligations réglementaires en vigueur. SNCF Réseau, maître d'ouvrage responsable, SA à capitaux publics, a une obligation de résultat vis-à-vis du respect de ces seuils acoustiques.

S'agissant de l'opportunité de grillager les emprises ferroviaires autour des haltes et gares, l'analyse de sécurité n'a pas détecté de besoins supplémentaires de dispositifs anti-intrusion sur le domaine public ferroviaire au niveau des gares et haltes. D'une manière générale, les emprises de SNCF sont clôturées à proximité des gares dès lors qu'il s'agit d'un milieu urbanisé.

Sur la robustesse de l'offre

Le projet de SER M a pour objectif de densifier la desserte afin de réduire les temps d'attente entre deux circulations ferroviaires. Les études d'exploitation ont permis d'identifier les investissements strictement nécessaires à la mise en œuvre de cette nouvelle desserte. Tous les travaux participent à la levée des contraintes d'exploitation recensées et à l'amélioration de la robustesse de la grille et de l'exploitation opérationnelle. Le projet ne crée pas de difficultés et/ou de points de contraintes sur le réseau ferré de Nouvelle-Aquitaine. Les investissements à réaliser au titre du SER M correspondent au strict besoin de la densification du service tel que défini dans la feuille de route du SER M.

Sur le bilan socio-économique

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique est sincère. Elle a été menée dans les règles de l'art, en respectant l'ensemble des textes réglementaires et fiches outils du

ministère de la transition écologique. Cette évaluation répond à une obligation légale d'information du public.

Sur le subventionnement par la Région du RER M

La prise en charge des surcoûts d'exploitation de la desserte TER est assurée par la Région, faisant de la desserte ferroviaire une priorité pour assurer le report modal à l'échelle de la Gironde. De plus, la Métropole cofinance uniquement les renforts d'offre à partir du service annuel 2021, à hauteur de 50%. Cette participation est matérialisée par le financement des renforts aux services annuels, via conventionnement avec la Région Nouvelle-Aquitaine. Ceci permettant de limiter la participation régionale.

Sur les conditions de transports des vélos à bord des trains

Les conditions générales de vente de SNCF Voyageurs indiquent les points suivants :

- les vélos peuvent être transportés à bord des trains TER gratuitement et sans réservation dans la limite du nombre d'emplacements disponibles à bord du train concerné. Des mesures spécifiques sont mises en place durant la saison estivale sur certaines lignes TER de la région. Elles sont décrites sur le site TER Nouvelle-Aquitaine ;
- ils doivent être obligatoirement placés dans les espaces vélo aménagés à cet effet. Ils sont signalés par un pictogramme vélo placé sur les portes ou les vitres extérieures des TER où se situent les espaces vélo. Le personnel SNCF des gares et des trains est en droit de refuser l'accès des vélos à bord du train en cas de sur-affluence ;
- le voyageur est responsable de son vélo (transport, maniement, surveillance) tout au long du trajet ;
- les vélos transportés à bord des TER, trottinettes, vélos pliants pliés et autre équipement vélo démonté ne doivent pas entraver la circulation à bord et ne pas générer de risque particulier pour les autres voyageurs ;
- les vélos ne sont pas acceptés dans les autocars réguliers ou de substitution.

Sur la capacité des rames

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur différentes haltes/gares entre Libourne et Bordeaux afin d'adapter certains quais afin que tous les points d'arrêt soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines prévues pour le SER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.

L'enjeu de recourir à des rames de Régio2N de 81 m est de disposer d'un parc de rames homogène. Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont en place pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région, le Département, et la Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). Du fait des conditions d'exploitation, il n'apparaît pas faisable de disposer d'une rame dédiée aux vélos (temps de chargement/déchargement incompatible avec les tracés horaires).

Pour autant, sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

Sur une fréquence au quart d'heure

La feuille de route actée en 2018 pour le projet de SER M sur la ligne Libourne-Arcachon comprend : la diamétralisation des circulations ferroviaires entre Libourne et Arcachon ; la densification de la desserte à la ½ h entre Libourne et Arcachon, avec un renforcement du service au 1/4h en hyperpointe entre Arcachon et Bordeaux. Le projet présenté à l'enquête publique correspond au strict respect de la feuille de route du SER M citée ci-avant.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE M. KREMERS

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Si la proposition paraît intéressante sur le principe, elle s'avère techniquement très complexe à réaliser.

En effet, et au préalable, il convient de noter que le dénivelé est de 7 m entre le plateau haut (Pont Peybouquey) et le plateau bas (zone ferroviaire). Les contraintes de rampes se posent en matière de pentes acceptable et praticable par tous (%) mais également du gabarit (hauteur sous pont Haut-Brion + excroissance ; largeur acceptable vs proximité des caténaires). Le pont Haut-Brion sera élargi côté Ouest pour accueillir la passerelle d'accès aux quais.

La zone concernée par la proposition correspond à une zone de manœuvre (enraillement) pour accéder aux voies ferroviaires afin d'y réaliser la maintenance et l'entretien et donc très utilisée par SNCF Réseau. Dans le cadre de l'aménagement des espaces publics et notamment le plateau bas, des discussions ont eu lieu avec SNCF afin de délimiter le périmètre du projet des espaces publics et cette zone est exclue.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE M. QUERRIOUX

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur la gare de Facture-Biganos

La mise en accessibilité PMR de la gare de Facture-Biganos figure dans le Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA AD'AP), élaboré entre les services de l'Etat, SNCF et la Région Nouvelle-Aquitaine. A ce titre, l'accès aux trains sera accessible pour les PMR. Le choix des aménagements à mettre en œuvre est en cours d'étude. La réalisation du projet est programmée en 2026.

Sur la desserte des points d'arrêt

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour. Le choix est fait dans ce cadre de créer des dessertes Facilit'R (omnibus) pour que le cadencement puisse être proposé sur l'ensemble des points d'arrêt.

Cette desserte est complétée par le restant de l'offre TER régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan, permettant cette desserte semi-directe entre de principaux arrêts de l'axe : Libourne, Bordeaux, Pessac, Biganos-Facture.

Sur le matériel roulant

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines pour le SER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont en place pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Ces emplacements sont bien identifiés sur les portes en amont de la rentrée dans le train. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région, le Département, et la Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).

Les projets de PEM et d'une manière générale les aménagements d'espaces publics autour des gares sont de la responsabilité des communes et EPCI qui doivent s'approprier le projet. Ils doivent être à l'initiative pour faire évoluer les capacités de stationnement (tous modes) autour des points d'arrêt sur leur territoire. Les partenaires du SER Métropolitain sont prêts à les accompagner, en s'appuyant sur les modalités déjà en vigueur, tels que le règlement d'intervention de la Région Nouvelle Aquitaine.

Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE METRO DE BORDEAUX

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur l'amélioration de service

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour, deux sens confondus, complétées par l'offre régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan. Ces développements de desserte ne viennent pas remettre en cause le cadencement supplémentaire d'ores et déjà en place en heures de pointe entre Bordeaux et Arcachon.

Entre 2020 et 2028, on serait ainsi, en semaine, à + 28% de desserte Facilit'R (omnibus) sur la section Bordeaux-Arcachon et + 178% sur la section Libourne-Bordeaux. Il s'agit des engagements pris dans le cadre de la feuille de route du SER Métropolitain.

Ces renforts de desserte seront essentiellement proposés en heures creuses pour assurer ce cadencement tout au long de la journée, mais également en flancs d'heures de pointes et avec pour objectif d'améliorer la densité d'offre le matin et le soir. Ces adaptations permettent de répondre aux besoins de mobilité au-delà des heures de pointe, dans un contexte où les usages plus occasionnels occupent un poids de plus en plus important sur le réseau TER Nouvelle-Aquitaine.

La desserte TER régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan a une politique d'arrêt allégée sur le périmètre du SER M afin de rester attractive pour la desserte inter-villes (enjeu temps de parcours). Cette offre permet de compléter la desserte sur de principaux arrêts de l'axe Libourne-Arcachon : Libourne, Bordeaux, Pessac et Biganos-Facture.

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence, des travaux vont être réalisés d'ici la mise en service du SER Métropolitain sur des gares entre Libourne et Bordeaux afin qu'elles soient toutes en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines pour le SER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.

Sur la billettique

L'achat des titres TER peut se faire en ligne sur le site TER Nouvelle-Aquitaine ou sur les différentes applications de vente de billets de trains. Il peut également être fait dans les gares disposant d'un guichet ou d'un distributeur de titres. En halte de Pessac-Alouette, un distributeur est en place.

Dans le cadre du déploiement des nouveaux distributeurs Modalis par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités envisagé à compter de 2024 (en remplacement de ceux existants), la répartition des équipements est en cours de définition.

Pour les usagers réguliers, des modalités d'abonnement sont proposées sur le TER (abonnement TER ou TER+TBM, en fonction des besoins), pour faciliter l'expérience usagers et limiter les coûts du TER. L'ensemble de la gamme tarifaire TER est disponible sur le site TER Nouvelle-Aquitaine.

Dans une vision à terme, une réflexion est menée au sein du SER M pour la mise en place d'un billet unique et d'une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l'aire urbaine bordelaise, pour les abonnés comme pour les usagers occasionnels.

Une avancée majeure est en place depuis le 7 novembre 2023 avec la création d'un abonnement (ou Pass) « TBM+Trains ». En plus des accès classiques aux trams, bus et cars sur le réseau TBM, il permettra d'emprunter en illimité le train (TER) pour se déplacer librement entre les 16 gares métropolitaines.

Il se déclinera en option pour tous les abonnements de la gamme TBM, via un complément de 10 euros par mois en plus du coût de l'abonnement mensuel TBM classique. Les réductions solidaires seront également applicables.

Fruit d'un long travail partenarial, ce nouvel abonnement, permettant de circuler à la fois sur le réseau urbain de transport en commun TBM et dans les trains régionaux pour des déplacements intra-métropolitains, a été mis en place par Bordeaux Métropole, TBM, la Région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF. Il constitue une avancée majeure du projet de SER M, dont l'objectif est de proposer davantage de trains et de cars express aux usagers pour faciliter leurs déplacements dans la métropole bordelaise et aux alentours.

Sur la nécessité des aménagements

Les investissements présentés dans le dossier d'enquête publique correspondent au strict besoin de modernisation de l'infrastructure pour donner satisfaction à l'offre de service cadencée et diamétralisée sur Libourne-Arcachon du SER M. Depuis plusieurs années l'offre de service s'est accrue à infrastructure constante. Celle-ci a désormais atteint les limites capacitaires et de puissance électrique pour les trafics actuels. Elle n'est plus à même de supporter un accroissement de circulations sans investissements de développement du réseau ferré. Les travaux présentés dans le dossier d'enquête publique constituent des dépenses de développement liées au SER M et non des dépenses d'entretien et de maintenance.

Les investissements pour l'Origine/Terminus d'Arcachon sont nécessaires à la mise en œuvre d'une desserte cadencée à la demi-heure. Actuellement la capacité de remisage des TER est de 7 rames réparties sur les voies principales V1 et V2, et sur les tiroirs T1 et T2. Pour absorber une capacité de remisage de 9 rames à l'horizon du cadencement à la demi-heure avec un fonctionnement opérationnel en origine/terminus, il est nécessaire de procéder à des aménagements complémentaires : remisage sur la voie 7, et remise à niveau de la voie de service 3 qui n'est plus opérationnelle. Ces travaux sont dédiés au seul développement de la desserte TER et de son exploitation opérationnelle en origine/destination sans être contrainte par les mouvements techniques. De nouvelles fonctionnalités (nettoyage et logistique) pour les TER induisent d'installations nouvelles à Arcachon.

La mise en œuvre d'une poste d'aiguillage informatisé, commandant l'ensemble des itinéraires créés à Arcachon au titre des mouvements commerciaux et techniques des TER opérés à Arcachon est liée à l'accroissement de la desserte au titre du SER M. Il est logique que cet investissement soit rattaché à la mise en service du SER M cadencé entre Libourne et Arcachon. L'aménagement de la sécurité du passage à niveau 22 est requis par l'augmentation du moment (nombre de trains x nombre de véhicules) à ce passage à niveau. Il s'agit d'une obligation réglementaire émanant de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Sur le financement et la VAN

Les opérations intégrées au projet de ligne du SER M Libourne-Arcachon relèvent bien du développement du réseau ferré (accroissement des services permis par une modernisation de l'infrastructure), et non de l'entretien ou du renouvellement du Réseau, qui est effectivement dévolu à SNCF Réseau, hormis pour les lignes de desserte fine du territoire (cas de la ligne entre la bifurcation de Lamothe et Arcachon). Les opérations de développement/modernisation consistent à modifier la nature des actifs de SNCF Réseau alors que les opérations d'entretien/renouvellement concernent le remplacement à l'identique des actifs arrivés en fin de vie opérationnelle.

Les intercommunalités sont « souveraines » dans leurs décisions.

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique est sincère. Elle a été menée dans les règles de l'art, en respectant l'ensemble des textes réglementaires et fiches outils du Ministère de la transition écologique (MTE) : mobilisation des valeurs tutélaires, comparaison entre situation de référence (sans le projet de SER M) et situation de projet (avec réalisation du projet de SER M), prise en considération des externalités (acoustique, accidentologie, congestion, émission de GES et de particules, ...), investissements strictement nécessaires à la mise en œuvre de la feuille de route du SER M. Cette évaluation répond à une obligation légale d'information du public. Elle est une des composantes d'aide à la décision de réalisation du projet.

Sur le report modal

Le tableau copié-collé présenté dans l'avis concerne les parts modales de rabattement sur les gares et haltes. Dans l'exemple pris de Saint-Loubès, il n'existe pas aujourd'hui de rabattement en transports en commun (TC) vers la gare de Saint-Loubès et, à ce jour, aucun projet de ce type n'est connu. Ce qui explique que la part de TC sur les déplacements menant à la gare reste à 0%.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DU CHU DE BORDEAUX

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur la fréquence de desserte de la halte de Talence-Médoquine

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028, dont notamment en halte de Talence-Médoquine. Cela correspond à 64 circulations/jour. La desserte de la halte de Talence-Médoquine sera également assurée par les circulations de la ligne du Médoc, avec un cadencement supplémentaire à l'heure (dans chaque sens) prévu en semaine d'ici 2030 dans cette même feuille de route.

Ce cadencement permettra de combler des creux d'offre tout au long de la journée.

Concernant l'amplitude, les cibles de 6h à 22h sont prévues sur l'axe Libourne-Arcachon, conformément à ce qui a été indiqué lors de la concertation. Cette amplitude est reprise dans le dossier d'enquête publique. Les études d'exploitation ont été calées sur le respect de la feuille de route précitée.

Ces renforts de desserte, par rapport à la situation actuelle, sont également prévus pour les week-ends.

Sur la fiabilité de l'offre de service

Dans le cadre de la convention d'exploitation liant la Région et SNCF Voyageurs et d'un contrat de performance entre la Région et SNCF Réseau, des objectifs de régularité sont fixés, conditionnant un principe de bonus/malus en fonction des résultats observés. En 2023, l'objectif de régularité est de 92,7% à l'échelle régionale. La ligne Libourne-Arcachon a connu un taux de régularité de 92,5% sur le début d'année 2023. Une vigilance particulière sur ce point est portée par la Région.

Les travaux de modernisation de l'infrastructure dédiés à la mise en œuvre du SER M participent à l'amélioration de la régularité des services ferroviaires et de la robustesse des circulations.

Sur une billetterie unique

Un déploiement de nouveaux distributeurs Modalis par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités est envisagé à compter de 2024 (en remplacement de ceux existants). La répartition des équipements est en cours de définition à ce jour.

Pour les usagers réguliers, des modalités d'abonnement sont proposées sur le TER (abonnement TER ou TER+TBM, en fonction des besoins), pour faciliter l'expérience usagers et limiter les coûts du TER. L'ensemble de la gamme tarifaire TER est disponible sur le site TER Nouvelle-Aquitaine. Dans une vision à terme, une réflexion est menée au sein du SER M pour la mise en place d'un billet unique et d'une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l'aire urbaine bordelaise, pour les abonnés comme pour les usagers occasionnels.

Une avancée majeure est en place depuis le 7 novembre 2023 avec la création d'un abonnement (ou Pass) « TBM+Trains ». En plus des accès classiques aux trams, bus et cars sur le réseau TBM, il permettra d'emprunter en illimité le train (TER) pour se déplacer librement entre les 16 gares métropolitaines.

Il se déclinera en option pour tous les abonnements de la gamme TBM, via un complément de 10 euros par mois en plus du coût de l'abonnement mensuel TBM classique. Les réductions solidaires seront également applicables.

Fruit d'un long travail partenarial, ce nouvel abonnement, permettant de circuler à la fois sur le réseau urbain de transport en commun TBM et dans les trains régionaux pour des déplacements intra-métropolitains, a été mis en place par Bordeaux Métropole, TBM, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF. Il constitue une avancée majeure du projet de SER M, dont l'objectif est de proposer davantage de trains et de cars express aux usagers pour faciliter leurs déplacements dans la métropole bordelaise et aux alentours.

Sur l'interconnexion avec d'autres modes de transport

A l'horizon de la mise en service de la halte ferroviaire de Talence Médoquine envisagée en septembre 2025, la desserte du site en transport en commun sera effectuée avec l'actuelle liane

8. Pour rappel, la liane 8 a une fréquence d'un bus toutes les 12 à 15 minutes sur une amplitude horaire de 5h00 à 00h00.

Inexistant à ce jour, un arrêt TbM sera créé dans le cadre du projet d'aménagement des espaces publics du Pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine. Positionné aux abords du pont de la mission Haut-Brion et au droit de la passerelle d'accès aux quais (côté nord), cet arrêt permettra une interconnexion rapide et contribuera à réduire les temps de correspondance. Il est également prévu un arrêt de cars régionaux côté sud de la passerelle d'accès aux quais. Le positionnement est étudié pour également optimiser les temps de correspondances des usagers.

A l'horizon de mise en service du Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, l'arrêt TbM, créé en 2005, sera pérennisé et amélioré en arrêt bus express. En termes de service, le bus express offrira une fréquence de 5 min en heures de pointe et de 10 min en heures creuses. Les divers aménagements dans le cadre du projet du bus express (site propre, priorisation aux carrefours) devraient permettre une desserte du CHU Pellegrin en 6/7 min.

La Région travaille autant que possible la coordination des horaires TER avec les lignes routières interurbaine pour proposer des correspondances adaptées, tout en assurant des horaires répondant aux attentes des usagers n'empruntant pas ces correspondances. Ce travail sera effectué concernant la desserte de la halte de Talence-Médoquine.

Sur les facilités d'usage du vélo

S'agissant du stationnement vélo au droit du PEM de Talence-Médoquine, tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, le programme prévoit l'aménagement de 168 places de stationnement vélo dont 120 en abris sécurisés. Pour information, il s'agit d'une augmentation significative par rapport aux demandes formulées lors de la concertation. Tel qu'illustré par la figure n°28, des aménagements seront mis en place afin de sécuriser les traversées des piétons et cycles. Ces aménagements spécifiques (ilots refuge, plateau surélevé, ...) sont prévus pour apaiser la circulation.

Les cheminements piétons et cyclables sont prévus pour s'insérer dans le contexte local de modes actifs. Il est à noter que le site de la Direction générale se situera à proximité immédiate d'un abri vélo sécurisé à l'angle des rues Diderot/Dubernat et qui sera réalisé dans le cadre du pôle d'échanges.

De plus, le PEM sera équipé d'une rampe PMR de connexion entre le plateau haut et le plateau bas (zone de stationnement, accès au quai 1) qui pourra faciliter les circulations en vélo.

Sur le stationnement automobile autour du PEM

S'agissant du stationnement automobile, tel que précisé au point 2.2.2.1.2 du dossier d'étude d'impact-volet 1, il est prévu l'aménagement au droit du quai 1 (plateau bas) en correspondance (30 places) et une aire de stationnement de 20 places au sud sur le plateau haut. Ces zones de stationnement ont vocation à être accessible PMR avec une offre de stationnement importante.

Ce stationnement de capacité réduite a principalement pour objectif de limiter l'impact sur le stationnement riverain. A noter que la stratégie de règlementation du stationnement dans le quartier relève du pouvoir de police de la Ville.

Sur la 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 SER 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 requestionné, la grande majorité de ces dessertes régionales pourraient s'y arrêter.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE VLT

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur l'insuffisance des infrastructures

La proposition de loi SER M qui a été approuvée lors de la commission mixte paritaire du 8 novembre 2023, puis votée par l'Assemblée nationale le 15 novembre 2023, ne fait pas mention d'une obligation de création d'infrastructures nouvelles, ni des conditions techniques de réalisation de ces infrastructures (souterraines ou aériennes). Un SER M comme son acronyme l'indique est avant tout un **projet de service** ferroviaire. L'infrastructure doit être apte à la mise en œuvre de la définition de ce service par les partenaires (Autorités Organisatrices de Mobilités). Dans le cas du SER M de Bordeaux, les études d'exploitation ont montré qu'il n'était pas nécessaire de créer une infrastructure nouvelle pour donner satisfaction à la mise en place de la feuille de route actée en 2018.

Les investissements présentés dans le dossier d'enquête publique correspondent au strict besoin de modernisation de l'infrastructure pour donner satisfaction à l'offre de service cadencée et diamétralisée sur Libourne-Arcachon du SER M. Depuis plusieurs années l'offre de service s'est accrue à infrastructure constante. Celle-ci a désormais atteint les limites capacitaires et de puissance électrique pour les trafics actuels. Elle n'est plus à même de supporter un accroissement de circulations sans investissements de développement du réseau ferré. Les travaux présentés dans le dossier d'enquête publique constituent des dépenses de développement liées au SER M et non des dépenses d'entretien et de maintenance.

Les investissements pour l'Origine/Terminus d'Arcachon sont nécessaires à la mise en œuvre d'une desserte cadencée à la demi-heure. Actuellement la capacité de remisage des TER est de 7 rames réparties sur les voies principales V1 et V2, et sur les tiroirs T1 et T2. Pour absorber une capacité de remisage de 9 rames à l'horizon du cadencement à la demi-heure avec un fonctionnement opérationnel en origine/terminus, il est nécessaire de procéder à des aménagements complémentaires : remisage sur la voie 7, et remise à niveau de la voie de service 3 qui n'est plus opérationnelle. Ces travaux sont dédiés au seul développement de la desserte TER et de son exploitation opérationnelle en origine/destination sans être contrainte par les mouvements techniques. De nouvelles fonctionnalités (nettoyage et logistique) pour les TER induisent des installations nouvelles à Arcachon.

La mise en œuvre d'une poste d'aiguillage informatisé, commandant l'ensemble des itinéraires créés à Arcachon au titre des mouvements commerciaux et techniques des TER opérés à Arcachon est liée à l'accroissement de la desserte au titre du SER M. Il est logique que cet investissement soit rattaché à la mise en service du SER M cadencé entre Libourne et Arcachon. L'aménagement de la sécurité du passage à niveau 22 est requis par l'augmentation du moment (nombre de trains x nombre de véhicules) à ce passage à niveau. Cet accroissement du moment est exclusivement imputable à la densification des circulations TER, au niveau du PN 22. Il s'agit d'une obligation réglementaire émanant de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Sur l'organisation et le coût du projet

L'organisation de la gouvernance et du pilotage du projet de SER M ont été décidées par les partenaires et les maîtres d'ouvrage du projet. Elle comprend un plateau commun au sein duquel l'ensemble des partenaires a pu mener à bien toutes les études et procédures administratives nécessaires. Cette organisation permet d'échanger avec fluidité et agilité pour faire avancer le projet et respecter la feuille de route du projet de SER M arrêtée en 2018. Cette organisation est une première en France concernant les projets de SER M, elle fait des émules chez les partenaires des autres projets de SER M qui sont amenés à voir le jour dans le futur. Cette structure organisationnelle ne génère pas les coûts qu'aurait eu la création d'une organisation dédiée au SER M et réduit les coûts des interfaces induites par la création d'une maîtrise d'ouvrage unique.

Les coûts des investissements nécessaires à la mise en œuvre de la feuille de route du projet de SER M s'inscrivent dans les normes nationales des projets de même nature. Ils prennent en compte les spécificités contextuelles de chacun des objets du projet. Les études de projet, dites études PRO, et

d'exécution s'évertueront à saisir toutes les opportunités d'optimisation des coûts qui se présenteront, dans le respect de l'atteinte des objectifs de la feuille de route du SER M.

Sur la maîtrise d'ouvrage des espaces publics à Talence Médoquine par Bordeaux Métropole

Dans le cadre du SER M, Bordeaux Métropole intervient à double titre, en tant que partenaire financier mais également en tant que maître d'ouvrage de la réalisation des espaces publics du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Talence-Médoquine.

Bien que cette réalisation aurait pu être déléguée à SNCF Gares & Connexions, Bordeaux Métropole a souhaité conserver cette maîtrise d'ouvrage en raison de la réalisation du projet de Bus express Pellegrin-Thouars-Malartic dont elle a, par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage et qui desservira le PEM à horizon fin 2027, et dans l'objectif de garantir une cohérence des aménagements du pôle d'échanges et des flux qu'il génère.

Avec une maîtrise d'ouvrage commune des deux projets, Bordeaux Métropole peut réaliser des espaces publics pertinents pour les usagers en connectant cet espace au reste des aménagements de l'agglomération (aménagement cyclable, piéton, ...) voire anticiper des réalisations dans la perspective du Bus express et donc réaliser des économies.

Sur l'évaluation de l'impact environnemental

L'évaluation environnementale du projet a été menée dans les règles de l'art. Elle respecte l'ensemble des textes réglementaires en vigueur et a mobilisé les valeurs tutélaires nécessaires à l'ensemble des composantes de cette évaluation. Elle n'a pas pour but d'atteindre un objectif quantitatif a priori. Elle doit être sincère et complète, ce qui est le cas pour le projet de SER M.

Sur le matériel roulant

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines prévues pour le SER M cofinancées par Bordeaux Métropole qui auront une livrée spécifique, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026. L'enjeu de recourir à des rames de Régio2N de 81 m est de disposer d'un parc de rames homogène. Elles sont d'une capacité de 331 places assises.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont en place pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région, le Département, et la Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). Du fait des conditions d'exploitation, il n'apparaît pas faisable de disposer d'une rame dédiée aux vélos (temps de chargement/déchargement incompatible avec les tracés horaires). Pour autant, sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

Sur la 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 SER 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.

Sur l'accessibilité des gares/haltes

Dans le cadre des échanges menés entre les autorités organisatrices des mobilités, les collectivités locales, et portés par le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, une coordination des offres de service de mobilité est en cours de construction. Des réflexions sont également menées sur la gestion de l'intermodalité et l'amélioration du rabattement vers les gares.

La Région Nouvelle-Aquitaine dispose d'un règlement d'intervention permettant de financer jusqu'à 35% des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares. Ces aménagements peuvent notamment faciliter le rabattement en voiture sur les gares, même si l'objectif reste de proposer des solutions alternatives d'accès aux gares (transports en commun, vélo, covoiturage, ...). Ces projets sont à porter à l'initiative des Mairies ou Intercommunalités concernées.

Absence de vision globale

SNCF Réseau a réalisé une étude d'exploitation qui a permis de définir les aménagements nécessaires à la mise en œuvre de la feuille de route du SER M. L'enquête publique porte sur la ligne Libourne-Arcachon avec comme objectif de service : une diamétralisation, une desserte cadencée à la demi-heure, un renforcement de desserte au ¼ h entre Arcachon et Bordeaux sur l'hyperpointe. L'étude d'exploitation a pris en considération cette vision d'ensemble, qui garantit la faisabilité et la robustesse du renforcement du service ferroviaire envisagé.

L'évaluation socio-économique d'un projet répond à des règles et textes normés. Elle doit s'attacher à définir la situation de référence, c'est-à-dire le contexte existant à juste avant la mise en service du SER M. Cette situation doit prendre en compte les projets ayant une existence légale et devant avoir été réalisés avant le SER M. A la date de l'enquête publique, le projet d'atelier de maintenance à Marcheprime n'a pas d'existence légale. De ce fait, il ne peut pas être pris en considération en situation de référence.

L'étude d'exploitation a pris en considération l'expression des besoins de sillons fret sur l'axe Paris-Bordeaux-Hendaye portée par les chargeurs et les entreprises ferroviaires. Elle a aussi examiné la compatibilité entre ces besoins exprimés, la réalisation éventuelle d'un atelier de maintenance à Marcheprime (bien qu'à date n'ayant pas d'existence légale au sens procédural du terme), et le renforcement de desserte associée au SER M entre Libourne et Arcachon. Elle a conclu à la faisabilité du SER M moyennant les investissements nécessaires à ce dernier, présentés dans le dossier d'enquête publique.

Il n'existe pas de desserte fret à Arcachon, ni à Libourne, et aucun projet de ce type n'existe aujourd'hui. Il n'y a donc pas lieu de prévoir des aménagements dédiés à ce type d'activité sur ces sites de gare. Quand bien même ils existeraient, ils n'entrent pas dans le champ des évaluations environnementale et socio-économique du projet de SER M dont l'objet est strictement centré sur la desserte voyageurs entre Libourne et Arcachon.

ENQUETE PUBLIQUE

MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS PPA

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN

Projet de service Libourne-Arcachon

Novembre 2023





Sur l'impact des circulations ferroviaires sur la congestion routière

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour (contre 55 circulations/jour aujourd'hui sur la section Bordeaux-Arcachon). Ce cadencement permettra notamment de combler des creux d'offre en heures creuses, limitant les impacts sur les passages à niveau en heures de pointe sur cette section. Dans le cadre de la feuille de route du SER M, des amplitudes cibles de 6h à 22h sont prévues sur l'axe Libourne-Arcachon.

Concernant l'impact du cadencement sur le PN22, comme il l'avait déjà été indiqué par courrier de SNCF Réseau le 23/11/22, la cible du SER M est de 2 trains par heure et par sens, soit un peu d'une soixantaine de trains par jour. Déjà en 2022 et à l'heure de pointe du matin, 4 TER quittent Arcachon, quand 2 arrivent en provenance de Bordeaux. Compte tenu de la desserte déjà dense offerte sur cette ligne, le renfort d'offre prévu à l'horizon du SER M, une dizaine de trains par jour, s'effectuera principalement en heures dites « 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.

Les mouvements techniques se feront toujours en utilisant les 2 itinéraires empruntés actuellement : des manœuvres par le fond de gare vers les voies de servie et via le tiroir T15, qui nécessitent elles de franchir le passage à niveau n°22. Ces manœuvres sont nécessaires pour la mise à quai et le remisage des rames, donc concentrées en tout début et toute fin de journée, avec un faible recouvrement sur les heures de congestion routière.

Sur l'aménagement d'un plateau de services

Le programme présenté dans l'étude d'impact est exhaustif sur la nature des prestations qui seront réalisées à Arcachon : nettoyage intérieur de rames, le remplissage en eau et la vidange WC.

Concernant la nuisance générée par ce plateau de services, comme indiqué dans le courrier du SNCF Réseau du 23/11/22, les aménagements nécessaires au SER M sur Arcachon se situent à l'intérieur des emprises ferroviaires existantes, et concernent des installations déjà exploitées pour le stockage des rames TER. SNCF Réseau s'attachera à maîtriser les éventuelles nuisances en gare pour l'activité de petite logistique.

Sur la phase chantier

SNCF Réseau a communiqué le calendrier des travaux. Il intègre les spécificités sur la période estivale. La définition des modalités d'accès au site pour les travaux et l'exploitation du site est en cours et se fait en concertation avec la collectivité pour intégrer les particularités des espaces et voies publiques et minimiser les nuisances.

Sur le remisage des trains

SNCF Réseau a réalisé une étude acoustique, conforme à la réglementation, qui ne relève pas de problématique réglementaire en matière d'impact acoustique du projet.

Sur l'intermodalité et stationnement vélos

L'ensemble des partenaires du SER M partage l'intérêt de faciliter l'accès en modes actifs (vélos, marche à pied) et en transports en commun vers les gares. La Région Nouvelle-Aquitaine dispose notamment d'un règlement d'intervention permettant de financer jusqu'à 35% des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares, porté à 70% sur les investissements pour le stationnement vélos. Ces projets sont à porter sous l'initiative des Mairies ou Intercommunalités concernées.

Sur la sécurité publique

La Sûreté constitue l'un des quatre piliers de la politique de services de SNCF Gares & Connexions. A ce titre, un diagnostic sûreté sera réalisé par SNCF à Arcachon dont les conclusions permettront de dimensionner les moyens humains et techniques à mettre en œuvre.

Sur l'alimentation électrique de la ligne ferroviaire

SNCF Réseau a réalisé une étude de dimensionnement électrique en situation de projet pour la ligne ferroviaire. Les conclusions ont été intégrées dans le programme du SER M pour renforcer les installations électriques afin de répondre aux besoins de densification de desserte initiées par le ce projet.

Sur la longueur des quais et l'accessibilité PMR à Arcachon

La gare d'Arcachon est inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA AD'AP) élaboré entre les services de l'Etat, SNCF et la Région Nouvelle Aquitaine. A ce titre, elle sera mise en conformité PMR en parallèle des travaux de création de l'origine terminus du SER M.

Les quais sont d'ores et déjà adaptés en termes de longueur pour recevoir des Regio2NUM2 (double rames).

Sur la réalisation d'une étude préalable d'utilité

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, les maitres d'ouvrages du projet de SER M ont pris l'initiative de saisir la commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle puisse nommer des garants pour la concertation préalable. Cette phase, qui s'est déroulée du 20 septembre au 19 novembre 2022 a permis au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de se prononcer sur son utilité, préalablement à l'enquête publique.

Synthèse des contribution et analyse de la commission
--

Des observations recueillies, il ressort des préoccupations sensiblement différentes entre rive droite et rive gauche.

Pour la rive droite, les observations portent surtout sur :

- **L'amélioration de la situation existante notamment en termes de sécurisation des quais et des gares**
- **L'accès aux gares via les transports en communs, mais également via les voitures et vélos** (création de parking avec offre capacitaire en cohérence avec les objectifs du projet)
- **L'accessibilité** aux quais adaptés aux besoins des usagers : accessibilité pour le PMR, les poussettes, les valises à roulettes etc (Haltes de Vayres + St Sulpice-Izon +...)
- Questions relatives à la billetterie et la mise en place des bornes pour la délivrance des titres de transport.
- Protections contre la pluie pour les usagers en attente.
- Personnels pour renseigner et sécuriser les utilisateurs.
- **Les précisions concernant les travaux et notamment les responsabilités** entre le maître d'ouvrage et les collectivités concernées.

En effet, si les aménagements pour le confort et la sécurité des usagers sont clairement identifiés, la responsabilité de ces réalisations n'est pas spécifiée. Par exemple, les abords des gares et des haltes sont parfois la propriété de la SNCF, parfois celle de la commune. Il apparaît donc important de préciser à qui incombent les aménagements prévus par ce projet ; la bonne gestion des « interfaces » étant particulièrement importantes pour atteindre les objectifs présents dans le projet.

Au sein de la zone bordelaise, il est important de souligner **la grande majorité des avis favorables du grand public et des organismes (dont le CHU de Bordeaux et l'Université de Bordeaux) et collectivités concernant la réouverture de la gare de Talence Médoquine et le traitement proposé par le projet de Pôle d'Echange Multimodal.**

Une réserve questionne l'engagement financier de Bordeaux Métropole d'un projet au-delà de son périmètre géographique.

Pour le reste de la rive gauche, les observations portent surtout sur :

- **L'amélioration de la situation existante notamment en termes de fiabilité, de régularité de la ligne et d'offre capacitaire.**
- Les fortes attentes sur la place des vélos comme décrit précédemment. Les réserves et propositions intègrent aussi bien les capacités d'embarquement des vélos, rames dédiées, parking vélos, que la multiplication des abonnements (vélos, bus, trains)
- De nombreux questionnements de l'intermodalité
- La création et suffisance des parkings relais voiture
- Le cout du billet pour le rendre concurrentiel à la voiture et attractif pour tous les profils d'usagers.

D'une façon générale, la commission d'enquête relève que très **peu de remarques portent sur l'aspect environnemental.**

Concernant le Rapport de Présentation

Un travail de fond a été réalisé par SNCF Réseau avec un souci permanent de la plus large concertation.

Le dossier de présentation est clair, facile d'exploitation, accessible et compréhensible à tout public.

A la demande de la commission d'enquête, le dossier d'enquête a été découpé en plusieurs parties de manière à être plus lisible et plus facile à télécharger.

Remarque 1 : Répondre aux attentes majeures concernant l'augmentation du nombre de places réservées aux vélos dans les matériels roulants et parkings des gares.

Réponse Maître d'Ouvrage :

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 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 projets de PEM et d'une manière générale les aménagements d'espaces publics autour des gares sont de la responsabilité des communes et EPCI qui doivent s'approprier le projet. Ils doivent être à l'initiative pour faire évoluer les capacités de stationnement (tous modes) autour des points d'arrêt sur leur territoire. Les partenaires du SER Métropolitain sont prêts à les accompagner, en s'appuyant sur les modalités déjà en vigueur, tels que le règlement d'intervention de la Région Nouvelle Aquitaine.

Pour le PEM de Talence Médoquine, le programme prévoit l'aménagement de 168 places de stationnement vélo dont 120 en abris sécurisés. Il s'agit d'une augmentation significative par rapport aux demandes formulées lors de la concertation.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont prévus pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde, et Bordeaux Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).

Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

Remarque 2 : Préciser les responsabilités (qui fait quoi ?) pour les parkings VL, parking vélos, accès PMR et PEM pour les différentes gares de la ligne Libourne-Arcachon, rive droite.

Quels sont les travaux et /ou étude en cours actuellement et le financement ?

Réponse Maître d’Ouvrage :

La réalisation des parkings pour les VL qui ressortent de la réalisation des pôles d’échanges multimodaux (PEM) au titre des gares et haltes ferroviaires est sous la maîtrise d’ouvrage de Bordeaux Métropole pour les communes de la Métropole et sous celle des EPCI concernées pour les communes hors Métropole. La réalisation des parkings vélos obéit à la même logique, hormis lorsque ces parkings sont situés au sein des emprises du domaine public ferroviaire. Dans ce dernier cas de figure c’est Gares & Connexions qui en est le maître d’ouvrage. L’accessibilité PMR est sous maîtrise d’ouvrage de Gares & Connexions. SNCF Réseau est maître d’ouvrage des investissements sur les installations et équipements ferroviaires hors gares et haltes.

Les travaux de maintenance du réseau ferré national sont réalisés sous MOA de SNCF Réseau et sur financement de SNCF Réseau, hormis pour les lignes de dessertes fines des territoires. Les travaux de développement, hors projet du SER M sur la ligne entre Libourne et Arcachon sont soit financés au titre du CPER (cas de la régénération de la caténaire sur les voies principales V1 et V2 à Arcachon), soit via des conventions dédiées lorsqu’il s’agit de projets pour tiers (cas du pont de Beauséjour à Libourne).

Remarque 3 : Préciser les actions pour s’assurer de la régularité des trains aux horaires prévus.

Réponse Maître d’Ouvrage :

Une vigilance est portée dans le cadre des aménagements des infrastructures de l’axe Libourne-Arcachon pour assurer la robustesse de la desserte.

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l’axe Libourne-Arcachon en semaine d’ici 2028, dont notamment en halte de Talence-Médoquine. Cela correspond à 64 circulations/jour, complétées par l’offre régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan.

Le projet de SER M Libourne-Arcachon a fait l’objet d’une étude d’exploitation qui n’a pas identifié de besoin d’investissement à Bordeaux. La mise en place de la diamétralisation entre Libourne et Arcachon constitue une réponse à la robustesse des circulations. Les sillons par type d’activité sont bien séparés au sein de la gare de Bordeaux et plus largement du nœud ferroviaire de Bordeaux.

Tous les travaux participent à la levée des contraintes d’exploitation recensées et à l’amélioration de la robustesse de la grille et de l’exploitation opérationnelle. Le projet ne crée pas de difficultés et/ou de points de contraintes sur le réseau ferré de Nouvelle-Aquitaine. L’étude d’exploitation a pris en considération cette vision d’ensemble, qui garantit la

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

faisabilité et la robustesse du renforcement du service ferroviaire envisagé. Les investissements à réaliser au titre du SER M correspondent au strict besoin de la densification du service tel que défini dans la feuille de route du SER M. Les travaux de modernisation de l'infrastructure dédiés à la mise en œuvre du SER M participent à l'amélioration de la régularité des services ferroviaires et de la robustesse des circulations.

Dans le cadre de la convention d'exploitation liant la Région et SNCF Voyageurs et d'un contrat de performance entre la Région et SNCF Réseau, des objectifs de régularité sont fixés, conditionnant un principe de bonus/malus en fonction des résultats observés. En 2023, l'objectif de régularité est de 92,7% à l'échelle régionale. La ligne Libourne-Arcachon a connu un taux de régularité de 92,5% sur le début d'année 2023. Une vigilance particulière sur ce point est portée par la Région.

Remarque 4 : En ce qui concerne le bruit occasionné par l'augmentation de la fréquence des trains, y a-t-il un dédommagement prévu pour les riverains ?
Quelles sont les mesures pour pallier les nuisances pendant la phase travaux ?

Réponse Maître d'Ouvrage :

Le projet a fait l'objet d'une étude acoustique conforme à la réglementation. Celle-ci met en avant une ligne ferroviaire située dans un contexte majoritairement urbain et relativement dense, comme au sud du Bassin d'Arcachon ou au niveau de l'agglomération Bordelaise. Ces zones urbaines sont soumises à des nuisances sonores liées aux activités humaines, et en particulier aux transports (trafics routiers, aériens et ferroviaires). L'étude acoustique a permis de mettre en évidence une ambiance sonore globalement modérée. L'activité ferroviaire est la source sonore prépondérante le long de l'axe ferroviaire, hormis au niveau de certains secteurs (centre-ville notamment). Toutefois, l'étude montre que le projet ne conduit pas à une augmentation significative des niveaux sonores le long de cet axe, ni à une modification de l'ambiance sonore au niveau des terminus. Le projet de service Libourne-Arcachon ne génère pas plus de 2 dB(A) avec la situation de référence (seuil réglementaire). En effet, les écarts sont vraiment très faibles avec une augmentation de +0,7 dB(A) sur la section Arcachon-Lamothe, de +0,4 dB(A) entre Lamothe et Bordeaux et de +0,4 dB(A) entre Bordeaux et Libourne. D'autre part, la mise en œuvre du projet conduira, grâce au report modal, à réduire le trafic sur le réseau routier de la zone sous influence de l'infrastructure ferroviaire, conduisant à y réduire les nuisances associées à ce trafic routier, et en particulier le bruit et les pollutions atmosphériques. Ainsi, aucun aménagement spécifique pour réduire les nuisances sonores n'est nécessaire du point de vue réglementaire.

Aucun dédommagement n'est prévu dans le cadre du projet.

Pour la phase chantier, le niveau d'avancement des études techniques ne permet pas encore de préciser les mesures. La définition des modalités d'accès au site pour les travaux et l'exploitation du site en phase chantier se feront en concertation avec les collectivités pour intégrer les particularités des espaces et voies publiques et minimiser les nuisances pour les riverains. Classiquement, seuls des engins de chantiers conformes à la réglementation en vigueur, notamment vis-à-vis des émissions acoustiques et en bon état d'entretien sont autorisés sur les chantiers. Une information préalable sera faite auprès des riverains, un

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

numéro de contact sera mis en place durant toute la durée du chantier et des solutions au cas par cas pourraient être envisagés selon la vulnérabilité des populations exposées.

Remarque 5 : Dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM a rappelé qu'en « zone B, seuls sont autorisés, les constructions, installations ou dessertes locales strictement nécessaires au fonctionnement des services publics ou collectifs et qui n'ont pas pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées au risque. L'allongement du quai conduira inévitablement à une augmentation de la fréquentation, au regard des dispositions précédemment évoquées, le projet ne doit pas être implanté en zone B. **Le porteur de projet pourrait étudier de décaler son aménagement vers la partie située le plus au Nord étant donné qu'en l'état cet aménagement ne respecte pas le PPRT.** » Des éléments d'informations ont été complétés à l'étude d'impact dans sa version soumise à l'enquête publique concernant des mesures **limitant l'augmentation de population exposée aux risques technologiques.**

Réponse Maître d'Ouvrage :

Deux solutions étaient à l'étude pour l'adaptation des quais de la gare de Bassens. La solution correspondant à l'option n°2 et générant 13 m linéaire de quais inscrits dans le zonage B1 du PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) établi pour les activités de la société CEREXAGRI a été retenue à l'issue des études préliminaires.

Aujourd'hui le quai présente un linéaire de 144 m et il est desservi par des mobiles de type regio2N en unité simple (US), centrés sur la traversée des voies par le public (TVP), et dont 2 portes sur 6 sont dans l'aire de danger (soit 1/3). A la mise en service du projet, le quai de 162 m prolongé au Nord sera desservi par des mobiles de type Regio 2N en unités multiples (UM) de 164 m le nombre de portes au sein de l'aire de danger sera donc de 4 sur 12 (soit 1/3). Le centre de gravité sera plus au Nord qu'aujourd'hui car en lien avec le futur ouvrage dénivelé de franchissement, situé hors aire de danger. Ce dernier point est une amélioration de la situation actuelle puisque la traversée piétonne et l'abri voyageurs actuels sont au sein de l'aire de danger. La mise en œuvre de ces dispositions va dans le sens d'une limitation de l'augmentation de population exposée aux risques technologiques.

D'autre part, il est prévu le positionnement des escaliers et ascenseurs à l'opposé du périmètre de danger. La mise en œuvre de cette disposition permettra aux voyageurs qui se positionnent par habitude au plus près de leur point d'accès (montée et descente) d'être situés hors zone à risques. Un système d'information dynamique à l'attention des voyageurs connecté à l'entreprise CEREXAGRI sera mis en œuvre, afin de permettre une évacuation rapide du point de desserte ferroviaire. Ce système est en cours de définition. La création d'un local de confinement dans le bâtiment voyageur est également étudiée. Néanmoins, le bâtiment n'étant ouvert au public que quelques heures par semaine une réflexion s'impose sur la cohérence de l'usage de ce local au regard du dispositif d'évacuation. Des échanges complémentaires avec la DREAL vont être menés sur ce point.

Tous ces aménagements vont modifier la dynamique des flux piétons au sein de la gare et la recentrée en dehors de l'aire de danger, contrairement à aujourd'hui. Un déplacement du point de desserte ferroviaire, sur cette ligne très empruntée, ne peut constituer une substitution raisonnablement réalisable financièrement et techniquement.

Remarque 6 : à l'image de la contribution de l'INRAE concernant la gare de Cestas Pierroton qui n'est plus desservie sur la ligne Libourne-Arcachon malgré l'importance du bassin d'emploi qui sollicite la réouverture d'un arrêt « a minima » dans un objectif de services aux usagers et de désengorgement de l'autoroute A63 et des routes environnantes.

Suite à la phase de concertation de fin 2022, qu'en est-il des études d'opportunité de réouverture de point d'arrêt TER pour juger du potentiel de fréquentation et justifier de l'investissement ?

Bien que hors périmètre de l'EP

Demande Réponse du Maître d'Ouvrage dans le cadre de la cohérence du projet.

Dans le cadre de la concertation sur le projet de RER M menée en 2022, plusieurs demandes de création ou réouverture de haltes ont été formulées, dont celles de Toctoucau et Pierroton.

Pour répondre à ces demandes, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole se sont engagés dans une analyse d'opportunité d'ouverture de ces haltes.

Il n'apparaît pas possible d'ajouter des arrêts à Toctoucau et Pierroton sans remettre en cause la capacité à proposer un cadencement à la demi-heure sur l'axe Libourne-Arcachon au vu des infrastructures prévues dans le cadre de la feuille de route du RER M.

Remarque 7 : En ce qui concerne les réserves émises notamment par la mairie d'Arcachon, la mairie de Gujan-Mestras et la COBAS.

Extrait mairie d'Arcachon / **cadencement des trains :**

Le dossier évoque une augmentation des cadencements et des amplitudes horaires, mais sans donner de précisions sur les plages et les fréquences. Or, le cadencement a une conséquence directe sur la gestion des flux et des temps d'attente au niveau du carrefour cours Desbiey/avenues Jean Farges et Libération, en particulier sur les voies en cisaillement et les « tournes à droite et gauche ».

Le dossier ne contient pas d'éléments sur les impacts de ce cadencement sur la circulation et la programmation des feux tricolores existants. Aux heures de pointe, la fermeture plus fréquente du PN 22 pourrait provoquer une remontée de file entraînant la saturation jusqu'au pont surplombant les voies SNCF dans le sens rentrant depuis l'avenue de la Libération.

Un aménagement du carrefour sur ce passage à niveau sera vraisemblablement nécessaire pour endiguer ce phénomène. Si tel devait être le cas, la Ville sollicite une prise en charge financière par les maîtres d'ouvrage du projet de RER Métropolitain.

Par ailleurs, à ce stade, le dossier ne permet pas de savoir si la future gestion automatisée du PN22 depuis Bordeaux aura des conséquences sur les temps de fermeture des barrières.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Dans le cadre de la feuille de route du RER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour (contre 55 circulations/jour aujourd'hui sur la section Bordeaux-Arcachon). Ce cadencement permettra notamment de combler des creux d'offre en heures creuses, limitant les impacts sur les passages à niveau en heures de pointe sur cette section. Dans le cadre de la feuille de route du RER M, des amplitudes cibles de 6h à 22h sont prévues sur l'axe Libourne-Arcachon.

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Concernant l'impact du cadencement sur le PN22, comme il l'avait déjà été indiqué par courrier de SNCF Réseau le 23/11/22, la cible du RER M est de 2 trains par heure et par sens, soit un peu d'une soixantaine de trains par jour. Déjà en 2022 et à l'heure de pointe du matin, 4 TER quittent Arcachon, quand 2 arrivent en provenance de Bordeaux. Compte tenu de la desserte déjà dense offerte sur cette ligne, le renfort d'offre prévu à l'horizon du RER M, une dizaine de trains par jour, s'effectuera principalement en heures dites « 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.

Extrait mairie d'Arcachon / **Gare Terminus** :

L'aménagement pour les manœuvres des RER est positionné après le passage à niveau (PN). Cela aboutira mécaniquement à des fermetures du PN pour les manœuvres et pas uniquement pour les RER en desserte passagers. Cette intensification des fermetures est une contrainte supplémentaire très forte pour la circulation en entrée de Ville.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les mouvements techniques se feront toujours en utilisant les 2 itinéraires empruntés actuellement : des manœuvres par le fond de gare vers les voies de servie et via le tiroir T15, qui nécessitent elles de franchir le passage à niveau n°22. Ces manœuvres sont nécessaires pour la mise à quai et le remisage des rames, donc concentrées en tout début et toute fin de journée, avec un faible recouvrement sur les heures de congestion routière.

Extrait mairie d'Arcachon / **Aménagement d'un plateau de services** (petit entretien, nettoyage et vidange sanitaire, rame...)

Le dossier manque de précision quant à la liste de prestations qui seront effectuées. Les conséquences en termes de nuisances sonores semblent faibles si l'on se fie à l'étude d'impact. La Ville considère manquer de précisions et de concret sur ces points, alors que ce plateau de services se situe dans une zone urbaine d'habitations très dense.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le programme présenté dans l'étude d'impact est exhaustif sur la nature des prestations qui seront réalisées à Arcachon : nettoyage intérieur de rames, le remplissage en eau et la vidange WC.

Concernant la nuisance générée par ce plateau de services, comme indiqué dans le courrier du SNCF Réseau du 23/11/22, les aménagements nécessaires au RER M sur Arcachon se situent à l'intérieur des emprises ferroviaires existantes, et concernent des installations déjà exploitées pour le stockage des rames TER. SNCF Réseau s'attachera à maîtriser les éventuelles nuisances en gare pour l'activité de petite logistique.

Extrait mairie d'Arcachon / **Incidences chantier** :

Le dossier indique un démarrage prévisionnel des travaux en avril 2024, jusqu'à la mise en service prévue décembre 2026 : il n'est pas précisé dans le dossier la nécessité d'une pause estivale pour les travaux. Le dossier n'aborde pas non plus les impacts du chantier et ses approvisionnements, sur le secteur Nord côté boulevard Leclerc au niveau de la Gare ou du jardin Jacques Chirac et du bâtiment du MA.AT. La seule précision qui figure dans la

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

synthèse technique de l'étude d'impact est la suivante : « Les entreprises de travaux n'interviendront qu'aux horaires légaux de travail, soit entre 8h et 18h, en semaine. Des travaux de nuit seront cependant possibles, en particulier au niveau des haltes ».

Réponse du Maitre d'ouvrage :

SNCF Réseau a communiqué le calendrier des travaux. Il intègre les spécificités sur la période estivale. La définition des modalités d'accès au site pour les travaux et l'exploitation du site est en cours et se fait en concertation avec la collectivité pour intégrer les particularités des espaces et voies publiques et minimiser les nuisances.

Extrait mairie d'Arcachon / **Nuisances riverains :**

Chantier de réhabilitation des voies ferrées : dans le dossier d'étude d'impact il est indiqué que l'accès aux travaux se fera par la rue Meran juste en amont des nouveaux bâtiments sont en cours de livraison. Cette rue va être complètement réaménagée, cette année, par la Ville en accompagnement des projets immobiliers en cours. Des accès chantiers sont également prévus sur l'avenue Gambetta qui est une artère très fréquentée par les véhicules comme les piétons. Il ne ressort pas des pièces du dossier que la question des nuisances pour les riverains, comme celle des impacts du chantier sur le domaine public communal, aient été appréhendées.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

Voir ci-dessus.

Extrait mairie d'Arcachon / **Remisage de rames le long des voies**

Notamment la voie n°5 en limite de propriété avec une zone résidentielle dense rue Meran (360 logements en cours de livraison, auxquels s'ajouteront environ 150 logements sur le foncier du supermarché Casino sis à l'angle de l'avenue Gambetta et de la rue Meran). Les questions des mesures anti-bruit et de la végétalisation n'apparaissent pas traitées dans le dossier d'enquête, dont l'étude d'impact relativise les nuisances.

Réponse du Maitre d'ouvrage :

SNCF Réseau a réalisé une étude acoustique, conforme à la réglementation, qui ne relève pas de problématique réglementaire en matière d'impact acoustique du projet.

Extrait mairie d'Arcachon / **Intermodalité et stationnement vélos**

L'augmentation du nombre de voyageurs aura comme corollaire une hausse des besoins en modes de déplacements doux, en particulier les vélos. Le dossier montre une nécessité de créer entre 30 et 130 stationnements vélos en proximité de la gare. Quels accompagnements sont prévus par la maîtrise d'ouvrage du projet de RER Métropolitain pour soutenir la commune dans ce domaine ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

L'ensemble des partenaires du RER M partage l'intérêt de faciliter l'accès en modes actifs (vélos, marche à pied) et en transports en commun vers les gares. La Région Nouvelle-Aquitaine dispose notamment d'un règlement d'intervention permettant de financer jusqu'à 35% des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares, porté à 70% sur les investissements pour le stationnement vélos. Ces projets sont à porter sous l'initiative des Mairies ou Intercommunalités concernées.

Extrait mairie d'Arcachon / Sécurité publique :

Le dossier indique une augmentation des fréquences et du nombre de passagers, avec à l'horizon 2030, 21 000 voyageurs/jour répartis sur 64 trains/jour. La Ville d'Arcachon est très attentive aux questions de sécurité publique et, notamment, de gestion des incivilités. L'enquête évoque très succinctement la question de la sécurité publique, et uniquement en gare, Nous souhaitons connaître quelles sont les mesures concrètes (moyens matériels et humains) qui seront prises au niveau de la police ferroviaire pour garantir la tranquillité urbaine à l'arrivée et au départ de la Gare d'Arcachon. La gestion de la sécurité publique ne concerne pas que la Gare d'Arcachon mais démarre dès l'origine des voyageurs, à savoir à Libourne puis à Bordeaux.

Réponse du Maître d'ouvrage :

La Sûreté constitue l'un des quatre piliers de la politique de services de SNCF Gares & Connexions. A ce titre, un diagnostic sûreté sera réalisé par la Sûreté Générale (SUGE) de SNCF à Arcachon dont les conclusions permettront de dimensionner les moyens humains et techniques à mettre en œuvre.

Remarque 8 : Extrait mairie de Gujan-Mestras et la COBAS

• **EXIGE** que l'alimentation électrique de la ligne fasse l'objet d'une étude spécifique, et que les conclusions de cette dernière lui soient communiquées.

Réponse du Maître d'ouvrage :

SNCF Réseau a réalisé une étude de dimensionnement électrique en situation de projet pour la ligne ferroviaire. Les conclusions ont été intégrées dans le programme du RER M pour renforcer les installations électriques afin de répondre aux besoins de densification de desserte initiées par le ce projet.

• **DEMANDE** une adaptation et un allongement des quais pour l'accessibilité aux doubles rames, notamment par les personnes à mobilité réduite, prise en charge par la SNCF.

Réponse du Maître d'ouvrage :

La gare d'Arcachon est inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA AD'AP) élaboré entre les services de l'Etat, SNCF et la Région Nouvelle Aquitaine. A ce titre, elle sera mise en conformité PMR en parallèle des travaux de création de l'origine terminus du RER M.

Les quais sont d'ores et déjà adaptés en termes de longueur pour recevoir des Regio2NUM2 (double rames).

• **DEMANDE** à ce que le stockage des rames en gare d'Arcachon, générant des nuisances visuelles et

acoustiques, fasse l'objet d'une étude particulière et d'aménagements spécifiques favorisant sa bonne insertion dans le tissu urbain.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour (contre 55 circulations/jour aujourd'hui sur la section Bordeaux-Arcachon). Ce cadencement permettra notamment de combler des creux d'offre en heures creuses, limitant les impacts sur les passages à niveau en heures de pointe sur cette section. Dans le cadre de la feuille de route du SER M, des amplitudes cibles de 6h à 22h sont prévues sur l'axe Libourne-Arcachon.

Concernant l'impact du cadencement sur le PN22, comme il l'avait déjà été indiqué par courrier de SNCF Réseau le 23/11/22, la cible du SER M est de 2 trains par heure et par sens, soit un peu d'une soixantaine de trains par jour. Déjà en 2022 et à l'heure de pointe du matin, 4 TER quittent Arcachon, quand 2 arrivent en provenance de Bordeaux. Compte tenu de la desserte déjà dense offerte sur cette ligne, le renfort d'offre prévu à l'horizon du SER M, une dizaine de trains par jour, s'effectuera principalement en heures dites « 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. Le projet de SER M vise même à réduire la congestion routière en facilitant le report modal de la route vers le rail, ce dernier étant plus attractif et répondant mieux aux objectifs de lutte contre les effets du réchauffement climatique.

Quant aux mouvements techniques des trains, ils se feront toujours en utilisant les 2 itinéraires empruntés actuellement : des manœuvres par le fond de gare vers les voies de servie et via le tiroir T15, qui nécessitent de franchir le passage à niveau n°22. Ces manœuvres sont indispensables pour la mise à quai et le remisage des rames, donc concentrées en tout début et toute fin de journée, avec un faible recouvrement sur les heures de forte densité des circulations routières.

La dernière révision du classement sonore des infrastructures terrestres ferroviaires de Gironde a bien intégré l'augmentation de trafic prévue au titre du projet SER M sur l'axe Libourne – Arcachon.

Conformément à la réglementation, SNCF Réseau a mené une étude acoustique afin d'évaluer les incidences de l'augmentation de trafic induite par le projet SER M Libourne-Arcachon. Cette étude a notamment reposé sur une campagne de mesures de pression acoustique réalisées sur l'ensemble du linéaire concerné par le projet. En conclusion, l'étude met en avant une ligne ferroviaire dans un contexte majoritairement urbain et relativement dense, comme au sud du Bassin d'Arcachon ou au niveau de l'agglomération bordelaise. Ces zones urbaines sont soumises à des nuisances sonores liées aux activités humaines, et en particulier aux transports (trafics routiers, aériens et ferroviaires). L'étude acoustique a permis de mettre en évidence une ambiance sonore globalement modérée. L'activité ferroviaire est la source sonore prépondérante le long de l'axe ferroviaire, hormis au niveau de certains secteurs (centre-ville notamment).

Toutefois, l'étude montre que le projet ne conduit pas à une augmentation significative des niveaux sonores le long de l'axe Arcachon-Libourne, ni à une modification de l'ambiance

sonore au niveau des terminus. Le projet de service Libourne-Arcachon ne génère pas plus de 2 dB(A) avec la situation de référence (seuil réglementaire). En effet, les écarts sont très faibles avec une augmentation de 0,7 dB(A) sur la section Arcachon-Lamothe, de + 0,4 dB(A) entre Lamothe et Bordeaux et de + 0,4 dB(A) entre Bordeaux et Libourne. Le secteur de Bassens impacté par le projet se situe sur la dernière section évoquée plus haut. Ainsi, même si le projet impacte une zone de bruit critique communale tel que reprise dans le PPBE métropolitain approuvé en décembre 2019, le projet ne générera pas de nouvelles situations de surexposition au bruit sur le secteur concerné de Bassens. En phase travaux, les pétitionnaires mettront en place, sur leurs opérations respectives, les mesures les plus appropriées afin de limiter la gêne pour les riverains. Une information sera faite en ce sens auprès du public concerné, ainsi que la diffusion d'un numéro de contact durant toute la durée des chantiers.

• **SOULIGNE** l'aggravation du phénomène de congestion de la circulation au niveau des 18 passages à niveau de l'agglomération du fait de l'augmentation du nombre de trains.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le projet va permettre de participer à la réduction de la congestion routière en reportant à l'année de mise en service 3 000 voyageurs par jour (soit près de 1,1 million par an) utilisant un véhicule particulier et 800 voyageurs par jour (soit plus de 290 000 par an) utilisant un transport en commun routier. Au vu de l'urgence de la lutte contre les gaz à effets de serre émis par le transport routier, tout report quel qu'en soit le volume est à privilégier. Le dossier d'enquête publique n'énonce pas que le projet de SER M éteindra la congestion routière, mais qu'il y participe. Les capacités d'emport des nouveaux services ferroviaires ne seront pas saturées, ce qui permet d'envisager un gain supplémentaire de fréquentation du ferroviaire.

L'incidence sur les passages à niveau sera donc très limitée et ne devrait pas induire d'aggravation de la congestion routière. Le projet de SER M vise même à réduire la congestion routière en facilitant le report modal de la route vers le rail, ce dernier étant plus attractif et répondant mieux aux objectifs de lutte contre les effets du réchauffement climatique

• **DEMANDE** à ce que les nuisances sonores puissent être réduites par des aménagements de voies, et l'adaptation du matériel roulant.

Réponse du Maître d'ouvrage :

L'aménagement d'un terminus induit un accroissement des impacts acoustiques liés :

à la phase chantier : sur ce point, SNCF Réseau a communiqué le calendrier des travaux. La définition des modalités d'accès au site pour les travaux et l'exploitation du site est en cours et se fait en concertation avec la collectivité pour intégrer les particularités des espaces et voies publiques et minimiser les nuisances. La question des impacts acoustiques en fait partie afin d'aboutir à une solution la plus acceptable, dans le respect des textes réglementaires en vigueur ;

aux nouvelles activités (plateau de services, remisage) : pour cela, SNCF Réseau a réalisé une étude acoustique, conforme à la réglementation, qui ne relève pas de problématique réglementaire en matière d'impact acoustique du projet.

• **SOLLICITE** la réalisation par SNCF RESEAU d'une étude préalable d'utilité permettant ainsi aux élus et à la population de la COBAS de mieux appréhender ce projet et ses conséquences sur son territoire.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, les maitres d'ouvrages du projet de RER M ont pris l'initiative de saisir la commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle puisse nommer des garants pour la concertation préalable. Cette phase, qui s'est déroulée du 20 septembre au 19 novembre 2022 a permis au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de se prononcer sur son utilité, préalablement à l'enquête publique.

Observation Hans KREMERS Talence

Madame, Monsieur bonjour,

En tant qu'habitant du quartier de la Médoquine (Talence/Bordeaux) j'estime que la gare de la Médoquine n'aurait jamais dû fermer pour les voyageurs. Aussi je suis très favorable à la création du Pôle d'Echanges Multimodal de Talence-Médoquine.

Toutefois, le projet qui est présenté dans le Plan général des travaux (page 5) posera deux nouveaux problèmes aux piétons et aux cyclistes.

1. Le projet crée une nouvelle traversée pour les piétons et les cyclistes sur l'avenue de la Mission Haut-Brion qui est un axe structurant à fort trafic. Cela représente un nouveau point d'insécurité routière.

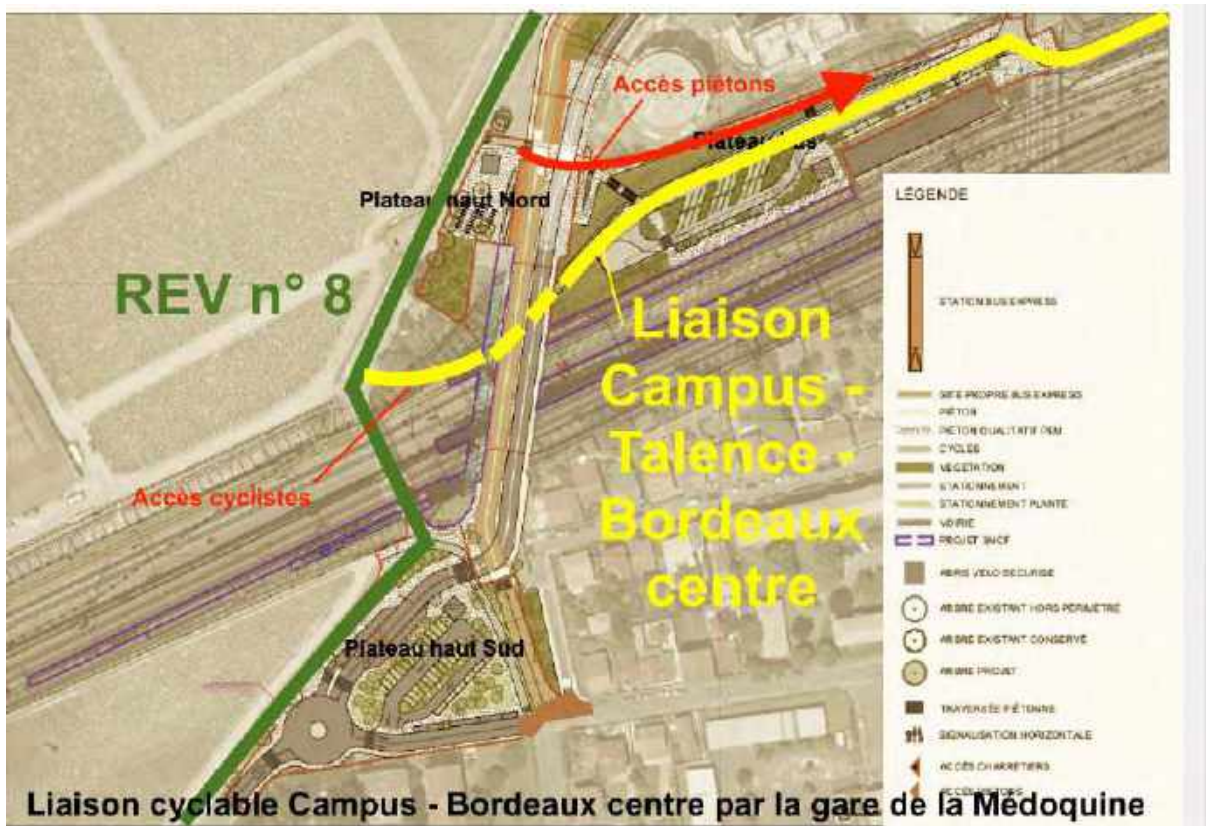


Réponse du Maitre d'ouvrage :

Tel qu'illustré par la figure n°28 du dossier d'étude d'impact – volet 1 (et représenté ci-dessus), le parvis haut nord sera directement connecté au réseau Vélo express n°8 qui dessert le domaine universitaire.

Des aménagements spécifiques (ilots refuge, plateau surélevé, ...) sont prévus pour assurer une bonne correspondance, la sécurité des usagers (tout mode) et surtout apaiser la circulation automobile à proximité.

2. Pour descendre vers le Plateau bas les piétons et les cyclistes doivent partager la même rampe ce qui est source de nombreux conflits d'usage.

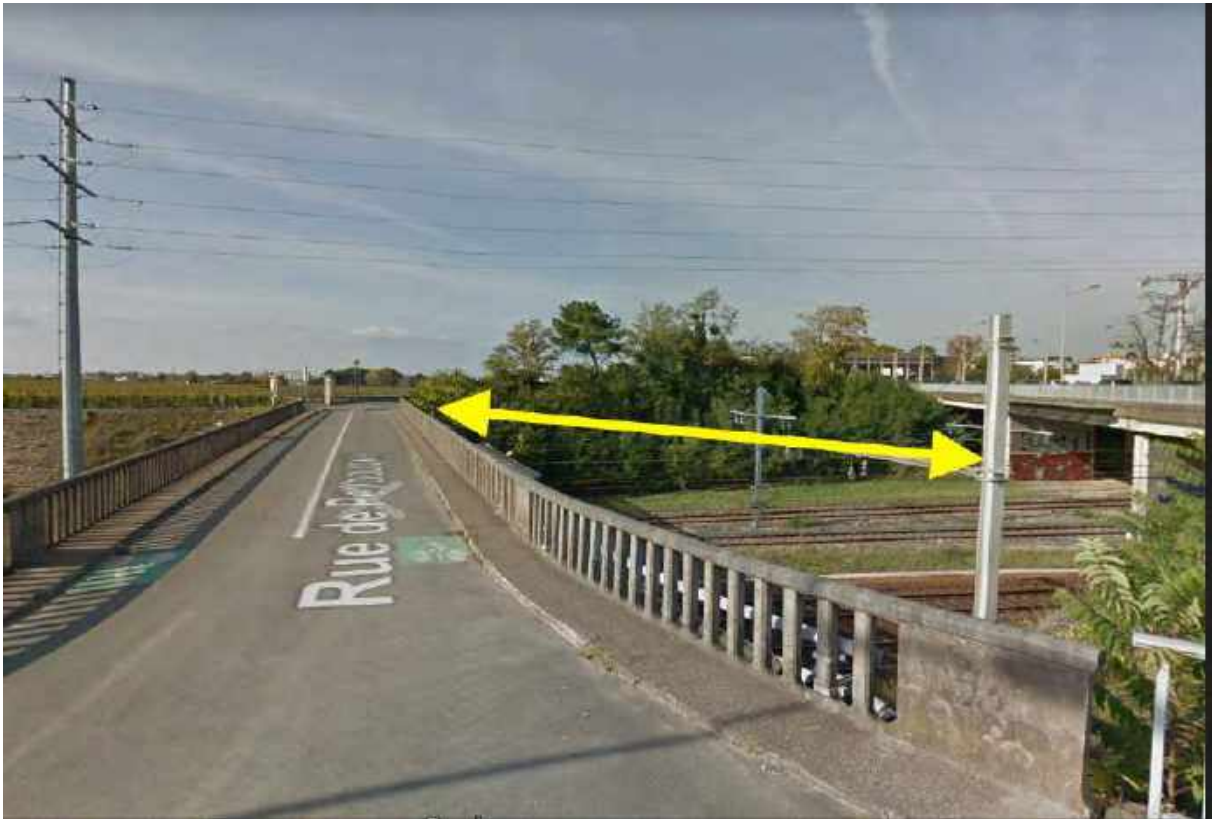


Réponse du Maitre d'ouvrage :

Il est proposé de réduire ces deux effets négatifs en créant un nouvel accès pour les cyclistes au plateau bas, qui part de la ligne N°8 du Réseau express vélo (Reve) au niveau de l'ancien pont de Peybouquey et qui passe sous le nouveau pont (l'avenue de la Mission Haut-Brion). Cette nouvelle liaison a trois avantages (voir les documents joints) :

1. Il réduit le nombre de traversées de l'axe très circulé.
2. Il évite des conflits inutiles entre piétons et cyclistes sur la rampe d'accès au plateau bas.
3. Il permet de créer une nouvelle liaison cyclable entre le campus, Talence et le centre de Bordeaux, passant par la barrière St Genès. En effet, le maillon manquant de cette liaison se situe au niveau de la gare de la Médoquine. Cet itinéraire a été proposé en 2012 aux communes et à Bordeaux Métropole (CUB à l'époque) lors d'une table ronde organisée par Vélo-Cité. Il est indispensable que l'aménagement de ce PEM intègre cette liaison, sinon elle ne verra jamais le jour au grand regret des cyclistes.

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet



Réponse du Maître d'ouvrage :

Si la proposition paraît intéressante sur le principe, elle s'avère techniquement très complexe à réaliser. En effet, et au préalable, il convient de noter que le dénivelé est de 7 m entre le plateau haut (Pont Peybouquey) et le plateau bas (zone ferroviaire). Les contraintes de rampes se posent en matière de pentes acceptable et praticable par tous (%) mais également du gabarit (hauteur sous pont Haut-Brion + excroissance ; largeur acceptable vs proximité des caténaires). Par ailleurs, le pont de la Mission Haut-Brion sera élargi côté Ouest pour accueillir la passerelle d'accès aux quais.

Enfin, la zone concernée par la proposition correspond à une zone de manœuvre (enraillement) pour accéder aux voies ferroviaires afin d'y réaliser la maintenance et l'entretien et donc très utilisée par la SNCF. Les échanges entre SNCF et Bordeaux Métropole ont permis d'affecter aux espaces d'intermodalité le maximum de surfaces tout en préservant le « juste nécessaire » pour les fonctionnalités ferroviaires d'enraillement. Dans ce cadre, les espaces entre les deux ponts le long du faisceau ferroviaire ont été identifiées comme indispensables à l'exploitation et à la maintenance du réseau ferré.

En vous remerciant de votre attention.

Hans KREMERS

Consultant - mobilité active 00 33 (0)6 67 80 79 70 // 00 33 (0)5 56 51 47 23

7 rue de Majunga - 33000 Bordeaux hans.kremers@free.fr

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Observation Monsieur Briard Hugues

Pièce C section 1

Section 1 :

- le maître d'ouvrage de ce projet reste toujours SNCF Réseau associé à Bordeaux Métropole, alors que l'Etat souhaiterait que la Société du Grand Paris intervienne également en tant que maître d'ouvrage ; qu'en est-il de la participation de la Société du Grand Paris à ce projet ?

Réponse Maitre d'ouvrage

La proposition de loi SER M intégrant la Société des Grands Projets (SGP) vient de passer l'étape de la commission mixte paritaire Assemblée Nationale / Sénat. Il sera présenté pour un vote définitif aux alentours de la mi-novembre. En l'état actuel, du projet de loi, la SGP ne peut intervenir en tant que maitre d'ouvrage que sur des infrastructures nouvelles ou des lignes non exploitées depuis au moins 5 ans. Dans le cas du RER M à Bordeaux aucun de ces deux critères n'est présent. C'est pourquoi SNCF Réseau est maitre d'ouvrage des infrastructures ferroviaires.

- le projet ne tient toujours pas compte de la mise en place de la future ligne nouvelle Bordeaux – Dax qui sera l'occasion d'un réaménagement complet des sillons entre Bordeaux et la bif de Lamothe ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Dans situation de référence la ligne nouvelle Bordeaux-Dax n'est pas réalisée donc ne peut pas être prise en compte pour le projet de service Libourne-Arcachon. Les projets sont toutefois bien compatibles.

- le projet évoque uniquement des trains cadencés à la demi-heure, est-ce à dire que l'objectif du cadencement au quart d'heure est déjà abandonné ? si ce cadencement au quart d'heure n'est pas abandonné, quels sont les aménagements à réaliser sur les infrastructures pour passer à terme au quart d'heure ? sera-t-il nécessaire de faire des travaux supplémentaires ? à quelle date serait-il envisagé de les réaliser ?

Réponse Maitre d'ouvrage

La desserte cadencée à la ½ heure entre Libourne et Arcachon, avec un renforcement au ¼ h en hyperpointe entre Bordeaux et Arcachon correspond à la feuille de route du RER M. Son objectif est de proposer plus de trains rapidement tout en lissant les investissements sur le long terme. En l'absence d'études menées pour une desserte cadencée au ¼ d'heure, il n'est pas possible de définir la nature et la date de mise en œuvre des nouveaux investissements nécessaires. Pour autant, les investissements réalisés pour la desserte à la ½ heure resteront pertinents pour une fréquence au ¼ d'heure.

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

- le projet n'évoque nullement les amplitudes horaires, est-ce à dire que les espoirs portés par certains d'amplitudes horaires de 5h du matin à 1h du matin lors de la concertation se sont-ils définitivement envolés ?

Réponse Maitre d'ouvrage

Sur l'axe Libourne-Arcachon, l'amplitude horaire sera de 6h (le matin) au départ des terminus à 22h le soir en semaine, conformément à la feuille de route du RER M. A ce stade, il n'est pas prévu d'élargir cette amplitude horaire.

SNCF Réseau 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 et l'exploitabilité des lignes. Le prolongement du service de nuit induirait des coûts structurels supplémentaires élevés (maintien d'un personnel de nuit).

- le projet n'évoque aucunement le prolongement jusqu'à Coutras, est-ce à dire que les espoirs portés par certains d'une desserte Arcachon – Coutras lors de la concertation se sont-ils définitivement envolés ?

Réponse Maitre d'ouvrage

L'étude réalisée en 2017-2018 par la Métropole et la Région a conduit au choix des terminus présentés dans le cadre de l'enquête publique. Celui de Libourne a été choisi en fonction de son intérêt, en tant que pôle de vie important et considérant plusieurs contraintes techniques compatibles avec une augmentation de la fréquence des trains (comme les aménagements pré-existants et la surface disponible).

Comme indiqué dans le cadre de la concertation menée sur le projet de RER M en 2022, des prolongements de périmètre pourront être questionnés dans le cadre des aménagements à réaliser au-delà de la feuille de route en place, se concentrant sur les investissements à porter jusqu'en 2028.

Néanmoins, le temps de parcours entre Coutras et Bordeaux via les circulations Facilit'R (omnibus), développées dans le cadre du RER M, est moins attractif que celui des circulations régionales en provenance d'Angoulême ou Périgueux (45 min contre 35 min).

- le projet ne fait toujours pas de réflexion globale sur le nœud ferroviaire de Bordeaux, à savoir comment dissocier les circulations TGV, TER et fret des circulations du RER, et comment y répondre en adaptant les infrastructures ; ainsi, ce projet est réalisé à iso-infrastructure, donc forcément la robustesse en pâtira fortement, il suffit d'ailleurs de voir les nombreuses contributions sur cette enquête publique ainsi que les avis sur les blogs des réseaux sociaux pour comprendre que les voyageurs se plaignent beaucoup de retards et d'annulations au point de devoir reprendre leurs voitures ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Le projet de RER M Libourne-Arcachon a fait l'objet d'une étude d'exploitation qui n'a pas identifié de besoin d'investissement à Bordeaux. La mise en place de la diamétralisation entre Libourne et Arcachon constitue une réponse à la robustesse des circulations. Les sillons par type d'activité sont bien séparés au sein de la gare de Bordeaux et plus largement du nœud ferroviaire de Bordeaux.

- le projet n'évoque toujours pas la réouverture de certaines haltes, comme celles de Pierroton et de Toctoucau alors que ce sujet était fortement présent lors de la concertation et avait été porté par des associations et de nombreux contributeurs, la réponse de SNCF Réseau en page 56 du document « Compte-rendu de la concertation des maîtres d'ouvrage », à savoir « Une étude d'opportunité, à l'initiative des communes et/ou EPCI 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. » était absolument inadmissible et indigne d'un maître d'ouvrage, il est encore temps pour SNCF Réseau de se prononcer sur la réouverture de ces haltes et de faire des propositions concrètes en lien avec la réalisation future de la ligne nouvelle Bordeaux – Dax ;

Réponse Maître d'ouvrage

Dans le cadre de la concertation sur le projet de RER M menée en 2022, plusieurs demandes de création ou réouverture de haltes ont été formulées, dont celles de Toctoucau et Pierroton.

Pour répondre à ces demandes, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole se sont engagés dans une analyse d'opportunité d'ouverture de ces haltes.

Il n'apparaît pas possible d'ajouter des arrêts à Toctoucau et Pierroton sans remettre en cause la capacité à proposer un cadencement à la demi-heure sur l'axe Libourne-Arcachon au vu des infrastructures prévues dans le cadre de la feuille de route du RER M.

- ainsi, faute de travaux sur les infrastructures, il est préférable de rester sur un cadencement à l'heure même en pointe plutôt que de vouloir viser la demi-heure avec tous les problèmes de robustesse associés ; quant au quart d'heure, il vaut mieux ne même pas l'évoquer tellement il relève du ridicule et du fantasme... sauf à réaliser des travaux de très grande ampleur et très onéreux ;

Réponse Maître d'ouvrage

- il n'est toujours rien dit sur la situation de 30% de suppression des circulations en juillet et août, sur les plages travaux de jour durant 3 semaines en automne et 3 semaines au printemps, sur la situation dégradée des samedis et dimanches, ces dégradations du service

pénalisent fortement les usagers, vont-elles perdurer à l'avenir car un RER n'a de sens que s'il fonctionne de la même façon tous les jours de l'année.

Réponse Maitre d'ouvrage

Le plan de transport estival (juillet-août) varie sur la ligne Libourne-Arcachon, avec des circulations s'adaptant davantage au besoin des usagers occasionnels du fait du fort enjeu touristique sur cet axe. Dans l'ensemble, moins de circulations sont proposées. De même, la desserte reste moins importante le week-end. Parmi les objectifs du développement du RER M figurent l'enjeu de lisser la desserte tout au long de l'année, notamment pour faciliter la lisibilité de l'offre pour les usagers. De même, il est prévu dès 2024 des augmentations de desserte le week-end.

La Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole se mobilisent auprès de SNCF Réseau afin que les impacts des travaux de maintenance soient autant que possible amoindris pour les usagers, en heures creuses mais aussi en début et fin de journée.

Pièce C section 2

Section 2.2.1 :

- il est prévu des espaces de remisage de 5 Régio2N à Libourne et 9 Régio2N à Arcachon : n'y a-t-il pas un problème de cohérence ? combien de rames seront remisées la nuit dans chaque gare en situation normale ?

Réponse Maitre d'ouvrage

Le dimensionnement du remisage des rames a été réalisé afin d'optimiser les roulements du matériel roulant. Au vu des besoins de mobilité évalués, la ligne Bordeaux-Arcachon est la plus fréquentée de Nouvelle-Aquitaine, il est normal que le nombre de rames à remiser à Arcachon et à Libourne ne soit pas identique. La densification de la desserte pour permettre les circulations de fréquence au 1/4h à l'hyperpointe du matin dans le sens Arcachon-Bordeaux, conforme à la feuille de route du RER M, nécessite d'avoir stocké plus de rames au départ d'Arcachon qu'au départ de Libourne dont la desserte entre Bordeaux et Libourne sera à la ½ heure.

- il ne semble pas prévu de systèmes de grillages et de caméras de vidéo-surveillance pour éviter que des rames ne soient taguées durant les nuits, il serait bien de prévoir de tels systèmes.

Réponse Maitre d'ouvrage

Une analyse des besoins en termes de sûreté est réalisée par des experts de la Surveillance Général (SUGE) de SNCF dans le cadre de chaque projet et donne lieu à des travaux de

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

sécurisation adaptés à chaque site : affichage d'interdiction de pénétrer sur les emprises, clôtures anti-intrusion, des barreaudages de fenêtres et des portes qui ferment à clef. Il est prévu du gardiennage pour les phases de travaux lorsqu'il y a du stockage de matériaux sensibles sur les bases chantier.

Section 2.2.2 :

- manifestement la concertation de 2022 n'a servi strictement à rien : SNCF Réseau s'entête à vouloir mettre des quais de 162m sur la halte de Talence Médoquine, on fige donc pour 100 années une situation où des rames de plus de 162m ne pourront jamais s'arrêter, c'est ainsi que les Régio2N en UM3 des lundis matins et vendredis soirs qui sont remplis d'étudiants du Sud-Aquitaine devront toujours se rendre à Pessac-Centre pour accéder à leurs trains, c'est un comble pour une halte ferroviaire faite précisément près de l'Université et destinée aux étudiants !

Réponse Maître d'ouvrage

Section 2.2.3 :

- cette situation des 4 gares avec des quais trop courts pour arrêter des Régio2N en UM2 est une vraie ignominie de la part de SNCF Réseau ; SNCF Réseau a mis au pied du mur les collectivités locales en acceptant de faire la diamétralisation alors qu'elle savait pertinemment que les quais de ces 4 gares étaient trop courts : résultat, il est impossible de faire Arcachon - Libourne en UM2 de Régio2N si bien que les voyageurs sont entassés d'Arcachon à Bordeaux dans des US, ce qui constitue une régression par rapport à la situation d'avant la diamétralisation ; il aurait d'abord fallu allonger les quais puis faire la diamétralisation ! Et maintenant que les collectivités locales sont mises devant le fait accompli, c'est à elles de payer, alors qu'elles ne sont absolument pas responsables de cette situation.

Réponse Maître d'ouvrage

Les apports de la concertation de 2022 ont bien été pris en considération par les maîtres d'ouvrage. Pour la ligne Libourne-Arcachon, les quais sont dimensionnés pour accueillir les trains les plus capacitaires de Nouvelle-Aquitaine, des Régio2N en unité double, d'une longueur de 162 m. 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 vers Arcachon et vers le Médoc, c'est donc cette longueur de matériel qui a été retenue. Il n'est pas prévu d'accueillir de TGV ni de missions régionales semi-directes. Cependant, si ce choix devait être questionné, la grande majorité de ces dessertes régionales pourrait s'y arrêter.

Section 2.2.4 :

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

- le renforcement des IFTE sur la section Lamothe – Arcachon est une autre ignominie absolument inadmissible ; ce renforcement est d'ailleurs une mesure transitoire qui n'aura plus aucune utilité lorsque la ligne nouvelle Bordeaux – Dax sera opérante, d'autre part ce n'est pas aux collectivités locales de financer ce renforcement des IFTE mais à SNCF Réseau, en effet ce renforcement permettra d'accueillir plus de trains sur cette section, tels que des TGV ou des trains de la future compagnie Le Train, et c'est SNCF qui percevra les péages correspondant ; la moindre des choses serait que SNCF Réseau reverse une partie de ces péages aux collectivités locales ;

Réponse Maître d'ouvrage

Les investissements présentés dans le dossier d'enquête publique correspondent au strict besoin de modernisation de l'infrastructure pour donner satisfaction à l'offre de service cadencée et diamétralisée sur Libourne-Arcachon du RER M. Depuis plusieurs années l'offre de service s'est accrue à infrastructure constante. Celle-ci a désormais atteint les limites capacitaires et de puissance électrique pour les trafics actuels. Elle n'est plus à même de supporter un accroissement de circulations sans investissements de développement du réseau ferré. Les travaux présentés dans le dossier d'enquête publique constituent des dépenses de développement liées au RER M. La nécessité de renforcement des IFTE est liée à l'accroissement sensible de la desserte entre Bordeaux et Arcachon dans le cadre de la mise en œuvre de la feuille de route du RER M.

- il n'est rien prévu pour le renouvellement de la caténaire qui, pour les poteaux par exemple, vont sur leur 97ème année ; est-ce à dire que SNCF Réseau mettra de nouveau les collectivités locales devant le fait accompli dans quelques années en leur demandant de financer le renouvellement de la caténaire ?

Réponse Maître d'ouvrage

La régénération de la caténaire ne fait pas partie du programme du RER M. Elle n'est donc pas imputée à ce dernier. Des études de SNCF Réseau pour la régénération de la caténaire, menées sur financement propre SNCF Réseau, sont en cours.

Section 2.3 :

- le choix des Régio2N en version extra-courte adaptée aux quais A, B et C de Bordeaux Saint-Jean s'avère être un très mauvais choix maintenant que la diamétralisation n'oblige plus à utiliser ces quais A, B et C sur Arcachon – Bordeaux, des versions moyennes ou longues auraient été bien plus pertinentes, situation qui s'avère bien dommageable aujourd'hui avec des versions extra-courtes constamment surchargées de voyageurs.

Réponse Maître d'ouvrage

La Région a commandé de nouvelles rames Régio2N d'une longueur de 81 m dans une logique d'homogénéité de gestion (exploitation et maintenance) du parc de matériel roulant.

Pièce E

- ces coûts sont absolument exorbitants, quelles sont les justifications de SNCF Réseau pour présenter de telles dépenses ? l'Etat et les collectivités locales ont-elles auditées ces coûts pour déterminer des économies possibles ou des dépenses surévaluées ?

Réponse Maître d'ouvrage

- ces coûts sont « aux conditions économiques de 2021 », donc vont fortement augmenter avec les indices TP01 et ING, pourquoi ces coûts n'ont-ils pas été réactualisés en 2023 et que seront les estimations finales de dépenses en 2027 ?

Réponse Maître d'ouvrage

- de plus ces coûts étaient estimés à 125M€ dans le dossier de concertation de septembre 2022 ainsi que dans la pièce F en page 8, comment expliquer le passage de 125 à 139M€ ?

Réponse Maître d'ouvrage

La Concertation s'est déroulée sur base des résultats des études début 2022, avec des conditions économiques antérieures à celles du dossier d'enquête publique qui s'appuie sur résultats des études connues fin 2022-début 2023. L'écart du montant de l'estimation entre la concertation et l'enquête publique s'explique par un niveau de précision plus fin dû à l'avancement des études et d'une actualisation d'environ une année des conditions économiques.

- une subvention a été demandée en janvier 2023 à l'Europe pour financer en partie le développement du RER, cette subvention a été refusée en juin 2023 par l'Europe, quelles sont les raisons qui ont poussées l'Europe à refuser cette subvention ? une nouvelle demande sera-t-elle faite en 2024 ? quelle collectivité locale va suppléer ce financement manquant ?

Réponse Maître d'ouvrage

Le portage d'un dossier de demande de subvention auprès de l'Europe ne présage pas du résultat de l'analyse de cette institution dans un environnement caractérisé par une très forte concurrence entre les projets au sein d'un pays et entre les 27 pays de l'Union européenne, dans un contexte de budget de l'UE limité à chaque appel à projet. Le choix de l'Europe s'inscrit dans une logique de concours et non dans celle d'un examen. Le projet de SER M n'a pas été retenu malgré une bonne cotation.

- comment expliquer le coût de la halte de Talence-Médoquine estimée à 19,1M€ alors que ce coût était estimé à 24,6M€ dans le dossier de concertation de septembre 2022 ?

Réponse Maitre d'ouvrage

Dans le dossier de concertation, le montant de la halte de Talence-Médoquine était estimé à 24,6 M€ courants. Il correspond à un montant de 19,1 M€ aux conditions économiques retenues dans le dossier d'enquête, soit en € constants.

- 30,7M€ pour la gare de Libourne, alors qu'il est écrit « Aucuns travaux au niveau des infrastructures des voies principales ne sont nécessaires », et que les travaux consistent à faire un terminus voie latérale, le réaménagement de 3 voies de service et un bâtiment de 320m² ! n'y a-t-il pas un problème quelque part, comment sont justifiés ces 30,7M€ qui semblent largement surévalués ?

Réponse Maitre d'ouvrage

Le montant des investissements à réaliser en gare de Libourne est basé sur une étude technique de niveau « étude préliminaire » correspondant à la réponse technique opérationnelle destinée à donner satisfaction à la feuille de route du RER M entre Libourne et Arcachon. Le budget, à ce stade d'avancement des études, s'inscrit dans les standards des opérations de ce type réalisées sur le réseau ferroviaire. Le programme défini dans l'étude préliminaire consiste à créer un technicentre pour les activités de maintenance de niveau 1 et 2 et non pas seulement un réaménagement de 3 voies de services, ce qui se traduit par des installations techniques complexes dans leur conception et leur réalisation.

Les coûts différents entre les 2 terminus car la nature des aménagements nécessaires pour permettre la mise en œuvre de la feuille de route du RER M est différente entre Arcachon et Libourne. La configuration existante des deux sites l'est également, tout comme la fonctionnalité en matière de stratégie logistique / maintenance. Il n'est pas opportun d'opérer une comparaison des enveloppes d'investissements sur les deux sites, tant les projets qu'ils accueillent sont discriminés.

- 51,6M€ pour la gare d'Arcachon, c'est encore très cher, mais paraît plus justifier vus les travaux à réaliser dont le PAI, la sécurisation du PN22 et l'adaptation des IFTE, mais ce qui pose encore des interrogations sur les 30,7M€ de la gare de Libourne pour une quantité de travaux bien moins importante ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Voir ci-dessus.

- le PAI en gare d'Arcachon (vieux sujet dont on parlait déjà il y a plus de 50 ans), la sécurisation du PN22, les stationnements de longue durée des TGV Océane en US en voies 2 et 4 à Arcachon, l'intervention sur la caténaire et sur la signalisation en gare et les 16,6M€ de renforcement des IFTE n'ont pas à être pris en charge par les collectivités locales, mais par SNCF Réseau ; ces activités n'ont rien à voir avec le RER et sont des travaux qui auraient dû être réalisés depuis très longtemps par SNCF Réseau, SNCF Réseau profite donc de la

crédulité des collectivités locales pour leur faire payer des travaux qu'elle a été incapable de faire par le passé ;

Réponse Maître d'ouvrage

La mise en œuvre d'une poste d'aiguillage informatisé, commandant l'ensemble des itinéraires créés à Arcachon au titre des mouvements commerciaux et techniques des TER opérés à Arcachon, est liée à l'accroissement de la desserte au titre du RER M. Il est logique que cet investissement soit rattaché à la mise en service du RER M cadencé entre Libourne et Arcachon. L'aménagement de la sécurité du passage à niveau 22 est requis par l'augmentation du moment (nombre de trains x nombre de véhicules) à ce passage à niveau. Il s'agit d'une obligation réglementaire émanant de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

- 17,4M€ pour allonger les quais de 4 gares (longueur totale de 274m pour l'allongement des quais), mettre les quais à 550mm, adapter aux PMR, mettre des alertes sonores, soit une moyenne de 4,35M€ par gare, soit une moyenne de 63,5k€ par mètre de quai allongé, de qui se moque-t-on ? Le même travail effectué par SNCF Réseau à la halte de Pessac-Alouette avait coûté 3,7M€ pour 600m de création de quai en courbe (ce qui est plus complexe à réaliser), le rehaussement à 550mm, les alertes sonores (d'ailleurs jamais utilisées) et deux ascenseurs (d'ailleurs très souvent en panne) ; mais il est vrai qu'à Pessac-Alouette, les travaux avaient été financés à 100% par SNCF Réseau, ici ce sont l'Etat et les collectivités locales qui financent, donc SNCF en profite allègrement pour se gaver... sur le dos de ces collectivités locales, situation qui est absolument inadmissible !

Réponse Maître d'ouvrage

Les coûts de la halte de Pessac-Alouette et des aménagements quatre haltes/gares du programme du RER M ne peuvent pas être comparés car les moyens de mise en œuvre, les configurations des sites et les conditions économiques sont très différents. Ainsi, les travaux en gare de Saint-Loubès et Saint-Sulpice-Izon présentent moins de complexité à leur réalisation et sont donc moins onéreux que ceux de Vayres, où il est nécessaire de mettre en œuvre des fondations profondes car les quais sont situés sur un talus très pentu. Par ailleurs, la création de quais entièrement neufs est moins onéreuse que la modification de quais existants, d'autant plus quand il y a un impact sur les réseaux existants. SNCF Gares & Connexions est soucieuse de l'utilisation des fonds publics, et a engagé sur ce projet un travail d'optimisation des coûts, en transparence avec les partenaires, dès les études préliminaires, pour ajuster le programme des travaux au « juste nécessaire ».

- le montage financier de l'opération pose question ; pourquoi Bordeaux Métropole finance-t-elle une opération dont une grosse partie se situe en dehors de son territoire et hors de ses compétences ? pourquoi n'est-ce pas SNCF Réseau et la Région Nouvelle-Aquitaine qui sont les premiers financeurs de ce projet ? pourquoi SNCF Réseau ne finance strictement rien ? qui sera propriétaire des infrastructures payées par l'Etat et les collectivités locales ? qui sera propriétaire des rames Régio2N en partie financées par Bordeaux Métropole ? pourquoi

les autres collectivités locales (Arcachon, La Teste-de-Buch, le Teich, Biganos, Marcheprime, Cestas, Vayres, Libourne,...) ne financent elles rien alors qu'elles se félicitent de ce projet ?

Réponse Maitre d'ouvrage

En préambule il semble utile d'apporter un éclairage sur le côté opérationnel du plan financier du dossier. En effet, si l'on décompose en ordre de grandeur la portée financière de la Métropole dans le projet RERM il est nécessaire de distinguer la participation :

- Aux infrastructures : sur le périmètre du RER Métropolitain financé par la Métropole, le principe est un financement égalitaire, au 1/3 entre l'Etat, la Région/le Département et la Métropole. La part Métropolitain est donc d'un tiers.
- A l'exploitation : la Métropole cofinance uniquement les renforts d'offre à partir du service annuel 2021, à hauteur de 50%. Cette participation est matérialisée par le financement des renforts aux services annuels, via conventionnement avec la Région Nouvelle-Aquitaine. L'exploitation est donc majoritairement financée par la Région.
- Aux renforts de matériel : dans l'acquisition de nouveaux matériels la Métropole n'est appelée que pour les matériels attribués au RERM et indispensables à la réalisation des renforts d'offre. Le cofinancement est à hauteur de 50%. Ils ne serviront pas à l'exploitation des autres lignes du réseau TER. La Région sera propriétaire des rames cofinancées, mises à disposition de l'exploitant dans le cadre de la convention d'exploitation TER.

Les possibilités de financement de Bordeaux Métropole pour le RER M sont strictement encadrées, d'une part par le principe de spécialité territoriale et l'intérêt local, d'autre part par les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

c. L'intérêt local

Le principe de spécialité territoriale, applicable à la délimitation des compétences, l'est également à la délimitation du territoire que les subventions publiques peuvent irriguer [1].

La notion d'intérêt local peut aujourd'hui aider le juge à déterminer ce qui relève de la compétence de tel ou tel niveau de collectivité, dans le silence du législateur.

L'intérêt local est reconnu lorsque trois critères sont réunis : un intérêt public, la satisfaction des besoins de la population, et le respect de la neutralité du service public [2].

Le juge administratif fait montre d'une certaine souplesse, et valide des subventions hors territoire de compétence si un intérêt local est mis en avant [3].

Plus largement, l'article L. 5210-3 du CGCT dispose que « *le conseil départemental et le conseil régional intéressés peuvent, à la demande de l'un ou de l'autre, être associés par un établissement public de coopération intercommunale à l'élaboration de tout projet de développement et d'aménagement de son territoire, en vue de fixer des objectifs généraux de partenariat ou de coopération* ».

Outre qu'elle nous semble justifier l'existence juridique de la Feuille de Route du RER Métropolitain initiée par Bordeaux Métropole et adoptée depuis 2018, cette disposition témoigne de l'esprit d'ouverture du législateur en matière de coopération locale, et de l'attention à l'intérêt local en sus des compétences limitativement énumérées. Il est toujours possible d'aller plus loin si l'intérêt local le justifie, et si d'autres principes majeurs comme la neutralité et l'égalité devant le service public sont respectés.

- ***L'intérêt local et la compétence peuvent être démontrés, tant pour le financement de certains travaux sur le périmètre ferroviaire que de ceux entrepris par des collectivités dans le cadre du RER métropolitain.***
- d. La notion d'intérêt local recouvre en fait une vocation générale, une aptitude à intervenir. La notion d'intérêt métropolitain, a été introduite quant à elle par la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 et reprise par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014.

Plus précisément l'intérêt métropolitain est repris notamment à **l'article L. 5217-2 qui utilise les mots "intérêt métropolitain"** et qui dispose :

« I – La métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

2° En matière d'aménagement de l'espace métropolitain :

b) Organisation de la mobilité [...]

6° En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie :

[...]

b) Lutte contre la pollution de l'air ;

[...]

d) Contribution à la transition énergétique ;

e) Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ».

L'action de cofinancer les projets du RER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

- De la mobilité au sens large : le RER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport,
- Du financement des renfort d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

de voyageurs afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du RER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie,

- De la décongestion de son domaine public routier,
- De la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

En conclusion, l'intervention de la métropole dans le financement ou le cofinancement ne se fonde pas sur des dispositifs qui relèvent d'autres collectivités, tels que le Schéma départemental de solidarité territoriale ou le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les possibilités de financement de la Métropole pour le RER M sont couvertes par l'intérêt local et les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

Ainsi, l'action de cofinancer les projets du RER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

- De la mobilité au sens large : le RER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport,
- Du financement des renfort d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire de voyageurs afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du RER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie,
- De la décongestion de son domaine public routier,
- De la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

[1] CE 3 novembre 1997, Commune de Fougerolles n° 169473.

[2] Conclusions de Rémy Schwartz sous CE 28 juillet 1995, Commune de Villeneuve d'Asq n° 129838.

[3] CE 4 avril 2005, Commune d'Argentan n° 264596 ; CE 19 juillet 2011, Commune de Trélazé n° 308544 ; CE 19 juillet 2011, Fédération de la libre pensée et de l'action sociale du Rhône n° 308817 ; CAA Douai 20 octobre 2020, n° 19DA01578.

- L'Etat doit financer 33,3% des travaux soit un total de 45M€, a-t-on la certitude que l'Etat financera bien sa part sachant que le Président de la République a indiqué que l'Etat ne financera que 700M€ pour 13 RER métropolitain, soit une moyenne de 54M€ par agglomération, qui prendra en charge l'éventuelle déficience de l'Etat, cela signifie t-il qu'il ne restera que 9M€ pour la contribution de l'Etat sur les lignes Bordeaux – Le Verdon et St-Mariens – Langon ?

[Réponse Maître d'ouvrage](#)

Pièce F

- Cette étude acoustique plutôt de bonne facture a pourtant deux gros défauts :
 - o elle ne considère que des trains électriques (voir section 6.3.1.1) alors que de nombreux trains thermiques circulent sur ces voies, c'est ainsi que l'on voit circuler régulièrement les BGC Bordeaux – Mont-de-Marsan en thermique sous caténaire, des trains de fret et des trains de l'Infra rouler également en thermique ; de plus, à l'été 2024 devrait être mis en service une liaison nocturne aller-retour d'un train de fret de type autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre opéré par la Brittany Ferries et qui sera la première autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique, sachant qu'une grande partie du trajet entre Bordeaux et Cherbourg se fait sur des voies dépourvues de caténaires, il est très probable que des locomotives thermiques soient utilisées sur toute la longueur du trajet ;

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

Voir ci-dessous

- o elle ne tient pas compte de la réglementation qui oblige à siffler lorsque deux trains se croisent en journée, c'est ainsi que les habitants autour de la gare de Pessac-Centre sont exaspérés depuis la mise place de la navette Macau – Pessac en 2016 car les BGC qui stationnent font beaucoup de bruit lorsqu'ils fonctionnent en thermique (ce qui arrive très souvent vu l'état de la caténaire sur la ligne du Médoc), et sont l'occasion de coups de sifflet permanents lorsqu'il y a croisement en gare avec des autres trains.

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

Voir ci-dessous

- Il s'avère donc nécessaire :
 - o de reprendre cette étude thermique et de mesurer les impacts sonores des trains de fret roulant en thermique sur la section de Lamothe à Libourne, en particulier l'impact du train d'autoroute ferroviaire opéré par la Brittany Ferries qui circulera de nuit en thermique ;

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

[L'étude acoustique a été menée dans les règles de l'art en comparant les trafics en situation de référence \(sans réalisation du projet\) et les trafics en situation de projet \(avec réalisation du](#)

projet de RER M). Les trains thermiques circulant aujourd'hui sont intégrés dans la définition de l'état initial. L'objectif de cette étude acoustique est de vérifier si la mise en œuvre des fréquences supplémentaires entre Libourne et Arcachon conduit à dépasser les seuils de pression acoustique en vigueur. L'accroissement de la desserte au titre du RERM se fera exclusivement par des trains à traction électrique. L'étude acoustique présentée dans le dossier d'enquête publique répond parfaitement et strictement aux obligations réglementaires en vigueur. SNCF Réseau, maître d'ouvrage responsable, SA à capitaux publics, a une obligation de résultat vis-à-vis du respect de ces seuils acoustiques.

- de réfléchir à grillager définitivement les voies autour des gares et des haltes pour permettre une dérogation à l'obligation de siffler lorsque des rames se croisent en journée, c'est d'ailleurs ce qui est fait en Ile-de-France pour les Transilien et les RER.

Réponse Maître d'ouvrage

S'agissant de l'opportunité de grillager les emprises ferroviaires autour des haltes et gares, l'analyse de sécurité n'a pas détecté de besoins supplémentaires de dispositifs anti-intrusion sur le domaine public ferroviaire au niveau des gares et haltes. D'une manière générale, les emprises de SNCF sont clôturées à proximité des gares dès lors qu'il s'agit d'un milieu urbanisé.

- la diapositive en page 58 montre bien les problèmes d'infrastructure sur la section Arcachon – Libourne :
 - o cisaillements à niveau au niveau de la bif de Lamothe, de la bif de la Médoquine, sur le contournement fret, sur l'entrée en gare St-Jean, à la Grave d'Ambarès ;

Réponse Maître d'ouvrage

- o cantonnement et voie unique à la bif de la Médoquine ;

Réponse Maître d'ouvrage

- pourtant, aucune solution de type saut-de-mouton, diminution de la longueur des cantons, modifications du type de signalisation n'est apportée, SNCF Réseau se contentant de dire qu'il n'est pas nécessaire de faire ces travaux pour répondre au besoin de sillons supplémentaires du RER ;

Réponse Maître d'ouvrage

- ces points noirs seront toujours présents, sont et seront toujours des causes de diminution de la robustesse avec un nombre limité de sillons et l'impossibilité d'avoir une quelconque flexibilité ;

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

Le projet de RER M a pour objectif de densifier la desserte afin de réduire les temps d'attente entre deux circulations ferroviaires. Les études d'exploitation ont permis d'identifier les investissements strictement nécessaires à la mise en œuvre de cette nouvelle desserte. Tous les travaux participent à la levée des contraintes d'exploitation recensées et à l'amélioration de la robustesse de la grille et de l'exploitation opérationnelle. Le projet ne crée pas de difficultés et/ou de points de contraintes sur le réseau ferré de Nouvelle-Aquitaine. Les investissements à réaliser au titre du RER M correspondent au strict besoin de la densification du service tel que défini dans la feuille de route du RER M.

- il est vraiment dommage de dépenser des millions d'euros pour faire ce RER sans s'attaquer d'abord à ces points noirs ;

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

Voir ci-dessus

- il est vraiment dommage de faire la halte de Talence-Médoquine sans aucun changement sur la signalisation à cet endroit, les arrêts de chaque circulation à cette halte durant 2 à 3min pénaliseront fortement la robustesse de toutes les circulations sur la ligne d'Arcachon et sur la ligne du Médoc ;

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

Voir ci-dessus

- il est évident que la robustesse des circulations en pâtira, il est évident que les voyageurs seront encore plus mécontents et se plaindront des retards et annulations surtout avec la mise en service de la halte de Talence-Médoquine ;

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

Voir ci-dessus

- est-ce encore une façon pour SNCF Réseau de mettre les collectivités locales au pied du mur, d'attendre le futur désastre, puis d'aller quémander de l'argent auprès de ces mêmes collectivités locales pour résoudre ces points noirs alors que leurs résolutions sont de son seul ressort ?

[Réponse Maitre d'ouvrage](#)

- il serait bien que l'expérience malheureuse du RER de Strasbourg ne se reproduise pas à Bordeaux.

Pièce K

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

- 2 des 3 objectifs du projet sont de « lutter contre la congestion routière de la Métropole » et de « baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants », or l'étude informe en page 25 d' « une compétitivité par rapport à la voiture particulière qui reste en revanche insuffisante sur les flux diamétralisés, dès lors que les origines et destinations finales sont éloignées des gares » et en page 27 « l'impact limité du projet sur les charges routières à l'échelle de l'ensemble du réseau girondin, avec une suppression maximale d'une centaine de véhicules, sur l'axe A660/A63 et sur la RN89 », valeurs d'ailleurs précisées dans le document F volet 2A en page 51 où l'on évalue la baisse à seulement 0,10 à 0,18% du nombre de véhicules.km, soit rien du tout surtout par rapport à la hausse naturelle du nombre de véhicules ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- d'ailleurs, en page 34 du document « Compte-rendu de la concertation des maitres d'ouvrage », SNCF Réseau avait répondu que « 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. » ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- donc l'on va dépenser des millions d'euros pour seulement supprimer une centaine de véhicules ! au contraire de ce que conclut l'étude en page 28, ces 2 objectifs ne seront pas atteints ou alors seulement à la marge ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- pour répondre à ces 2 objectifs, il serait largement plus efficace de mettre à 2x3 voies l'autoroute A63 et de subventionner l'achat de véhicules électriques ou hybrides par les collectivités locales ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- cet état de fait se concrétise dans le tableau 3 de la page 30 où il est indiqué que les « détournés vers le fer depuis la route » ne représentent que 5,2M€, soit 4,3% du « bilan des usagers » ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- le bilan socio-économique de ce projet est catastrophique avec une VAN-SE de -367,9M€ et un TRI tellement mauvais et négatif qu'il en est incalculable (tableau 10 en page 32), de plus aucun des tests de sensibilité ne permettent d'arriver à l'équilibre, au point que les commentaires sont « La valeur actualisée nette du projet est négative. Les avantages créés par le projet ne permettent pas de compenser ses coûts. », « ... le projet est déficitaire même hors investissement. », « Un calcul afin d'estimer la date optimale de mise en service a été réalisé. Il s'agit d'observer si un décalage dans le temps de la mise en service permet d'augmenter la VAN. Il s'avère que ce décalage ne permet pas d'obtenir une VAN positive. » ;

Réponse Maitre d'ouvrage

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique est sincère. Elle a été menée dans les règles de l'art, en respectant l'ensemble des textes réglementaires et fiches outils du ministère de la transition écologique. Cette évaluation répond à une obligation légale d'information du public.

- en page 34, il est dit que la subvention de Nouvelle-Aquitaine pour le RER est de 20%, ceci est absolument faux puisque le niveau R/C est de 24%, ainsi un trajet au coût de 100€ est payé pour 24€ par le voyageur et 76€ par la Région, donc le RER avec un R/C de 15% sera bien plus subventionné que ne le sont actuellement les TER ;

Réponse Maitre d'ouvrage

La prise en charge des surcoûts d'exploitation de la desserte TER est assurée par la Région, faisant de la desserte ferroviaire une priorité pour assurer le report modal à l'échelle de la Gironde. De plus, la Métropole cofinance uniquement les renforts d'offre à partir du service annuel 2021, à hauteur de 50%. Cette participation est matérialisée par le financement des renforts aux services annuels, via conventionnement avec la Région Nouvelle-Aquitaine. Ceci permettant de limiter la participation régionale.

- on considère généralement qu'un réseau de transports en commun est en danger lorsque le ratio R/C est inférieur à 25%, c'est déjà le cas actuellement avec le TER, ce le sera encore plus avec le RER ; l'Etat et les collectivités locales prennent donc un risque énorme qu'il puisse y avoir une défaillance de la Région Nouvelle-Aquitaine à l'avenir, si celle-ci venait à ne plus être en mesure de subventionner le TER et le RER en tant qu'AOT ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Voir ci-dessus

- ainsi avec 2 des 3 objectifs très loin d'être atteints, un bilan socio-économique catastrophique et une mise en danger de l'AOT, la pertinence de ce projet est clairement à

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

remettre en question ; il n'est pas trop tard pour revoir ce projet afin de modifier ses objectifs et d'essayer de le rendre un minimum rentable et acceptable pour la collectivité ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- avec les éléments tels que présentés par cette enquête publique, les commissaires-enquêteurs ne peuvent objectivement que donner un avis défavorable, et le Préfet ne peut clairement pas signer la Déclaration d'Utilité Publique.

Manque de communication

La concertation de 2022 et les contributions à cette enquête publique montrent qu'il existe un grand manque de communication de la part du maître d'ouvrage sur ce projet, laissant croire que ce RER sera la solution à la mobilité des girondins à l'avenir. Il serait bien que le maître d'ouvrage clarifie les points suivants :

- l'interdiction de mettre plus de 6 vélos dans une rame Régio2N : en acceptant plus de vélos, la Région Nouvelle-Aquitaine, mais aussi SNCF Voyageurs, se mettent hors-la-loi puisque ces rames ont été qualifiées et certifiées pour uniquement 6 vélos ; ainsi en cas d'accident menant à des morts ou blessés dus directement ou indirectement aux vélos, la responsabilité de la Région et de SNCF Voyageurs est directement engagée ; il serait bien que la Région Nouvelle-Aquitaine se mette en quête d'une solution pérenne conforme à la législation puis la fasse respecter par SNCF Voyageurs ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Les conditions générales de vente de SNCF Voyageurs indiquent les points suivants :

- Les vélos peuvent être transportés à bord des trains TER gratuitement et sans réservation dans la limite du nombre d'emplacements disponibles à bord du train concerné. (Des mesures spécifiques sont mises en place durant la saison estivale sur certaines lignes TER de la région. Elles sont décrites sur le site TER Nouvelle-Aquitaine.
- Ils doivent être obligatoirement placés dans les espaces vélo aménagés à cet effet. Ils sont signalés par un pictogramme vélo placé sur les portes ou les vitres extérieures des TER où se situent les espaces vélo. Le personnel SNCF des gares et des trains est en droit de refuser l'accès des vélos à bord du train en cas de sur-affluence.
- Le voyageur est responsable de son vélo (transport, maniement, surveillance) tout au long du trajet.
- Les vélos transportés à bord des TER, trottinettes, vélos pliants pliés et autre équipement vélo démonté ne doivent pas entraver la circulation à bord et ne pas générer de risque particulier pour les autres voyageurs.
- Les vélos ne sont pas acceptés dans les autocars réguliers ou de substitution.

- la capacité des rames ; il serait bien que le maître d'ouvrage explique que les rames sont limitées à 81m en raison de la longueur des quais A, B et C en gare Saint-Jean (rames Régio2N extra-courtes) permettant de faire des UM2 de 162m ; il serait bien que le maître d'ouvrage explique qu'il n'est pas envisageable d'avoir des rames de plus grande capacité, d'où la surcharge et des voyageurs devant faire des trajets debout, il serait bien que le maître d'ouvrage explique que ces rames ne seront pas changées avant au moins 30 années, il serait bien que le maître d'ouvrage explique qu'il est impossible de dédier une rame à des vélos sans refaire des modifications de structure lourde et une nouvelle certification qui mènerait à des coûts démesurés ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur différentes haltes/gares entre Libourne et Bordeaux afin d'adapter certains quais afin que tous les points d'arrêt soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines prévues pour le RER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.

L'enjeu de recourir à des rames de Régio2N de 81 m est de disposer d'un parc de rames homogène.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont en place pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région, le Département, et la Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). Du fait des conditions d'exploitation, il n'apparaît pas faisable de disposer d'une rame dédiée aux vélos (temps de chargement/déchargement incompatible avec les tracés horaires).

Pour autant, sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

- il serait bien que le maître d'ouvrage explique que le coût des rames est de l'ordre de 12M€, qui fait qu'il n'est pas possible d'avoir constamment des Régio2N en UM2 pour toute circulation ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- il serait bien que le maître d'ouvrage explique que le passage à la fréquence au quart d'heure est absolument impossible en raison de la capacité des infrastructures qui ne le permettent actuellement pas, il serait bien également que le maître d'ouvrage liste les travaux nécessaires et les coûts associés, même approximatifs, d'un passage à la fréquence au quart d'heure ;

Réponse Maitre d'ouvrage

Au-delà des engagements pris dans le cadre de la feuille de route, portant les aménagements à réaliser sur l'axe Libourne-Arcachon d'ici 2028, une réflexion est amorcée pour envisager une desserte jusqu'au quart d'heure.

- le coût du transport ; il serait bien que le maître d'ouvrage explique que le coût du transport TER est pris en charge à hauteur de 76% par la Région Nouvelle-Aquitaine et que le voyageur ne paie finalement que 24% du coût total du transport ; il serait bien que le maître d'ouvrage explique qu'il est impossible à la Région d'augmenter sa prise en charge sans se mettre en péril ou sans faire des choix budgétaires qui seraient préjudiciables à d'autres secteurs à l'intérieur de ses compétences ;

Réponse Maitre d'ouvrage

- la fiabilité et la robustesse ; il serait bien que le maître d'ouvrage explique que la fiabilité et la robustesse des circulations ne pourront que difficilement être améliorées en raison des capacités limitées de l'infrastructure sur cette ligne.

Réponse Maitre d'ouvrage

Une réponse a déjà été faite précédemment sur la robustesse de l'offre.

Lettre Monsieur BAUBONNE - 7 octobre 2023 :

7 octobre 2023

RER Arcachon-Libourne : Bordeaux Métropole doit passer son tour

D'abord, sur la forme, le dossier semble enfin complet. Il est regrettable que ces différentes données ne paraissent que maintenant alors que le projet est « déjà sur les rails »¹ et qu'il engendre d'ores et déjà des dépenses. Il est également regrettable que la pièce K, l'une des plus lourdes, ne permette pas les recherches par mot-clé. Retrouver une information est par conséquent fastidieux, voire impossible. Par ailleurs, le délai laissé d'un mois pour appréhender l'ensemble du dossier et pouvoir rédiger une contribution qui ne soit pas un simple billet d'humeur paraît largement insuffisant pour de simples citoyens. Cela impose d'y consacrer le moindre moment disponible alors que la concertation menée en 2022 a déjà demandé un investissement important pour les participants. S'il ne s'agit pas d'une stratégie des porteurs de projet visant à épuiser ou à décourager, c'est alors bien mal traiter les citoyens.

Quant au fond, avec un bilan socio-économique désastreux et un bilan carbone ignorant complètement l'impact de l'étalement urbain induit, le projet de RER Arcachon-Libourne voit sa pertinence contestée. D'ailleurs, **le projet ne répond vraiment à aucun des objectifs assignés**, à savoir :

- réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports des habitants des zones périurbaines en offrant des solutions de transport en commun efficaces,
- lutter contre la congestion routière de la Métropole,
- baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants.

Le financement de ce projet repose par ailleurs en premier lieu sur Bordeaux Métropole, ce qui constitue une **violation de la répartition des compétences** opérées par le législateur. Par conséquent, si l'État, le département de la Gironde, la région Nouvelle-Aquitaine voient dans ce projet un projet de solidarité à l'échelle du département, ces collectivités n'ont qu'à le financer intégralement, sans compter sur Bordeaux Métropole qui ne saurait en tout état de cause être la seule intercommunalité contributrice. **Mon avis est défavorable** pour ce projet, notamment en raison de ses conditions de financement.

Réponse Maitre d'ouvrage

A ce jour, la fréquentation de la ligne Libourne-Arcachon est d'environ 10.000 usagers/jour en semaine (2022), en croissance continue ces dernières années en lien avec les développements de desserte et l'attractivité observée sur l'ensemble du réseau TER Nouvelle-Aquitaine. La ligne Libourne-Arcachon est aujourd'hui la plus fréquentée du réseau ferré en Nouvelle-Aquitaine. La mise en œuvre d'une desserte renforcée et diamétralisée sur cette ligne au titre de la feuille de route du RER M va conforter cette situation et répondre à la demande de transport.

Le projet va permettre de participer à la réduction de la congestion routière en reportant 3000 voyageurs par an utilisant un véhicule particulier et 800 voyageurs utilisant un transport en commun routier. Au vu de l'urgence de la lutte contre les gaz à effets de serre émis par le transport routier, tout report quel qu'en soit le volume est à privilégier. Le dossier d'enquête publique n'énonce pas que le projet de RER M éteindra la congestion routière, mais qu'il y participe. Les capacités d'emport des nouveaux services ferroviaires ne seront pas saturées, ce qui permet d'envisager un gain supplémentaire de fréquentation du ferroviaire. A titre d'information, la fréquentation du ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine a crû de près de 30% en

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

2022, permettant de dépasser le niveau atteint avant la crise Covid en 2019. Sur les 9 premiers mois de l'année 2023, la progression de la fréquentation a augmenté de plus de 15% par rapport à 2022. Ces éléments constituent autant de facteurs favorables au report modal de la route vers le rail.

Le bilan carbone présenté dans le dossier d'enquête publique répond aux normes et textes en réglementaires en vigueur. Il intègre la phase d'exploitation du seul secteur ferroviaire. Il est minimisé car il ne prend pas en considération le bilan d'exploitation du mode routier, amputé des reports des passagers de la route vers le fer. Le bilan carbone du projet ferroviaire n'a pas évalué la maintenance en situation de projet car les normes de maintenance (pas temporel d'intervention pour la maintenance de l'infrastructure) sont identiques en situation de référence et en situation de projet du SER M. Il n'existe pas de différentiel entre ces deux situations. Par hypothèse il a été considéré qu'il en était de même pour le mode routier. Si une économie de maintenance devait exister pour le mode routier du fait du report des voyageurs vers le ferroviaire, cela améliorerait le bilan carbone du projet ferroviaire.

Un bilan socio-économique désastreux

Preuve que le projet de RER n'atteint pas ses objectifs, son bilan socio-économique est calamiteux. Pudiquement, le dossier d'évaluation socio-économique se contente de le qualifier de « fortement négatif »¹⁵. C'est un euphémisme avec une **valeur actualisée nette socio-économique de - 320 millions d'euros** ! Pourtant, ce projet engloutirait la somme rondelette de 139 millions d'euros en investissement. Surtout, les RER seraient encore plus déficitaires que les TER actuels puisque le ratio de couverture des dépenses d'exploitation supplémentaires par les recettes nouvelles ne serait que de 15 % contre 20 % pour les TER de Nouvelle-Aquitaine et même 25 % au niveau national hors Île-de-France¹⁶. On ne peut dès lors que s'étonner de la conclusion figurant dans le dossier d'évaluation socio-économique selon laquelle les trains ajoutés sur la ligne Arcachon - Libourne ne sont [...] pas significativement plus déficitaires en exploitation que les TER existants, traduisant l'attractivité des nouveaux services »¹⁷. S'ils ne le sont pas significativement, ils le sont au moins sensiblement ! Les très maigres avantages du RER ne permettent pas de compenser tous ces coûts et ils ne le permettront jamais.

Le dossier d'évaluation socio-économique cherche à relativiser ce bilan désastreux en faisant observer que « les projets de RER métropolitains sont essentiellement capacitaires et créateurs de fréquences supplémentaires pour les usagers, ce qui, dans le cadre normatif du bilan socioéconomique est moins générateur de gain monétarisé que le gain de temps. »¹⁸ En réalité, ce mauvais bilan socio-économique démontre simplement que **le choc d'offre du RER ne permet pas de rendre ce service particulièrement attractif dans le contexte périurbain de la Gironde**. Si le choc d'offre avait été vraiment attractif, le bilan carbone aurait été bien moins mauvais, voire positif. Le dossier le trahit d'ailleurs en relevant que « le Léman Express a par exemple fait l'objet pour sa partie française d'une

¹⁴ *Étude d'impact - Volet 1, Pièce F, p. 341.*

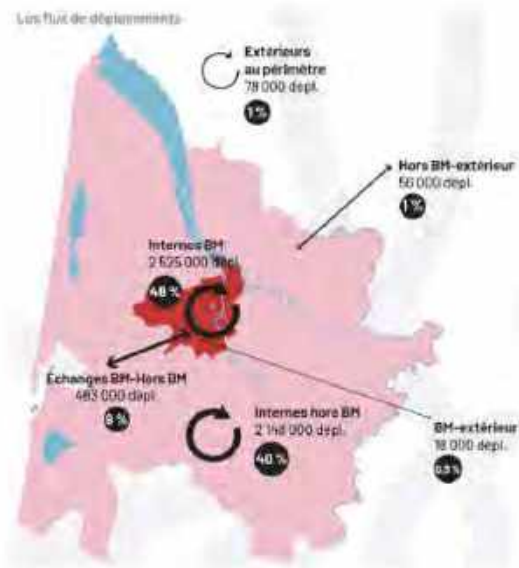
¹⁵ *Dossier d'évaluation socio-économique. Pièce K, p. 68.*

¹⁶ *Dossier d'évaluation socio-économique. Pièce K, pp. 63, 68.*

¹⁷ *Dossier d'évaluation socio-économique. Pièce K, p. 68.*

¹⁸ *Dossier d'évaluation socio-économique. Pièce K, p. 68.*

évaluation socio-économique, qui s'est avérée également négative, mais dans de moindres proportions »¹⁹. La plus forte densité de ce territoire transfrontalier permettait que ce choc d'offre attire un public plus important. De plus, si le projet de RER Arcachon-Libourne répondait à un besoin plus massif, son bilan socio-économique serait également bien moins mauvais. Or l'enquête ménages déplacements de 2021 démontre que les mouvements pendulaires entre la Métropole et les territoires voisins sont paradoxalement relativement peu nombreux : **les échanges entre Bordeaux Métropole et les territoires voisins ne représentent que 9 % des flux en Gironde**²⁰.



De même, si le projet de RER répondait bien au besoin de relier les deux rives de Bordeaux Métropole sans s'arrêter à la gare Saint-Jean, le nombre de personnes qui utiliseraient les services diamétralisés et qui gagneraient ainsi du temps ne serait pas aussi faible qu'il ne l'est. Cela reflète toute la communication autour de ce projet qui permettrait de gagner du temps en mettant la gare de Cenon à 14 minutes de la gare de Pessac, comme si ces deux gares étaient vraiment l'origine et la destination de beaucoup d'usagers ! Qu'importe d'aller de la gare de Cenon à la gare de Pessac quand se rendre à ces gares ou les quitter demande de longues minutes et des ruptures de charge ? **Ces liaisons diamétralisées de gare à gare convainquent peu de monde** comme le démontre le bilan socio-économique.

Le bilan socio-économique désastreux du RER Arcachon-Libourne n'est donc pas la preuve de l'inadaptation de cet outil de mesure qui ne parviendrait pas à bien prendre en compte l'ensemble des avantages d'un projet de RER. Il est au contraire la **preuve de la maigre pertinence d'un choc de l'offre dans le contexte girondin**. Face à ce mauvais résultat, le dossier suggère pourtant de casser le thermomètre pour définir un nouvel outil, qui, on l'imagine bien, donnera les résultats arrangeant le plus les porteurs de projet : « Des réflexions sont en cours au sein de la DGITM pour mieux appréhender d'un point de vue méthodologique les projets de RER métropolitains »²¹.

Le désastreux bilan socio-économique du RER Arcachon-Libourne n'empêche pas Bordeaux Métropole d'en devenir le principal financeur (46,86 millions d'euros soit 34 % du coût total). Par ailleurs, la répartition des coûts d'exploitation ne paraît nullement exposée alors que cela consoliderait sans doute la place de **la métropole comme collectivité la plus engagée financièrement**. Pourtant, Bordeaux Métropole a, dans le cadre de son schéma des mobilités, rationalisé le choix des projets de transport à financer en posant trois critères :

- la performance technique qui vise l'amélioration significative de l'offre de transports et des conditions de déplacement des usagers ;

¹⁹ Dossier d'évaluation socio-économique. Pièce K, p. 68.

²⁰ A'urba, Enquête mobilité Gironde 2021. Les pratiques de déplacements des Girondins. Principaux résultats, 2022, p. 12.

²¹ Dossier d'évaluation socio-économique. Pièce K, p. 68.

Réponse Maitre d'ouvrage

Les investissements présentés dans le dossier d'enquête publique correspondent au strict besoin de modernisation de l'infrastructure pour donner satisfaction à l'offre de service cadencée et diamétralisée sur Libourne-Arcachon du RER M. Depuis plusieurs années l'offre de service s'est accrue à infrastructure constante. Celle-ci a désormais atteint les limites capacitaires et de puissance électrique pour les trafics actuels. Elle n'est plus à même de supporter un accroissement de circulations sans investissements de développement du réseau ferré. Les travaux présentés dans le dossier d'enquête publique constituent des dépenses de développement liées au RER M. La nécessité de renforcement des IFTE est liée à l'accroissement sensible de la desserte entre Bordeaux et Arcachon dans le cadre de la mise en œuvre de la feuille de route du RER M.

L'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique est sincère. Elle a été menée dans les règles de l'art, en respectant l'ensemble des textes réglementaires et fiches outils du Ministère de la transition écologique (MTE) : mobilisation des valeurs tutélaires, comparaison entre situation de référence (sans le projet de RER M) et situation de projet (avec réalisation du projet de RER M), prise en considération des externalités (acoustique, accidentologie, congestion, émission de GES et de particules, ...), investissements strictement nécessaires à la mise en œuvre de la feuille de route du RER M. Cette évaluation répond à une obligation légale d'information du public. Elle est une des composantes d'aide à la décision de réalisation du projet.

Dans la pièce K du dossier d'enquête publique, il est rappelé dans la synthèse que le bilan de l'évaluation socioéconomique était un résultat attendu : "les projets de RER Métropolitains sont essentiellement capacitaires et créateurs de fréquence supplémentaires pour les usagers, ce qui, dans le cadre normatif du bilan socioéconomique est moins générateur de gain monétarisé que le temps. Les gains plus qualitatifs liés au choc d'offre permis par le RER Métropolitain, comme l'extension de l'amplitude horaire, la continuité du service toute la journée, seront bien réels pour les voyageurs mêmes s'ils sont difficilement monétarisables dans l'évaluation".

Le taux de couverture des coûts par les recettes de 15% auquel il est fait référence concerne le taux de couverture marginal, c'est à dire celui dédié aux renforts de desserte. Il ne s'agit pas du taux moyen de couverture de l'ensemble de l'offre RER.

Concernant la diamétralisation, s'agissant d'un nouveau service, par définition, ce n'est qu'à partir de la mise en œuvre qu'on pourra en mesurer l'effet. Il faut que les usagers se l'approprient, avec les changements de comportement induits. La diamétralisation permet d'offrir des services directs sans rupture de charge en gare de Bordeaux Saint-Jean, rendant plus attractif le mode ferroviaire

Les coûts d'exploitation se répercutent au départ à l'Autorité Organisatrice, donc la Région et non la Métropole. La volonté de la Métropole de participer à la prise en charge des coûts d'exploitation ne relève pas de l'évaluation socio-économique.

- la performance budgétaire et technico-financière qui vise la bonne allocation des moyens ;
- la qualité de vie et l'impact sur l'environnement pour préserver les ressources naturelles.²²

Ces critères sont intégrés au schéma lui-même comme le traduit la phrase suivante : « [Il] sera poursuivi dès lors qu'il répondra aux trois critères définis dans ce schéma (performances techniques, économiques et environnementales). »²³ Lors du Conseil de Bordeaux Métropole du 23 septembre 2021, le vice-président délégué à la stratégie des mobilités, Clément Rossignol-Puech, déclarait : « Par ailleurs, nous avons essayé d'objectiver les choses par l'application de trois critères objectifs sur l'ensemble des projets de transport [...] : la performance budgétaire et technico-financière, à savoir combien coûte cet investissement pour cette ligne de transport en commun ? mais également la fameuse valeur actualisée nette, la VAN, le bilan socio-économique : est-ce rentable ou pas pour l'agglomération ? [...] ». Le président de Bordeaux Métropole ajoutait à propos d'un projet de transport dont la VAN était comprise entre 1 et 10 millions d'euros : « La VAN (Valeur actualisée nette) n'est pas suffisante »²⁴. Que dire par conséquent d'un projet avec une VAN négative de -320 millions d'euros ?

En finançant un projet avec une telle VAN, Bordeaux Métropole ne respecte pas une règle qu'elle s'est elle-même donnée. Elle contrevient ainsi à un principe devant guider l'action des collectivités et au respect duquel veille le juge administratif (voir par exemple Conseil d'État, 29 janvier 2018, req. n° 407350, *Ligue pour la protection des oiseaux*). **Tout financement de ce projet par Bordeaux Métropole serait, pour cette raison, illégal.** En conséquence, si le projet doit être poursuivi, cela ne peut être que sans le soutien de Bordeaux Métropole qui, d'ailleurs, agit hors compétence.

[Réponse Maître d'ouvrage](#)

Un financement de Bordeaux Métropole illégal et problématique

Bordeaux Métropole est la principale collectivité locale à financer le projet de RER entre Arcachon et Libourne²⁵.

Pourtant, il est admis avec une étonnante insouciance dans le dossier d'enquête publique que « Bordeaux Métropole participe au financement du volet ferroviaire de la feuille de route du RER Métropolitain, au-delà de ses compétences »²⁶. L'article L. 2121-3-1 du code des transports ne permet aux métropoles que de « contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte ». **Face au désengagement de l'État et de la région qui assument une part sensiblement inférieure des investissements nécessaires au projet de RER Arcachon-Libourne (32 % pour l'État et seulement 17 % pour la région !) alors que ce sont les acteurs compétents, Bordeaux Métropole est propulsée principal financeur d'équipements et de services situés en dehors de son ressort territorial, en violation des dispositions du code des transports.**

Le juge administratif sanctionne depuis très longtemps les collectivités agissant en dehors de leurs attributions (Conseil d'État, 2 août 1912, req. n° 40536) : **respecter la répartition législative des compétences n'est pas une option**. L'État a bien sûr tout intérêt à laisser Bordeaux Métropole s'engager au-delà de ses compétences puisque cela lui permet, comme à son habitude, de faire

Ferroviaire (hors Médocquaine)			Halte Médocquaine			Espaces public (Médocquaine)		
État	33,33%	39,8	État	33,33%	6,4	Région	16%	0,5
Métropole	33,33%	39,8	Métropole	33,33%	6,4	Métropole	46%	1,7
Département	18,86%	21,7	Région	33,33%	6,4	Talence	2%	0,1
Région	14,84%	17,0	total		19,1	FEDER	26%	1,3
	total	118,3				total		3,6

Répartition totale		
Métropole	46,9	34%
État	45,1	32%
Région	23,9	17%
Département	21,7	16%

²² Bordeaux Métropole, *Rapport n° 37036*, p. 6.

²³ Fiche n° 4 annexée à la délibération n° 2021-430 du 23 septembre 2021, p. 7.

²⁴ *Procès-verbal analytique du Conseil de Bordeaux Métropole du 23 septembre 2021*, p. 24.

²⁵ *Estimation sommaire des dépenses. Pièce E*, p. 3.

²⁶ *Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives. Pièce A*, p. 4.

financer par d'autres ses propres compétences. Il est irresponsable pour Bordeaux Métropole de tomber à nouveau dans le piège (après le financement de la rocade).

Parmi les grands gagnants de l'opération « RER métropolitain », il y a la région Nouvelle-Aquitaine. Si son vice-président délégué aux mobilités n'hésite jamais à tancer l'État qui prendrait la région pour un « cochon-payeur » (expression non retranscrite dans le verbatim de la réunion d'Arcachon...), il ne montre pas la même émotion quand c'est la région qui prend Bordeaux Métropole pour un « cochon-payeur ». Même si la région affirme que le RER métropolitain « ne relève pas directement de son champ de compétences »²⁷, elle est bien « l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional » (article L. 2121-3 du code des transports). Il s'agit encore d'un coup de communication censé montrer une région extrêmement volontariste. Au contraire, la région fait supporter à la métropole le financement à 50 % d'un matériel roulant, qu'elle finançait intégralement jusque-là quand le service s'appelait moins pompeusement TER. Pourtant, ce matériel roulant est appelé à desservir d'autres territoires que le territoire métropolitain. Or, faut-il le rappeler, l'article L. 2121-3-1 du code des transports n'autorise la métropole à cofinancer qu'un service ferroviaire « dans [son] ressort territorial ». **Le projet de RER métropolitain signe donc en réalité un désengagement de la région, au détriment des finances métropolitaines.**

Réponse Maitre d'ouvrage

En préambule il semble utile d'apporter un éclairage sur le côté opérationnel du plan financier du dossier. En effet, si l'on décompose en ordre de grandeur la portée financière de la Métropole dans le projet RERM il est nécessaire de distinguer la participation :

- Aux infrastructures : sur le périmètre du RER Métropolitain financé par la Métropole, le principe est un financement égalitaire, au 1/3 entre l'Etat, la Région/le Département et la Métropole. La part Métropolitain est donc d'un tiers.
- A l'exploitation : la Métropole cofinance uniquement les renforts d'offre à partir du service annuel 2021, à hauteur de 50%. Cette participation est matérialisée par le financement des renforts aux services annuels, via conventionnement avec la Région Nouvelle-Aquitaine. L'exploitation est donc majoritairement financée par la Région.
- Aux renforts de matériel : dans l'acquisition de nouveaux matériels la Métropole n'est appelée que pour les matériels attribués au RERM et indispensables à la réalisation des renforts d'offre. Le cofinancement est à hauteur de 50%. Ils ne serviront pas à l'exploitation des autres lignes du réseau TER.

Les possibilités de financement de Bordeaux Métropole pour le RER M sont strictement encadrées, d'une part par le principe de spécialité territoriale et l'intérêt local, d'autre part par les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

a L'intérêt local

Le principe de spécialité territoriale, applicable à la délimitation des compétences, l'est également à la délimitation du territoire que les subventions publiques peuvent irriguer [1].

La notion d'intérêt local peut aujourd'hui aider le juge à déterminer ce qui relève de la compétence de tel ou tel niveau de collectivité, dans le silence du législateur.

L'intérêt local est reconnu lorsque trois critères sont réunis : un intérêt public, la satisfaction des besoins de la population, et le respect de la neutralité du service public [2].

Le juge administratif fait montre d'une certaine souplesse, et valide des subventions hors territoire de compétence si un intérêt local est mis en avant [3].

Plus largement, l'article L. 5210-3 du CGCT dispose que « le conseil départemental et le conseil régional intéressés peuvent, à la demande de l'un ou de l'autre, être associés par un établissement public de coopération intercommunale à l'élaboration de tout projet de

développement et d'aménagement de son territoire, en vue de fixer des objectifs généraux de partenariat ou de coopération ».

Outre qu'elle nous semble justifier l'existence juridique de la Feuille de Route du RER Métropolitain initiée par Bordeaux Métropole et adoptée depuis 2018, cette disposition témoigne de l'esprit d'ouverture du législateur en matière de coopération locale, et de l'attention à l'intérêt local en sus des compétences limitativement énumérées. Il est toujours possible d'aller plus loin si l'intérêt local le justifie, et si d'autres principes majeurs comme la neutralité et l'égalité devant le service public sont respectés.

- L'intérêt local et la compétence peuvent être démontrés, tant pour le financement de certains travaux sur le périmètre ferroviaire que de ceux entrepris par des collectivités dans le cadre du RER métropolitain.

b La notion d'intérêt local recouvre en fait une vocation générale, une aptitude à intervenir. La notion d'intérêt métropolitain, a été introduite quant à elle par la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 et reprise par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014.

Plus précisément l'intérêt métropolitain est repris notamment à l'article L. 5217-2 qui utilise les mots " intérêt métropolitain" et qui dispose :

« I – La métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

2° En matière d'aménagement de l'espace métropolitain :

b) Organisation de la mobilité [...]

6° En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie :

[...]

b) Lutte contre la pollution de l'air ;

[...]

d) Contribution à la transition énergétique ;

e) Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ».

L'action de cofinancer les projets du RER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

- De la mobilité au sens large : le RER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport,
- Du financement des renfort d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire de voyageurs afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du RER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie,
- De la décongestion de son domaine public routier,
- De la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

En conclusion, l'intervention de la métropole dans le financement ou le cofinancement ne se fonde pas sur des dispositifs qui relèvent d'autres collectivités, tels que le Schéma départemental de solidarité territoriale ou le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les possibilités de financement de la Métropole pour le RER M sont couvertes par l'intérêt local et les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

Ainsi, l'action de cofinancer les projets du RER métropolitain par Bordeaux Métropole, outre son intérêt local, entre pleinement dans le champ de compétence métropolitain attribué par le législateur, au titre :

- De la mobilité au sens large : le RER M s'interfaçant avec le réseau TBM de transports publics urbains, Bordeaux Métropole a intérêt à disposer, même s'il n'est pas l'autorité d'un service ferroviaire efficient et parfaitement coordonné en termes d'horaire avec son propre réseau de transport,
- Du financement des renfort d'offres : l'article L.2321-3-1 du Code des transports donne la faculté aux Métropoles de contribuer au financement d'un service ferroviaire de voyageurs afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Les renforts d'offre du RER Métropolitain entrent pleinement dans cette catégorie,
- De la décongestion de son domaine public routier,
- De la lutte contre la pollution de l'air et à la maîtrise de dépense énergétique.

[1] CE 3 novembre 1997, Commune de Fougerolles n° 169473.

[2] Conclusions de Rémy Schwartz sous CE 28 juillet 1995, Commune de Villeneuve d'Ascq n° 129838.

[3] CE 4 avril 2005, Commune d'Argentan n° 264596 ; CE 19 juillet 2011, Commune de Trélazé n° 308544 ; CE 19 juillet 2011, Fédération de la libre pensée et de l'action sociale du Rhône n° 308817 ; CAA Douai 20 octobre 2020, n° 19DA01578.

Une solidarité à sens unique

Alors que son bilan socio-économique est désastreux et qu'il favorise l'étalement urbain, le projet de RER Arcachon-Libourne ne peut plus se justifier (éventuellement) que par la solidarité entre les territoires girondins. Juridiquement, Bordeaux Métropole n'est pas compétente pour financer la solidarité sur un périmètre départemental qui n'est pas le sien. Il existe des collectivités pour cela. Le département est ainsi compétent « pour promouvoir les solidarités, la cohésion territoriale » (article L. 3211-1, CGCT) et pour élaborer « un schéma départemental de la solidarité territoriale sur son territoire » (article L. 3211-1-1, CGCT). Il est même chef de file en matière de solidarité des territoires (article L. 1111-9, CGCT). La région est quant à elle chef de file en matière d'aménagement et de développement durable du territoire (article L. 1111-9, CGCT), ce qui lui permet notamment de favoriser l'égalité entre les territoires si elle le souhaite au travers par exemple du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. L'État est quant à lui compétent pour développer les grandes infrastructures resserrant les liens entre les territoires. Par conséquent, **il ne revient qu'à l'État, à la région et au département de développer, s'ils le souhaitent, la solidarité à l'échelle de la Gironde et donc de financer le RER.** Et pourquoi Bordeaux Métropole devrait-elle violer cette répartition des compétences pour s'engager aux côtés de ces collectivités au nom de la solidarité sur un territoire qui la dépasse alors que ces collectivités sont souvent récalcitrantes pour soutenir la métropole dans l'exercice de ses propres compétences ? Quand Bordeaux Métropole finance la mise en place et l'exploitation du RER Arcachon-Libourne, **ni la région ni le département ne soutient la métropole pour construire et exploiter les infrastructures de transport en commun métropolitain !** C'est donc bien d'une solidarité à sens unique dont il s'agit puisqu'elle ne joue qu'au profit des autres collectivités et toujours au détriment de la métropole. D'ailleurs, s'il faut impliquer Bordeaux Métropole au titre de la solidarité sur un périmètre qui la dépasse, **il est incompréhensible que ce soit la seule intercommunalité à s'engager.** En facilitant les déplacements entre la périphérie et le centre, le RER facilite aussi les stratégies d'évitement fiscal des contribuables métropolitains. Pourquoi en effet continuer à assumer par ses impôts des charges de centralité que l'on peut éviter en s'installant dans une intercommunalité voisine tout en pouvant, malgré tout, profiter du service ? Ce problème serait écarté si toutes les intercommunalités finançaient le RER métropolitain. Mais, en l'état, le RER métropolitain dessert déjà et desservira demain des intercommunalités qui ne participent pas financièrement, bien qu'elles n'hésitent jamais à donner leur avis et à revendiquer toujours plus de services. Il est d'ailleurs très ironique de retrouver dans le dossier d'enquête publique tous ces avis laudatifs de collectivités territoriales et de groupements qui ne financent rien²⁸ ! Le vice-président de la région Nouvelle-Aquitaine délégué aux mobilités a beau jeu d'affirmer que les autres intercommunalités « sont bienvenues au club »²⁹ des financeurs. Pourquoi une intercommunalité accepterait-elle de financer le RER alors que ce n'est pas

²⁷ Dossier de concertation, 2022, p. 14

²⁸ Avis des collectivités. Pièce J.

²⁹ Verbatim de la réunion publique d'Arcachon du 26 septembre 2022, p. 20.

posé comme une condition à sa desserte? Sans doute est-il utile de rappeler que les intercommunalités autour de la métropole se sont pour beaucoup constituées de manière défensive, pour éviter de partager leurs ressources et de participer au financement des charges de centralité. Autrement dit, **la solidarité avec la métropole n'est pas historiquement dans l'ADN des territoires voisins**. Il est d'autant plus surprenant de voir ces derniers exiger aujourd'hui la solidarité de la métropole, qui concentre souvent plus de pauvreté et moins de richesse qu'eux.



Revenus de la population (les plus hauts revenus figurent en rouge, les plus faibles en bleu)
Source : <https://eurostat.github.io/gridviz/examples/FR.html>



Part des ménages pauvres
Source : <https://eurostat.github.io/gridviz/examples/FR.html>

[Réponse Maître d'ouvrage](#)

Quel impact pour un projet alternatif ?

Au regard du dossier d'enquête publique, il apparaît que **la seule création de la halte Talence-Médoquine attire une grande partie des 5 000 voyageurs ferroviaires supplémentaires**, pour un coût de 22,7 millions d'euros, soit à peine 16 % du coût du projet de RER Arcachon-Libourne. Par conséquent, il est regrettable de n'avoir pas étudié un projet alternatif consistant uniquement en la réalisation de cette halte. La participation de Bordeaux Métropole pour cette halte est d'ailleurs conforme à l'article L. 2121-3-1 du code des transports.

Mickaël BAUBONNE
Enseignant-chercheur en droit public
m.baubonne@gmail.com

Réponse Maitre d'ouvrage

Restreindre les aménagements à uniquement ceux de Talence-Médoquine n'est pas un projet alternatif viable. Sans l'ensemble des aménagements prévus, il n'y aurait pas le même niveau de service et donc la même attractivité. Les voyageurs attendus à Talence-Médoquine ont été estimés sur la base de l'offre de service du RER Métropolitain, cadencement à la demi-heure mais aussi diamétralisation et donc apport des voyageurs en provenance du segment côté Libourne. L'offre de service RERM a donc un effet démultiplicateur sur la fréquentation prévisionnelle envisagée pour la halte.

Pierre QUERRIOUX - 19/10/2023
52, route des Lacs, La Hume
33470 GUJAN-MESTRAS

ENQUETE PUBLIQUE RER METROPOLITAIN LIBOURNE - ARCACHON

Ma contribution :

1) sur le trajet concerné :

pas de remarque particulière, empruntant essentiellement la liaison entre La Hume et Bordeaux AR.

2) sur les gares concernées :

La réactivation de la gare de **Talence Médoquine** favorisera notamment la desserte de Talence et de son campus en réservant une possible correspondance avec la ligne du Médoc.

- La gare de **Facture Biganos**, bien que non directement concernée d'après ce projet, devrait bénéficier d'un meilleur équipement concernant les correspondances de voie à voie. En effet, les passagers et leurs bagages doivent emprunter des escaliers particulièrement raides et un passage souterrain mixte piétons-vélos sombre et non sécurisé.

L'installation d'ascenseurs reliés à un passage souterrain digne de ce nom s'impose, comme déjà réalisé à La Teste de Buch et Gujan-Mestras.

Réponse Maitre d'ouvrage

La mise en accessibilité PMR de la gare de Facture-Biganos figure dans le Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA AD'AP), élaboré entre les services de l'Etat, SNCF et la Région Nouvelle-Aquitaine. A ce titre, l'accès aux trains sera accessible pour les PMR. Le choix des aménagements à mettre en œuvre est en cours d'étude. La réalisation du projet est programmée en 2026.

3) sur la sécurité des voyageurs et des piétons lors de la traversée des voies :

La commune de **Gujan-Mestras**, prise comme référence, dispose de plusieurs passages pour piétons accessibles par des portillons ; celui de la gare de La Hume a une double fonction : donner accès au quai en direction de Bordeaux et Libourne et permettre le passage des piétons et des cyclistes vers le port et le quartier d'habitation riverain.

Il est particulièrement emprunté durant les périodes touristiques.

Ce passage comme les autres est protégé par une signalisation lumineuse : avec l'augmentation du trafic lié à la création de la ligne RER, le STOP lumineux prend encore plus d'importance.

Afin de renforcer la sécurité, le rétablissement d'un signal sonore fonctionnant simultanément avec le signal optique semble judicieux : la sécurité n'a pas de prix et deux précautions valent mieux qu'une.

[Réponse Maître d'ouvrage](#)

4) Sur la desserte des gares et la programmation du trafic :

La nouvelle ligne a une double vocation :

- . assurer le transport des personnes au quotidien entre les différents pôles résidentiels et les lieux d'emplois, les administrations et les centres économiques.
- . transporter les touristes et vacanciers depuis Bordeaux vers les stations du Bassin d'Arcachon et vice-versa.

Une préoccupation est commune à chaque type de voyageurs :

- . les premiers souhaitent rejoindre rapidement leur lieu d'emploi ou leur domicile
- . les seconds à l'aller comme au retour viennent de passer ou s'apprêtent à passer plusieurs heures dans les trains « grandes lignes » incluant les temps de correspondance, voir des avions depuis ou vers l'aéroport de Bordeaux Mérignac ; ils souhaitent atteindre leur destination au plus tôt et dans les meilleures conditions de confort.

Pour satisfaire ce souhait bien compréhensible, créer des trains semi-direct en alternance avec des trains omnibus présente un intérêt indéniable.

Pour exemple, en région parisienne, la ligne RER desservant l'aéroport Roissy Charles de Gaulle alterne au Nord les trains omnibus et les semi direct entre les gares du Nord, d'Aulnay et celles de l'aéroport.

Dans cet esprit, il s'agirait de concevoir à partir de Libourne puis Bordeaux des semi-directs desservant directement Fature-Biganos puis toutes les gares du Sud Bassin (et inversement).

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Ces liaisons plus rapides pourraient être programmées pour assurer certaines des correspondances avec les lignes TGV et inter-cités.

Réponse Maitre d'ouvrage

Dans le cadre de la feuille de route du SER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine d'ici 2028. Cela correspond à 64 circulations/jour. Le choix est fait dans ce cadre de créer des dessertes Facilit'R (omnibus) pour que le cadencement puisse être proposé sur l'ensemble des points d'arrêt.

Cette desserte est complétée par le restant de l'offre TER régionale vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Dax et Mont-de-Marsan, permettant cette desserte semi-directe entre de principaux arrêts de l'axe : Libourne, Bordeaux, Pessac, Biganos-Facture.

5) Sue les nouvelles rames annoncées :

Elles sont prévues plus longues afin d'augmenter leur capacité de transport, moyennant certains allongements de quais.

Le constat actuel est fait qu'aux heures de grande affluence, les conditions de confort et de sécurité ne sont pas parfaitement garanties, notamment avec l'accroissement de la présence de bicyclettes et de vélos à assistance électriques dont certains modèles s'avèrent particulièrement volumineux et encombrants.

S'y ajoute pour la clientèle de vacanciers et de touristes la difficulté à trouver une place pour leurs bagages : situation notoire dans les rames Bombardier actuelles où pour atteindre un hypothétique rack à bagages, il faut escalader et redescendre plusieurs marches enjambant les bogies, dans un environnement souvent très encombré.

Nous suggérons que les concepteurs de ces rames tiennent compte des différentes catégories d'utilisateurs en offrant plusieurs aménagements adaptés aux besoins de chaque clientèle ; ces aménagements intérieurs seraient modulables selon les périodes du calendrier.

Les portes d'accès pourraient comporter des repères optiques différenciés, modifiables selon l'affectation des wagons de manière à permettre une visualisation facile lors de l'arrivée en gare.

L'information pourrait apparaître également sur les tableaux optiques de signalisation dans les gares, en complétant la composition de chaque rame : l'exemple cette fois vient de Suisse où chaque voiture est identifiable (n° et affectation de la voiture et 1^{ère}/seconde) en tenant compte du sens de circulation du train.

Réponse Maitre d'ouvrage

Pour répondre au besoin de capacité, en plus d'une amélioration de la fréquence des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains

quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir des double-rames de Régio2N (soit 162 m). La Région a commandé 18 nouvelles rames, dont certaines pour le RER M cofinancées par Bordeaux Métropole, pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sécurisés sont en place pour chaque rame circulant sur l'axe Libourne-Arcachon. Ces emplacements sont bien identifiés sur les portes en amont de la rentrée dans le train. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région, le Département, et la Métropole sur son périmètre, cherchent à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).

Les projets de PEM et d'une manière générale les aménagements d'espaces publics autour des gares sont de la responsabilité des communes et EPCI qui doivent s'approprier le projet. Ils doivent être à l'initiative pour faire évoluer les capacités de stationnement (tous modes) autour des points d'arrêt sur leur territoire. Les partenaires du RER Métropolitain sont prêts à les accompagner, en s'appuyant sur les modalités déjà en vigueur, tels que le règlement d'intervention de la Région Nouvelle Aquitaine.

Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER.

Annexe 1 Publicité dans les journaux



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON

Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres

Une enquête publique unique, préalable aux déclarations de projet définies à l'article L.1234-1 du code de l'environnement, portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, est ouverte du **mercredi 20 septembre 2023 à 9h** au **vendredi 20 octobre 2023 à 17h**.

SNCF Réseau, représenté par la Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Gares & Connexions, représentée par la Direction Régionale Gares Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole sont maîtres d'ouvrage du projet sur leur périmètre respectif.

Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau
17, rue Cabanac - Immeuble Spinacker - 4^{ème} étage,
CS 81926 - 33 081 Bordeaux cedex.

SNCF Gares & Connexions
Direction Régionale des Gares
Nouvelle-Aquitaine
Gare Saint-Jean, Place Demarcy
33000 BORDEAUX

Bordeaux Métropole
Direction de la Métropole
Direction Générale Mobilités
Espace des Citoyens - Gaijfe
33049 Bordeaux cedex

SNCF Réseau est l'autorité compétente pour porter les procédures d'évaluation environnementale et d'enquête publique pour le compte des trois maîtres d'ouvrage.

La mise en œuvre du projet de RER métropolitain entre Libourne et Arcachon s'accompagne des aménagements suivants :

- L'aménagement de deux terminus en gare de Libourne et Arcachon ;
- La création d'un pôle d'échange multimodal à Talence-Médocaine ;
- Des adaptations de quais à Saint-Loubès, Vayres, Saint-Sulpice-et-Cameyrac ;
- Des adaptations de quel et de la création d'un ouvrage gévélé de franchissement à Bassens ;
- La création d'une sous-station électrique à Gujan-Mestras.

Le dossier d'enquête publique sera consultable aux horaires habituels d'ouvrages dans les lieux suivants : Mairie d'Arcachon, Mairie de Bassens, Mairie de Gujan-Mestras, Mairie de Libourne, Mairie de Saint-Loubès, Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Mairie Talence, Mairie de Vayres, Bordeaux Métropole, Cité municipale de Bordeaux.

Siège de l'enquête aux horaires de bureau
(8h30-17h00 et 14h00-17h00)
Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau
17, rue Cabanac - Immeuble Spinacker - 4^{ème} étage,
CS 81926 - 33 081 Bordeaux cedex.

De plus, l'ensemble des documents constituant le dossier d'enquête sera également accessible sur un poste informatique mis à la disposition du public au siège de l'enquête et téléchargeable sur le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/rem-libourne-arcachon>.

Conformément aux articles L.1234-1 et R.1234-9 du Code de l'environnement, le dossier d'enquête est consultable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Une étude d'impact relative au projet a été réalisée et a donné lieu à un avis de l'inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable dans sa formation d'Autorité Environnementale. L'étude d'impact et cet avis sont joints au dossier d'enquête publique avec les réponses des maîtres d'ouvrage.

Pendant toute la durée de l'enquête, un registre papier établi sur feuillets non numérotés, ouvert par le Président de la commission d'enquête, coté et paraphé par les commissaires enquêteurs, sera disponible aux lieux de l'enquête précités. Les observations pourront être consignées par écrit et adressées directement sur ce registre.

Un poste informatique sera également mis à la disposition du public au siège de l'enquête aux horaires de bureau (8h30-17h00 et 14h00-17h00), afin de permettre la consultation du dossier d'enquête et la transmission d'observations et propositions du public.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut transmettre ses observations et propositions.

Les observations et propositions du public peuvent être adressées par voie postale à la commission d'enquête au siège de l'enquête à l'adresse suivante :

Monsieur Gérard CHARLES,
Président de la commission d'enquête
Projet RER Libourne - Arcachon
17, rue Cabanac - Immeuble Spinacker -
CS 81926 - 33 081 Bordeaux cedex.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut également transmettre ses observations et propositions sur le registre en ligne disponible sur le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/rem-libourne-arcachon> ainsi qu'à l'adresse électronique suivante : rem-libourne-arcachon@ma.registre-numerique.fr.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, par voie électronique, ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur lors de ses permanences, sont consultables sur le site internet mentionné ci-dessus : <https://www.registre-numerique.fr/rem-libourne-arcachon>.

Les observations et propositions du public sont communicables aux tiers de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Toute observation parvenue par courrier ou voie électronique après le jour et l'heure de clôture de l'enquête, soit le 20 octobre 2023 à 17h, sera jugée irrecevable.

Monsieur CHARLES, Monsieur FICQ et Madame GONCINI, désignés en qualité de commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations et propositions écrites et orales dans le lieu, aux jours et heures ci-dessous mentionnées :

Mairie d'Arcachon
Le lundi 25 septembre de 8h30 à 12h30
Le samedi 30 septembre de 9h00 à 12h00
Le vendredi 5 octobre de 13h30 à 17h00

Mairie de Bassens
Le mardi 10 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Gujan-Mestras
Le lundi 25 septembre de 13h30 à 17h00
Le vendredi 5 octobre de 8h30 à 12h15
Le jeudi 12 octobre de 8h30 à 12h00

Mairie de Libourne
Le mercredi 20 septembre de 08h00 à 12h00
Le vendredi 20 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Saint-Loubès
Le mardi 10 octobre de 9h00 à 12h30

Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac
Le mercredi 27 septembre de 9h00 à 12h00

Mairie Talence
Le jeudi 28 septembre de 8h00 à 12h00
Le mardi 3 octobre de 14h00 à 19h00
Le samedi 7 octobre de 9h00 à 12h00
Le vendredi 13 octobre de 13h00 à 16h00

Mairie de Vayres
Le samedi 23 septembre 2023 de 9h00 à 12h00

Bordeaux Métropole
Le lundi 25 septembre de 14h00 à 17h00

Mairie de Bordeaux
Le lundi 25 septembre de 8h30 à 12h00

Siège de l'enquête
SNCF Réseau - Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine
Immeuble le Spinacker 17 rue Cabanac - CS 81926 - 33081 BORDEAUX Cedex
Le mercredi 20 septembre de 9h00 à 12h00
Le vendredi 20 octobre de 14h00 à 17h00

Toute information peut être obtenue auprès de SNCF Réseau, par mail : edouard.paran@rsn.sncf.fr ou par courrier à l'adresse suivante : **Monsieur Edouard PARAN**, SNCF Réseau Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine Immeuble Spinacker - 17, rue Cabanac CS 82133 331 BORDEAUX Cedex

Dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête, la commission d'enquête transmettra à SNCF Réseau son rapport et ses conclusions motivées, ainsi que l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexes.

La commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Bordeaux.

Après clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront rendus publics pendant un an.

- par voie dématérialisée sur le site : <https://www.registre-numerique.fr/rem-libourne-arcachon>
- au siège de l'enquête publique (Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau) où ils pourront être consultés sur support papier.

Au terme de l'enquête, et dans un délai de 12 mois suivant la clôture de l'enquête, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole pourront se prononcer sur leur périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage par décision de projet sur l'intérêt général du projet.

La Directrice Générale Adjointe Clients et Services de SNCF Réseau, par délégation du Président-directeur général de SNCF Réseau, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Réseau.

La Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Gares & Connexions.

Le Conseil de Bordeaux Métropole est compétent pour prendre cette décision pour le compte de Bordeaux Métropole.


L23EJ39015

**POUR RECEVOIR
LE SERVICE RÉGULIER DE NOTRE JOURNAL
ABONNEZ-VOUS !**

SERVICE ABONNEMENT

TEL. 05 57 14 07 55
abonnement@echos-judiciaires.com

Annonces légales et officielles

Retrouvez toutes nos annonces légales sur sudouest.fr/annonces-legales, sudouest-marchespublics.com, en partenariat avec le réseau 

Avis administratifs et judiciaires | **Marchés publics et privés**

Enquêtes publiques | **Marchés à procédure adaptée sup. à 90 000 €**

Avis d'enquête publique | **Région Nouvelle-Aquitaine**

RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON

Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres

AVIS D'APPEL À LA CONCURRENCE

Acquisition de trois véhicules officiels pour le service des chauffeurs de la Région Nouvelle-Aquitaine Réf. 20231000F04613

Service 1: Identification de l'acheteur
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 2: Description
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 3: Procédure
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 4: Modalités de consultation
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 5: Modalités de soumission
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 6: Modalités de réponse
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 7: Modalités de signature
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 8: Modalités de paiement
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 9: Modalités de livraison
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 10: Modalités de garantie
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 11: Modalités de clôture
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 12: Modalités de réclamation
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 13: Modalités de contact
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 14: Modalités de suivi
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 15: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 16: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 17: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 18: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 19: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 20: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 21: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 22: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 23: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 24: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 25: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 26: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 27: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 28: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 29: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 30: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 31: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 32: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 33: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 34: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 35: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 36: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 37: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 38: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 39: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 40: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 41: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 42: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 43: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 44: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 45: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 46: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 47: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 48: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 49: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 50: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 51: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 52: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 53: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 54: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 55: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 56: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Service 57: Modalités de clôture définitive
Sud-Ouest de Libourne - Région Nouvelle-Aquitaine
N° de dossier: 20231000F04613

Announcements légales

Minimodèle de constitution

Acte de constitution de la société par actions de droit commun, en vertu de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966, modifiée par la loi n° 85-1373 du 31 décembre 1985, relative à la simplification des formalités de création des sociétés par actions de droit commun.

Changement de régime matrimonial M. et Mme Poussin

Acte de changement de régime matrimonial, en vertu de la loi n° 1386 du 17 juillet 1957, relative à la simplification des formalités de mariage.

SEMINAIRES UN CADRE UNIQUE

Le journal Sud-Ouest vous ouvre ses portes en bord de Garonne

Tout les marchés du Sud-Ouest

23, quai de Gascogne | seminaires@sudouest.fr | 05 59 39 33 61

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Seconde parution dans les journaux 1 septembre 2023

**SNCF
RÉSEAU**

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON

Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres

Une enquête publique unique, préalable aux décisions de projet définies à l'article L.125-1 du code de l'environnement, portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, est ouverte du **mercredi 20 septembre 2023 à 9h au vendredi 20 octobre 2023 à 17h**.

SNCF Réseau, représenté par la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Gares & Connexions, représenté par la Direction Régionale Gares Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole sont maîtres d'ouvrage du projet au leur première reprise.

Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau
17, rue Cabanis - Immeuble Spinnaker - 4^{ème} étage,
CS 61926 - 33 061 Bordeaux cedex,
SNCF Gares & Connexions
Direction Territoriale des Gares Nouvelle-Aquitaine
(Gare Saint-Jean - Place Domergue)
33000 BORDEAUX
Bordeaux Métropole
Direction de la Métropole
Direction Générale Mobilités
Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex.

SNCF Réseau est l'autorité compétente pour porter les procédures d'évaluation environnementale et d'enquête publique pour le comité des trois maîtres d'ouvrage.

La mise en œuvre du projet de RER métropolitain entre Libourne et Arcachon s'accompagne des aménagements suivants :

- L'aménagement de deux terminus en gare de Libourne et Arcachon ;
- La création d'un pôle d'échange multimodal à Talence-Médocaine ;
- Des adaptations de quais à Saint-Loubès, Vayres, Saint-Sulpice-et-Cameyrac ;
- Des adaptations de quais et la création d'un ouvrage dérivé de franchissement à Bassens ;
- La création d'une sous-station électrique à Gujan-Mestras.

Le dossier d'enquête publique sera consultable aux horaires habituels d'ouvertures dans les lieux suivants : Mairie d'Arcachon, Mairie de Bassens, Mairie de Gujan-Mestras, Mairie de Libourne, Mairie de Saint-Loubès, Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Mairie Talence, Mairie de Vayres, Bordeaux Métropole, Cité municipale de Bordeaux

Siège de l'enquête aux horaires de bureau
(9h00-12h00 et 14h00-17h00)
Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine
de SNCF Réseau
17, rue Cabanis - Immeuble Spinnaker - 4^{ème} étage,
CS 61926 - 33 061 Bordeaux cedex.

De plus, l'ensemble des documents constituant le dossier d'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public au siège de l'enquête, et téléchargeable sur le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/term-libourne-arcachon>

Conformément aux articles L.125-11 et R.125-9 du Code de l'environnement, le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Une étude d'impact relative au projet a été réalisée et a donné lieu à un avis de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable dans sa formation d'Autorité Environnementale. L'étude d'impact et cet avis sont joints au dossier d'enquête publique avec les réponses des maîtres d'ouvrage.

Pendant toute la durée de l'enquête, un registre papier établi sur feuilles non mobiles, ouvert par le Président de la commission d'enquête, côtés et paraphés par les commissaires enquêteurs, sera disponible aux lieux de l'enquête précités. Les observations pourront être consignées par les intéressés directement sur ce registre.

Un poste informatique sera également mis à la disposition du public au siège de l'enquête aux horaires de bureau 9h00-12h00 et 14h00-17h00, afin de permettre la consultation du dossier d'enquête et la transmission d'observations et propositions du public.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut transmettre ses observations et propositions.

Les observations et propositions du public peuvent être adressées par voie postale à la commission d'enquête au siège de l'enquête à l'adresse suivante :

Monsieur Gérard CHARLES,
Président de la commission d'enquête
Projet RER Libourne - Arcachon
17, rue Cabanis - Immeuble Spinnaker -
CS 61926 - 33 061 Bordeaux cedex.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut également transmettre ses observations et propositions sur le registre en ligne disponible sur le site internet suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/term-libourne-arcachon>, ainsi qu'à l'adresse électronique suivante : term-libourne-arcachon@registre-numerique.fr

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, par voie électronique, ainsi que les observations écrites reçues par les commissaires enquêteurs lors de ses permanences, sont consultables sur le site internet mentionné ci-dessus : <https://www.registre-numerique.fr/term-libourne-arcachon>.

Les observations et propositions du public sont communicables aux lieux de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Toute observation parvenue par courrier ou voie électronique après le jour et l'heure de clôture de l'enquête, soit le 20 octobre 2023 à 17h, sera jugée irrecevable.

Monsieur CHARLES, Monsieur PICO et Madame MONDIN, désignés en qualité de commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations et propositions écrites et orales dans le lieu, aux jours et heures ci-dessous mentionnés :

Mairie d'Arcachon
Le lundi 25 septembre de 9h00 à 12h30
Le samedi 30 septembre de 9h00 à 12h00
Le vendredi 5 octobre de 13h00 à 17h00

Mairie de Bassens
Le mardi 10 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Gujan-Mestras
Le lundi 25 septembre de 13h00 à 17h30
Le vendredi 6 octobre de 9h00 à 12h15
Le jeudi 12 octobre de 8h00 à 12h00

Mairie de Libourne
Le mercredi 20 septembre de 09h00 à 12h00
Le vendredi 20 octobre 2023 de 14h00 à 17h00

Mairie de Saint-Loubès
Le mardi 10 octobre de 9h00 à 12h00

Mairie Saint-Sulpice-et-Cameyrac
Le mercredi 27 septembre de 9h00 à 12h00

Mairie Talence
Le jeudi 28 septembre de 9h00 à 12h00
Le mardi 3 octobre de 14h00 à 19h00
Le samedi 7 octobre de 9h00 à 12h00
Le vendredi 13 octobre de 13h00 à 16h30

Mairie de Vayres
Le samedi 23 septembre 2023 de 9h00 à 12h00.

Bordeaux Métropole
Le lundi 25 septembre de 14h00 à 17h00

Mairie de Bordeaux
Le lundi 25 septembre de 8h00 à 12h00

Siège de l'enquête
SNCF Réseau - Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine
Immeuble le Spinnaker 17 rue Cabanis - CS 61926 - 33061 BORDEAUX Cedex.
Le mercredi 26 septembre de 9h00 à 12h00
Le vendredi 20 octobre de 14h00 à 17h00

Toute information peut être obtenue auprès du SNCF Réseau, par mail : edouard.parant@reseau.sncf.fr ou par courrier à l'adresse suivante : **Monsieur Edouard PARANT** SNCF Réseau Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine Immeuble Spinnaker - 17, rue Cabanis CS 61926 - 33061 BORDEAUX Cedex.

Dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête, la commission d'enquête transmettra à SNCF Réseau son rapport et ses conclusions motivées, ainsi que l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées.

La commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Montpellier.

Après clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus publics pendant un an :

- par voie dématérialisée sur le site : <https://www.registre-numerique.fr/term-libourne-arcachon>
- au siège de l'enquête publique (Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau) où ils pourront être consultés sur support papier.

Au terme de l'enquête, et dans un délai de 12 mois suivant la clôture de l'enquête, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole pourront se prononcer sur leur première recette de maîtrise d'ouvrage sur l'acceptation de projet sur l'intérêt général du projet.

La Direction Générale Clients et Services de SNCF Réseau, par délégation du Président-directeur général de SNCF Réseau, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Réseau.

La Direction Générale de SNCF Gares & Connexions, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Gares & Connexions.

Le Conseil de Bordeaux Métropole est compétent pour prendre cette décision pour le compte de Bordeaux Métropole.

L23EJ3015


**POUR RECEVOIR
LE SERVICE RÉGULIER DE NOTRE JOURNAL
ABONNEZ-VOUS !**

SERVICE ABONNEMENT

TÉL. 05 57 14 07 55
abonnement@echos-judiciaires.com

Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Annonces légales et officielles

Retrouvez toutes nos annonces légales sur sudouest.fr/annonces-legales, sudouest-marchespublics.com, en partenariat avec le réseau 

Avis administratifs et judiciaires

Marchés publics et privés

Enquêtes publiques

Marchés à procédure adaptée sup. à 90 000 €

Avis d'enquête publique

RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON

Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres

Une enquête publique est initiée aux décisions de projet définies à l'article 126-1 du Code de l'environnement, portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, tel qu'inscrit au dossier de l'enquête publique en date du vendredi 20 octobre 2023 à 17 h.

SNCF Réseau, immatriculé au Registre Territorial Nouvelle-Aquitaine, SNCF Gare & Connexions, représenté par la Direction Régionale Sud Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole sont maîtres d'ouvrage du projet sur lequel s'effectue l'enquête.

Déclinaison territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau, 17, rue Cabanis, Immeuble Spinacker, 4^e étage, CS 61926, 33081 Bordeaux Cedex, **SNCF Gare & Connexions**, Direction Territoriale des Gares Nouvelle-Aquitaine, Cofe Station, place Dumoulin, 33000 BORDEAUX, **Bordeaux Métropole**, Direction de la Mobilité et des Transports, Direction Générale Moutiers, département Charles-de-Gaulle, 33045 Bordeaux Cedex. SNCF Réseau est l'entité compétente pour porter les procédures de l'évaluation environnementale et d'enquête publique pour le compte des maîtres d'ouvrage.

La mise en œuvre du projet de RER métropolitain entre Libourne et Arcachon s'accompagne des aménagements suivants :

- L'aménagement de deux terminus en gare de Libourne et Arcachon
- La création d'un pôle d'échange multimodal à Talence-Médocaine
- Des adaptations de quais à Saint-Loubès, Vayres, Saint-Sulpice-et-Cameyrac
- Des adaptations de quais et la création d'un ouvrage d'art ferroviaire à Bassens
- La création d'une sous-station électrique à Gujan-Mestras

Le dossier d'enquête publique sera consultable aux horaires habituels d'ouverture de nos lieux suivants : Maire de Arcachon, maire de Bassens, maire de Gujan-Mestras, maire de Libourne, maire de Saint-Loubès, maire de Saint-Sulpice-et-Cameyrac, maire de Talence, maire de Vayres, Bordeaux Métropole, C86 municipalité de Bordeaux

Siège de l'enquête aux horaires de bureau (de 9 h 30 - 12 h et 14 h - 17 h) : Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau, 17, rue Cabanis, Immeuble Spinacker, 4^e étage, CS 61926, 33081 Bordeaux Cedex. De plus l'ensemble des documents constituant le dossier d'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public au siège de l'enquête, et téléchargeable sur le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/rmr-libourne-arcachon>

Conformément aux articles L. 123-11 et R. 123-9 du Code de l'environnement, le dossier d'enquête publique est communiqué à toute personne qui le demande 15 à ses frais, après l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Une étude d'impact relative au projet a été réalisée et a donné lieu à un avis de l'inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable sous la supervision de l'Agence Environnementale. L'étude d'impact et cet avis sont joints au dossier d'enquête publique avec les réponses des maîtres d'ouvrage.

Pendant toute la durée de l'enquête, un registre papier relatif aux observations non validées, ouvert par le président de la commission d'enquête, coté et daté sera par les commissaires enquêteurs, sera disponible aux lieux de l'enquête. Les observations pourront être corrigées par les maîtres d'ouvrage sur ce registre. Un poste informatique sera également mis à la disposition du public au siège de l'enquête aux horaires de bureau de 9 h 30 - 12 h et 14 h - 17 h, afin de permettre la consultation du dossier d'enquête et la transmission d'observations et propositions au public.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut transmettre ses observations et propositions au public par voie postale à la commission d'enquête au siège de l'enquête à l'adresse suivante :

M. Gérard CHARLES, président de la commission d'enquête, Immeuble Libourne - Arcachon, 17, rue Cabanis, Immeuble Spinacker, CS 61926, 33081 Bordeaux Cedex, pendant toute la durée de l'enquête publique, le public peut également transmettre ses observations et propositions sur le registre en ligne d'enquête sur le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/rmr-libourne-arcachon> ainsi qu'à l'adresse électronique suivante, imr-libourne-arcachon@registre-numerique.fr.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, par voie électronique, ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur lors de ses permanences, sont consultables sur le site internet mentionné ci-dessus : <https://www.registre-numerique.fr/rmr-libourne-arcachon>.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête. Toute observation par courrier ou voie électronique après le jour et l'heure de clôture de l'enquête, soit le 20 octobre 2023 à 17 h, sera jugée irrecevable. M. CHARLES, M. FICQ et M. MOURIEN, chargés en qualité de commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations et propositions écrites et orales dans le lieu, aux jours et heures ci-dessous mentionnés :

Maire d'Arcachon : Le lundi 25 septembre de 9 h 30 à 12 h 30. Le samedi 30 septembre de 9 h à 12 h. Le vendredi 6 octobre de 13 h 30 à 17 h.

Maire de Bassens : Le mardi 10 octobre 2023 de 14 h à 17 h.

Maire de Gujan-Mestras : Le lundi 25 septembre de 13 h 30 à 17 h 30. Le vendredi 6 octobre de 9 h 30 à 12 h 15. Le jeudi 12 octobre de 9 h 30 à 12 h.

Maire de Libourne : Le mercredi 20 septembre de 9 h à 12 h. Le vendredi 20 octobre 2023 de 14 h à 17 h.

Maire de Saint-Loubès : Le mardi 10 octobre de 9 h à 12 h.

Maire de Saint-Sulpice-et-Cameyrac : Le mercredi 27 septembre de 9 h à 12 h.

Maire de Talence : Le jeudi 28 septembre de 9 h à 12 h. Le mardi 3 octobre de 14 h à 19 h. Le samedi 7 octobre de 9 h à 12 h. Le vendredi 13 octobre de 13 h à 16 h 30.

Maire de Vayres : Le samedi 20 septembre 2023 de 9 h à 12 h.

Bordeaux Métropole : Le lundi 25 septembre de 14 h à 17 h.

Maire de Bordeaux : Le lundi 25 septembre de 9 h à 12 h.

Siège de l'enquête : SNCF Réseau, Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine Immeuble le Spinacker, 17, rue Cabanis, CS 61926, 33081 Bordeaux Cedex. Le mercredi 20 septembre de 9 h à 12 h. Le vendredi 20 octobre de 14 h à 17 h.

Toute information peut être obtenue auprès du SNCF Réseau, par voie électronique par imr-libourne-arcachon@registre-numerique.fr ou par courrier à l'adresse suivante : Monsieur Edouard PARANT, SNCF Réseau, Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine, Immeuble Spinacker, 17, rue Cabanis, CS 61926, 33081 Bordeaux Cedex.

Dans un délai déterminé pour compléter de la fin de l'enquête, la commission d'enquête transmettra à SNCF Réseau son rapport et ses conclusions motivées, ainsi que l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des motifs et pièces annexes.

La commission d'enquête transmettra également une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Bordeaux.

Après clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront rendus publiques pendant un an :

- Par voie électronique sur le site : <https://www.registre-numerique.fr/rmr-libourne-arcachon>.
- Au siège de l'enquête publique Direction territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau où le public pourra consulter sur support papier.

Au terme de l'enquête, et dans un délai de 12 mois suivant la clôture de l'enquête, SNCF Réseau, SNCF Gare & Connexions et Bordeaux Métropole pourront se prononcer sur leur préférence respective de maîtres d'ouvrage par décision de projet sur l'infrastructure du projet.

La Direction Générale Aquitaine Clients et Services de SNCF Réseau, par délégation du président-directeur général de SNCF Réseau, est compétente pour prendre cette décision pour le compte de SNCF Réseau.

Le Conseil de Bordeaux Métropole est compétent pour prendre cette décision pour le compte de Bordeaux Métropole.

Région Nouvelle-Aquitaine

AVIS D'APPEL À LA CONCURRENCE

Acquisition de trois véhicules officiels pour le service des chauffeurs de la Région Nouvelle-Aquitaine Réf. 20231000F04613

Section 1 - Identification de l'acheteur
 Nom complet de l'acheteur : Région Nouvelle-Aquitaine
 N° SIRET : 00050203000017
 Ville : Bordeaux
 Code postal : 33007
 Groupement de commandes : Non
Section 2 - Communication
 Moyens d'accès aux documents de la consultation - Lien vers le profil d'acheteur : <https://demo.rnq.fr/>
 Identifiant interne de la consultation : 20230010F04613
 Signifiés des documents sur le profil d'acheteur : Oui
 Lien de contact : CACF - Adresse mail : servicescomptesdesachats@regionnouvelle-aquitaine.fr
Section 3 - Procédure
 Type de procédure : Procédure adaptée ouverte
 Conditions de participation :
 A. Accès à l'activité professionnelle - conditions / moyens de preuve : Se référer au RC.
 B. Capacité économique et financière - conditions / moyens de preuve : Se référer au RC.
 C. Capacité technique et professionnelle - conditions / moyens de preuve : Se référer au RC.
 D. Date et heure limite de réception des offres : mardi 19 septembre 2023 à 12 heures.
 Présentation des offres par catalogue électronique : Exigé
 Réduction du nombre de candidats : Non
 Possibilité d'attribution sans négociation : Oui (pas d'optionnel)
 L'acheteur exige la présentation de variantes : Non
 Critères d'attribution :
 1 - Prix forfaitaire sur la base de la DNF (pondération 50 points)
 2 - Valeur technique au regard des spécifications techniques attendues : pondération 40 points
 3 - Performances environnementales (pondération 10 points)
Section 4 - Identification du marché
 Intitulé du marché : La présente consultation concerne l'acquisition de trois véhicules citadins pour le service des chauffeurs de la Région Nouvelle-Aquitaine
 Code CPV principal : 34110000-1 (Voitures particulières)
 Type de marché : MARCHÉ PUBLIC DE FOURNITURES COURANTES ET DE SERVICES.
 Consultation comprise des travaux : Non
 La consultation prévoit une réservation de fait au profit du marché : non.
Section 6 - Informations complémentaires
 Valeur obligatoire : Non



Publiez votre annonce légale

Tel: 02 99 50 71 24





Partenaires en ligne officiels

© 2023 Sud Ouest Média

Annexe 2 Affichage Mairies

La présence des panneaux « avis d'enquête » a été contrôlée le prestataire et par huissier .

- Mise en place de l'affichage légal et constat d'huissier : 28/08/2023 au 1/09/2023



PROCES VERBAL DE CONSTAT

**L'AN DEUX MILLE VINGT-TROIS
ET LE PREMIER SEPTEMBRE**

A LA REQUETE DE :

La SAS ROUGE VIF, société par actions simplifiée au capital social de 486 938,79 euros, immatriculée au RCS de Versailles sous le numéro B 345 174 221, ayant son siège social 6 impasse de Toulouse 78000 Versailles, agissant poursuites et diligences de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège social.

Prestataire

- Tournée de contrôle 1 sur l'ensemble des points : 19 au 21 septembre
- Tournée de contrôle 2 sur l'ensemble des points : 2 au 4 octobre
- Tournée de contrôle 3 sur l'ensemble des points : 9 au 11 octobre

-

- Constat fin EP avec huissier : 24 octobre

PREMIERE EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE VINGT-TROIS
ET LE VINGT-QUATRE OCTOBRE
ET LE VINGT-CINQ OCTOBRE

A LA REQUETE DE :

La SAS ROUGE VIF, société par actions simplifiée au capital social de 486 938,79 euros, immatriculée au RCS de Versailles sous le numéro B 345 174 221, ayant son siège social 6 impasse de Toulouse 78000 Versailles, agissant poursuites et diligences de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège social.

Laquelle m'a demandé de constater l'affichage de panneaux d'avis d'enquête publique portant sur le projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon et ses aménagements, sur diverses communes dans le département de la Gironde. Que faisant suite à un premier passage, elle souhaite effectuer un second passage, et en suivant le retrait de l'affichage pour chaque point.

Déférant à cette réquisition,

Je, Christel DUPOUY-CHAMOIX, Commissaire de Justice Associé au sein de la SCP I. MARCONI-A. MILLOT-C. DUPOUY-CHAMOIX, Commissaires de Justice associés, titulaire de deux offices de Commissaires de Justice 53 rue Théodore Gardère 33000 BORDEAUX et 24 rue Panhard-Levassor 33510 ANDERNOS-LES-BAINS, soussignée ;

Certifie m'être transportée sur diverses communes de Gironde et j'ai constaté ce qui suit en présence de Monsieur Julien PALUMBO :

Le panneau, de dimensions légales et supérieures à 80 cm, est présent, bien visible et lisible depuis la voie publique.

Page 1 sur 51

- Retrait de l'affichage légal du 24 au 26 octobre

Exemple à Bordeaux Métropole



Exemple à la mairie de Bordeaux

Vue du siège de l'enquête



Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Annexe 3 : Certificats d'affichage



Commune de Saint Sulpice-et-Cameyrac

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Objet : l'Enquête Publique concernant le RERM

Je soussigné, Pierre COTSAS, Maire de Saint Sulpice-et-Cameyrac, certifie que l'avis concernant l'enquête publique relative au projet RERM a fait l'objet d'un affichage sur les panneaux extérieurs d'affichage légal pour la période du 20 septembre au 20 octobre.

Saint Sulpice et Cameyrac, le 23 octobre 2023

Le Maire,
Pierre COTSAS



21 Avenue du 14 Juillet de 1918 - 33450 SAINT SULPICE ET CAMEYRAC
Tél : 05 58 00 34 12 - mairie@stulpsuloccameyrac.fr

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Le Maire d’ARCACHON certifie que l’avis d’enquête publique « RER METROPOLITAIN ENTRE LIBOURNE ET ARCACHON », planifiée du 20 septembre 2023 au 20 octobre 2023, a été affiché au Centre Administratif de la mairie d’Arcachon du 05 septembre 2023 au 20 octobre 2023.

A Arcachon, le 20 octobre 2023



**Pour le Maire,
Corinne Morcate
Responsable du service population**



Hôtel de Ville - 1 place Lucien de Gracie - CS 12051 - 33311 Arcachon Cedex - Tél. : 05 57 52 98 98 - Fax : 05 57 52 98 00
E-mail : mairie@ville-arcachon.fr / Toute la correspondance doit être adressée à l'attention de M. le Maire d'Arcachon.



Service Urbanisme
NL SM 2023 - 0889
Affaire suivie par: SICILY Mohamed

Objet : enquête publique relative au projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Alexandre RUBIO, Maire de la commune de Bassens, certifie avoir procédé à l’affichage en mairie, du 20 septembre 2023 au 20 octobre 2023 inclus, de l’avis d’enquête publique relative au projet RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon

En foi de quoi est délivré le présent certificat pour servir ce que de droit.

Fait à Bassens, le 23 octobre 2023



Le Maire,

Alexandre RUBIO

Commune de Bassens 
Direction Urbanisme 
Service Urbanisme

42 avenue Jean Jaurès 33510 BASSENS
Tél. 05 57 80 81 57 Fax 05 57 80 81 58 Courriel : conseil@ville-bassens.fr



CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné

Philippe BUISSON,
Maire de Libourne.

Certifie qu'il a été procédé :

- à l'affichage de l'avis d'enquête publique en Mairie de Libourne aux portes de l'Hôtel de Ville (selon les emplacements habituellement réservés à cet effet), avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci.
- un registre a été mis à la disposition du public pouvant recevoir les observations du 20 septembre au 20 octobre 2023 inclus.

Le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à l'Hôtel de Ville de LIBOURNE

Le 20/10/2023



Pour le Maire et par délégation,
l'adjoint délégué
à la coordination générale de l'école municipale,
aux ressources humaines, à l'urbanisme et au foncier

Laurence ROUEGE

Hôtel de Ville S.P. 200 - 23502 Libourne Cedex
05 57 55 33 33 - contact@libourne.fr
Toute correspondance doit être adressée à Monsieur le Maire
contact@libourne.fr

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné,

Jean-Luc GARY
Directeur Territorial Nouvelle Aquitaine

Certifie qu'il a été procédé :

- A l’affichage de l’avis d’enquête publique, aux portes et au sein de la Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine de SNCF Réseau située au 17 rue Cabanac – Immeuble Spinnaker – CS 61926 – 33 081 Bordeaux Cedex, siège de l’enquête publique, avant l’ouverture de l’enquête et durant toute la durée de celle-ci.
- Un registre papier a été mis à la disposition du public pouvant recevoir les observations du 20 septembre au 20 octobre 2023 inclus.

Le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.



Fait à Bordeaux, _____

Le 6/11/2023



Commune de Bordeaux

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Objet : Enquête publique relative au projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon

Je soussigné, Olivier Cazaux, Maire Adjoint du quartier Bordeaux Sud,

Certifie que l'avis portant à la connaissance du public l'organisation de l'enquête publique pour les aménagements ferroviaires du projet de RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon, planifiée du 20 septembre (9h00) au 20 octobre 2023 (17h00), a été publié par voie d'affichage à la cité municipale de Bordeaux, sis au 4 Rue Claude Bonnier, 33000 Bordeaux, et pendant toute la durée de celle-ci.

En foi de quoi est délivré le présent certificat pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Bordeaux, le 16/11/2023

Olivier Cazaux
Maire Adjoint du quartier Bordeaux Sud
Président de la commission en charges des infrastructures
routières et ferroviaires de Bordeaux Métropole



CERTIFICAT AFFICHAGE

Je soussignée, **Marie-Hélène DES ESGAULX**, Maire de la commune de **GUJAN-MESTRAS**, certifie que l'avis portant à la connaissance du public de l'enquête publique Rer Métropolitain entre Libourne et Arcachon (Arcachon, Bassens, Gujan-Mestras, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Talence et Vayres), a été publié par voie d'affiches à l'Hôtel de Ville **du 31 août au 20 octobre 2023 inclus**.

(cachet de la collectivité)



Fait à Gujan-Mestras,
le **23 octobre 2023**

Le Maire



MAIRIE
SAINT LOUBÈS

Dossier suivi par : *Florent FURLAN* (ffurlan@st-loubes.fr / 05 57 97 16 16)

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée, **Emmanuelle FAVRE**, **Maire de Saint-Loubès**, domiciliée en cette qualité à la mairie de Saint-Loubès, 23 place de l’Hôtel de Ville, 33450 Saint-Loubès,

certifie qu’il a été procédé à l’affichage à la porte de la mairie de Saint-Loubès,

à compter du **20 septembre 2023** jusqu’au **20 octobre 2023**, de l’avis d’enquête publique concernant le **RER Métropolitain**.

Fait à Saint-Loubès le 6 novembre 2023.

La Maire,

Emmanuelle FAVRE





Direction de l'Urbanisme
Tel. 05.56.84.78.64
Nos réf. : Direction de l'Urbanisme/
OC/Muriel Menaldo

Le 23 octobre 2023

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

OBJET : Certificat d'affichage – Enquête publique du projet de ligne du réseau express régional (RER) métropolitain entre Libourne et Arcachon y compris les aménagements nécessaires au projet.

Ouverture du registre de concertation : du 20.09.2023 au 20.10.2023.

Lieu de mise à disposition du registre : Direction de l'Urbanisme-
Hôtel de Ville de Talence – Rue du Professeur Amozan – 33400 Talence.

Je soussigné, Emmanuel SALLABERRY, maire de la commune de Talence en Gironde, certifie :

- que l'avis d'enquête publique concernant le projet de ligne du réseau express (RER) métropolitain a bien été affiché en mairie et sur le site internet de la Ville, du 8 septembre 2023 au 20 octobre 2023, soit pendant toute la durée de l'enquête.
- avoir fait apposer des avis de ladite enquête publique sur les panneaux d'affichage libre communaux à compter du 8 septembre 2023.

Pour servir et valoir ce que de droit.

Emmanuel SALLABERRY





44 Avenue de Libourne 33870 VAYRES
Téléphone : 05.57.55.25.55
Télécopte : 05.57.55.25.56

Vayres le 20 octobre 2023

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Monsieur le Maire de la commune de Vayres 33 870, certifie que l'enquête publique concernant le RER Métropolitain s'est terminée le 20 octobre 2023.

« RER Métropolitain »

a été affiché à l'emplacement habituellement réservé à cet effet durant 30 jours à compter du 20 septembre 2023 au 20 octobre 2023.

Je confirme que le recueil des observations a été mis à disposition des citoyens.

Fait à Vayres

Le 20 octobre 2023

Certificat d'affichage n° 2023/042

Le Président de Bordeaux Métropole,

Certifie,

Avoir affiché, à l'emplacement réservé à cet effet, au siège de Bordeaux Métropole, Esplanade Charles de Gaulle, du 01 septembre 2023 au 20 octobre 2023 inclus :

- L'avis d'enquête publique, RER Métropolitain entre Libourne et Arcachon.

Fait à Bordeaux, au siège de Bordeaux Métropole, le 23 octobre 2023.

Pour le Président et par délégation de signature

Le Directeur

Frédéric Marquet

BORDEAUX MÉTROPOLE
Esplanade Charles-de-Gaulle
33076 Bordeaux cedex
T. 05 56 99 84 84
F. 05 56 96 19 40
www.bordeaux-metropole.fr

Direction des affaires juridiques
Bureau des arrêtés
T. 05.56.99.84.84
affichage.formalites@bordeaux-metropole.fr

Annexe 4 . Plan d'affichage

Affichage légal : À proximité (voie publique) de sur **tous les lieux de travaux :**

1. Arcachon,
2. Bassens,
3. Gujan-Mestras,
4. Libourne,
5. Saint-Loubès,
6. Saint Sulpice-et-Cameyrac,
7. Talence Médoquine,
8. Vayres.

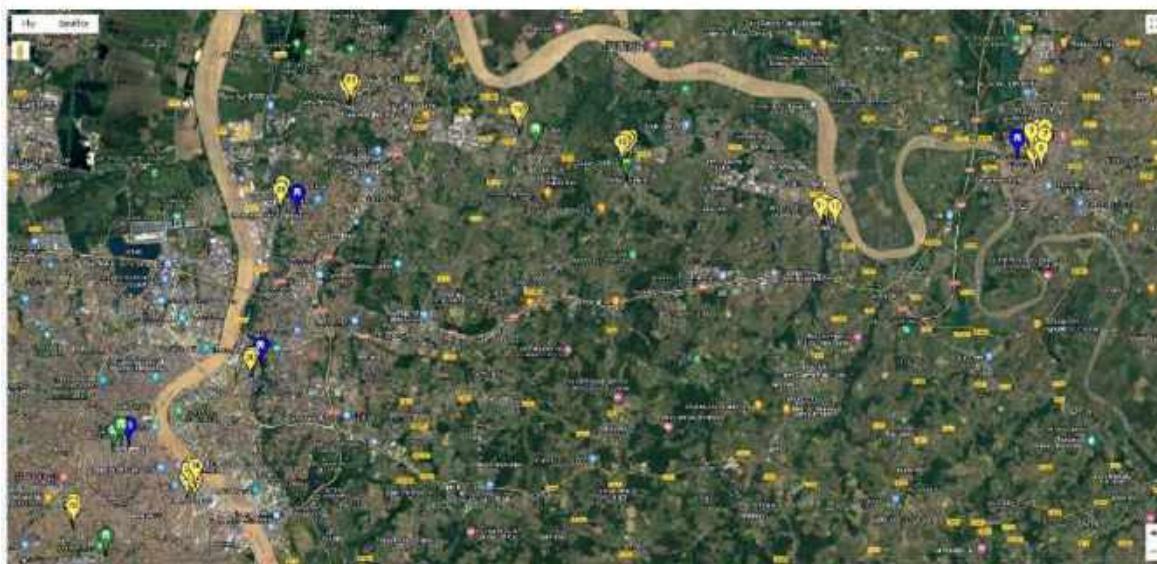
En mairie, pour **toutes les communes ayant une gare sur l'axe Libourne-Arcachon :**

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. Ambarès-et-Lagrave (La Gorp), | 10. Le Teich, |
| 2. Arcachon, | 11. Libourne, |
| 3. Bassens, | 12. Marcheprime, |
| 4. Biganos, | 13. Pessac, |
| 5. Bordeaux, | 14. Saint-Loubès, |
| 6. Cenon, | 15. Saint Sulpice-et-Cameyrac, |
| 7. Cestas, | 16. Talence, |
| 8. Gujan-Mestras, | 17. Vayres. |
| 9. La Teste-de-Buch, | |

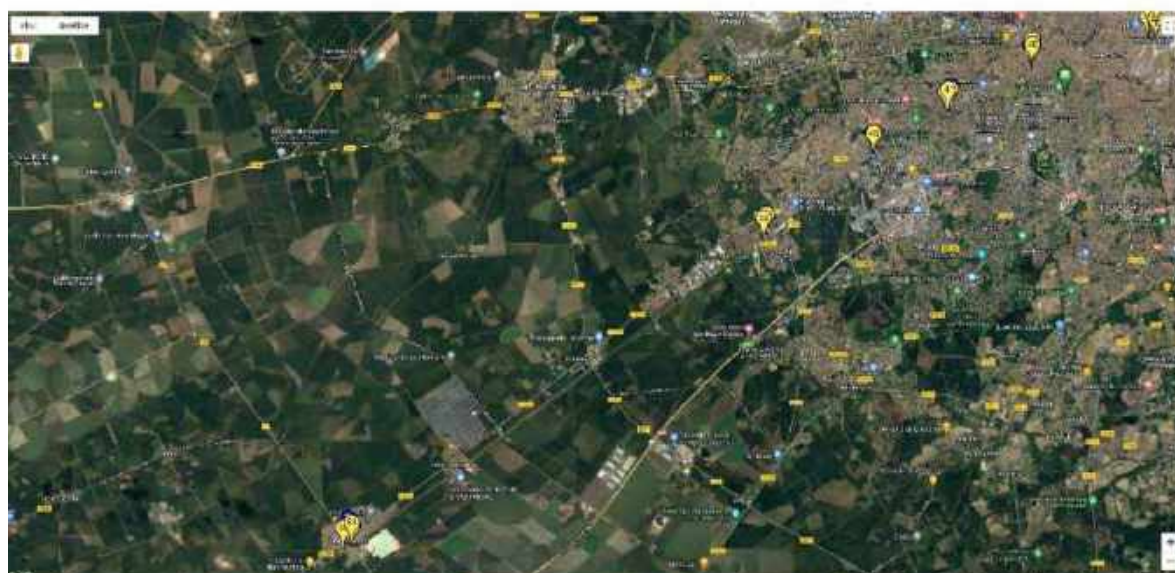
Vue d'ensemble



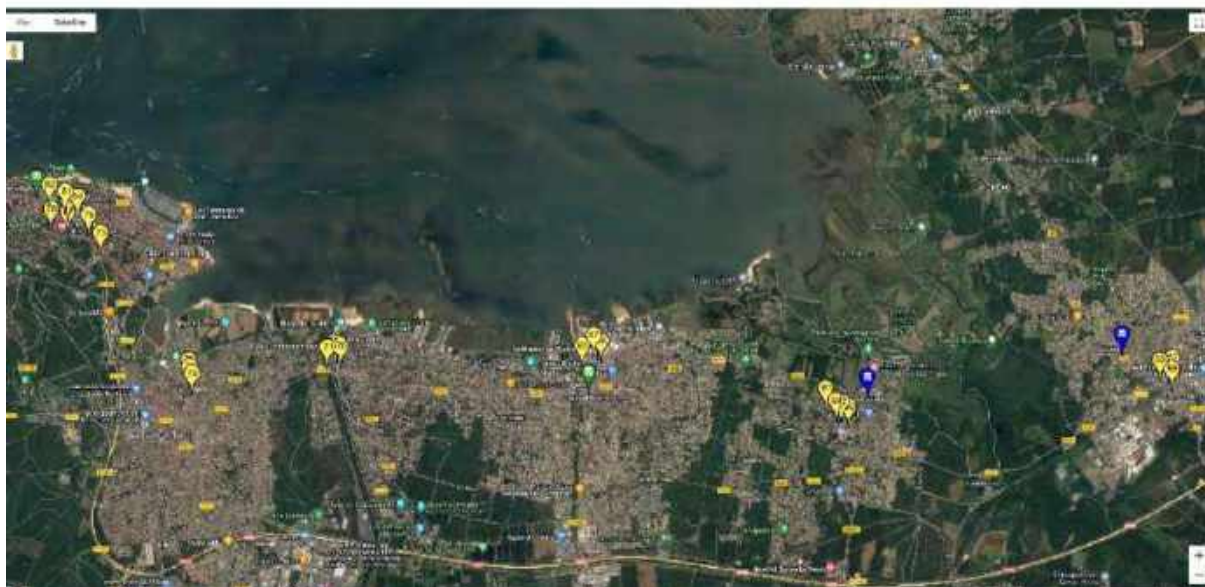
Vue secteur 1



Vue secteur 2



Vue secteur 3



Annexe 5. Réponses BM suite à la réunion avec Mme Mabillon du 13/11/2023



Précisions demandées par la Commission d'enquête pour donner suite à l'audition de Bordeaux Métropole le 13 novembre 2023 dans le cadre de l'enquête publique relative aux aménagements ferroviaires du projet de services Libourne-Arcachon

Réponses de Bordeaux Métropole

1) Sur la répartition des montants par ligne du RER et l'état des financements faits par Bordeaux Métropole (via les délibérations).

La feuille de route du RER Métropolitain fait état des principes de financements suivants (dans ses versions de 2022 et 2023) pour les investissements sur le volet ferroviaire :

- 390M€ sur les infrastructures ferroviaires hors ligne du Médoc,
- 200M€ sur les infrastructures ferroviaires de la ligne du Médoc,
- 90M€ sur le matériel roulant.

Durant la concertation de fin 2022, il a été précisé en réunions publiques que les 390M€ hors ligne du Médoc se répartissaient en 125M€ pour la ligne Libourne-Arcachon et 265M€ pour la ligne St Mariens-Langon, en tant qu'enveloppes prévisionnelles. Sur le matériel roulant, pas de possibilité d'affecter précisément un montant à chacune des lignes, en raison de la stratégie de parc partagé.

Dans le dossier d'enquête publique Libourne-Arcachon, les montants par opérations d'infrastructures ont été précisés, à l'appui des résultats d'études les plus récents :

Opération	Montant en millions d'euros
Terminus Libourne	30,7
Terminus Arcachon	51,6
Renfort IFTE	16,6
Halte Talence-Médoquine	19,1
Espaces Publics Talence	3,6
Adaptation des quais	17,4
TOTAL	139,0

Le niveau d'avancement de chacune de ces opérations, et les principes de répartition des financements par partenaire sont les suivants :

Opération	Avancement	Principes de financement					Bloc Département+Région*
		Etat	Bordeaux Métropole	Ville de Talence	Feder	Région NA	
Arcachon	Engagement des études PRO et travaux	33%	33%	—	—	—	33%
Libourne	Etudes Avant Projet (AVP) en cours	33%	33%	—	—	—	33%
Renforcement IFTE (ligne 657 000 Lamothe-Arcachon)	Engagement des études PRO et travaux	33%	33%	—	—	—	33%
Halte Talence Médoquine (domaine ferroviaire)	Etudes Projet (PRO) et consultation travaux en cours	33%	33%	—	—	33%	0%
Halte Talence Médoquine (espaces publics)	Etudes Avant Projet (AVP) en cours	7%	45%	2%	33%	14%	0%
Adaptation des quais de Bassens, Vayres, St Loubas et St Sulpice-Izon	Etudes Avant Projet (AVP) en cours	33%	33%	—	—	—	33%

*Dans le cadre du financement du RER Métropolitain, le Département de la Gironde a prévu une participation plafonnée à 170M€, répartie sur les différentes opérations qui composent le projet, toutes lignes confondues. Une fois cette enveloppe consommée, la Région Nouvelle Aquitaine assure le complément de financement pour constituer une participation de 33% du bloc Département+Région.

La Métropole a déjà passé les délibérations suivantes concernant les opérations de la ligne Libourne-Arcachon :

Opération	Phase	N° délibération	Participation BM (euros courants)
Terminus Arcachon	EP	2019-414, 2023-242	178 791.89 €
	AVP+PRO signalisation	2021-537	3 615 000.00 €
	Matières premières	2023-475	269 000.00 €
	PRO-REA	à venir (conseil de décembre 2023)	18 098 666.00 €
Terminus Libourne	EP	2021-271	220 000.00 €
	AVP	2022-731	615 666.00 €
Renforcement IFTE (ligne 657 000 Lamothe-Arcachon)	PRO-REA	à venir (conseil de décembre 2023)	3 338 666.00 €
Halte Talence Médoquine	Etudes d'exploitation	2018-596	60 000.00 €
	EP	2019-414, 2021-268, 2021-538	101 000.00 €
	AVP	2021-693	294 800.00 €
	PRO-REA	2022-730	10 559 587.00 €
Adaptation des quais de Bassens, Vayres, St Loubès et St Sulpice-Izon	EP	2019-414	195 333.00 €
	AVP	2021-537	467 333.00 €
TOTAL			36 013 842.89 €

2) Information sur le report modal

Les informations du projet sur le report modal induit par la ligne Libourne-Arcachon sont présentées dans le dossier d'enquête publique, pièce K, pages 45 et suivantes de l'évaluation socioéconomique.

3) Présentation TBM+Trains

TBM+Trains : tous les déplacements avec un seul titre de transport.

Le Pass TBM + Trains facilite les déplacements dans la métropole. En plus des accès classiques aux trams, bus et cars sur le réseau TBM, les usagers peuvent prendre en illimité le train (TER) pour se déplacer librement entre les 16 gares métropolitaines.

Il se décline pour tous les abonnements : pitchoun, jeune, tout public, salariés, seniors, le tout pour 10 euros par mois en plus du coût de votre abonnement mensuel TBM. Les réductions solidaires sont également applicables.

Par exemple pour les publics ayant un quotient familial inférieur à 555€/mois, l'accès aux trains est gratuit.

Le Pass TBM + Trains, c'est une solution simple avec un tarif attractif et un seul abonnement pour plusieurs modes de transport.

Une avancée majeure pour le RER Métropolitain

Mis en place par Bordeaux Métropole, TBM, la Région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF, ce billet unique est une étape essentielle du projet de RER Métropolitain qui consiste à offrir des solutions de transports en commun efficaces à tous les habitants des zones urbaine et péri-urbaine de Bordeaux.

Au programme d'ici 2030 : plus de trains et de cars régionaux, plus de gares (54 dont 17 dans la métropole), plus de fréquence, moins de changements mais aussi plus de simplicité et d'économies avec le billet unique TBM + trains.

Liste des gares concernées : Bassens, Bègles, Blanquefort, Bordeaux St-Jean, Le Bouscat Ste Germaine, Bruges, Caudéran-Mérignac, Cenon, La Gorp, La Grave d'Ambarès, Mérignac-Ariac, Parempuyre, Pessac, Pessac Alouette, Ste Eulalie-Carbon Blanc, Talence-Médoquine*, Villenave d'Ornon.

Le communiqué de presse est à retrouver [ici](#).

*A sa mise en service en 2025

4) Présentation gouvernance RER M.

Pour le volet ferroviaire, la gouvernance du projet est bien structurée. Elle s'établit à plusieurs niveaux :

- Au niveau exécutif, les Présidents des différentes collectivités (Métropole, Région, Département) se rencontrent plusieurs fois par an pour impulser la vision stratégique partagée et assurer les arbitrages de la démarche du RER Métropolitain ;
- Un comité de pilotage comprenant les représentants de la Métropole, de la Région, du Département, de l'Etat, de SNCF Réseau, de SNCF Voyageurs et de SNCF Gares et Connexions se réunissent de manière trimestrielle ;
- Les directeurs généraux de la Métropole, de la Région et du Département se rencontrent une fois par mois pour s'assurer de la vision stratégique décidée par le niveau exécutif et des décisions prises en comité de pilotage ;
- Plusieurs fois par mois, des comités techniques, avec les représentants des mêmes instances que celles présentes aux comités de pilotage, assurent le suivi et le pilotage techniques des études et des actions menées pour le compte du projet au niveau des partenaires ;
- De manière hebdomadaire, 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.

Ce système permet d'avoir une gouvernance locale efficace, tout en garantissant un suivi précis du projet.

Un partenariat élargi au service des mobilités de l'aire métropolitaine bordelaise et girondine

Résolument engagés en faveur du report modal de la voiture vers les transports en commun, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont voté concomitamment, en décembre 2018, une feuille de route pour le développement d'un réseau express régional métropolitain. Ce projet a l'ambition de répondre à trois objectifs majeurs :

- 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,
- lutter contre la congestion routière de la Métropole,
- baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants.

L'ambition du projet, basé sur l'utilisation maximale du mode ferroviaire en secteur péri-urbain et le développement de lignes de cars express, est de mettre en place des liaisons fréquentes, pénétrantes vers la Métropole, traversantes de périphérie à périphérie pour deux axes structurants, pour offrir un service de transport très efficace aux populations, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la Métropole.

L'Etat a rejoint les deux collectivités au financement du projet en 2020 au titre du Contrat de Plan Etat Région et du Plan de Relance, pour répondre à l'objectif défini par la Loi d'Orientations des Mobilités de 2019 en faveur des projets pour les mobilités du quotidien.

Le partenariat entre la Région, la Métropole et l'Etat, a d'ores et déjà permis d'engager la dynamique de ce projet d'envergure, avec la constitution d'un plateau de travail commun, auquel participent également plusieurs entités de la SNCF et le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités. Les travaux de ce plateau commun se sont traduits dans la définition d'un programme d'opérations à mener au titre du RER, ainsi que dans le lancement des nombreuses études techniques nécessaires à l'aboutissement de ces opérations.

A fin 2021, le projet est totalement engagé et les objectifs initiaux sont maintenus. Partageant les mêmes enjeux et les mêmes objectifs, le Conseil départemental de la Gironde a fait part, lors de sa séance du 22 novembre 2021, de son souhait de s'associer à cette feuille de route. Le Département de la Gironde constitue ainsi un nouveau partenaire du Réseau Express Régional Métropolitain, aux côtés de Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle Aquitaine, et l'Etat.

La formation de ce partenariat entre les 3 collectivités autour du projet de RER Métropolitain, également soutenu par l'Etat, constitue une formidable opportunité pour réaffirmer l'ambition du projet de RER métropolitain, en accélérer la dynamique en mettant à profit les compétences institutionnelles et les moyens financiers du Département de la Gironde, et en élargir le périmètre d'intervention à la ligne du Médoc.

Cette volonté s'est traduite par la formalisation d'une nouvelle feuille de route pour le projet, afin d'adapter les enjeux, les périmètres et les modalités de réalisation à ce nouveau partenariat.

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont adopté cette feuille de route actualisée commune par des délibérations conjointes en mars 2022.

La présente révision de la feuille de route a pour objectif de préciser celle de mars 2022, en particulier au niveau des clés de répartition des différentes opérations ferroviaires, pour les quatre partenaires financeurs.

Sont également associés à la mise en œuvre du RER Métropolitain la SNCF et ses filiales, et le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, pour leurs compétences respectives dans les transports et en matière d'intermodalité.

Les partenaires solliciteront également les aides financières de l'Union européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Le RER Métropolitain, projet de mobilité à l'échelle de l'ensemble du département, s'appuie sur deux volets de transports, définis chacun par des objectifs et un programme d'action spécifiques : un volet ferroviaire, et un volet routier.

Au-delà du développement de ces modes de transport, les partenaires souhaitent mener un travail transversal sur les aspects de billettique, de tarification, de marketing et de communication autour des offres de transport, afin que les services de mobilité correspondent au mieux aux attentes et besoins des populations.

Le volet ferroviaire du RER Métropolitain : l'amélioration de l'étoile ferroviaire autour de Bordeaux

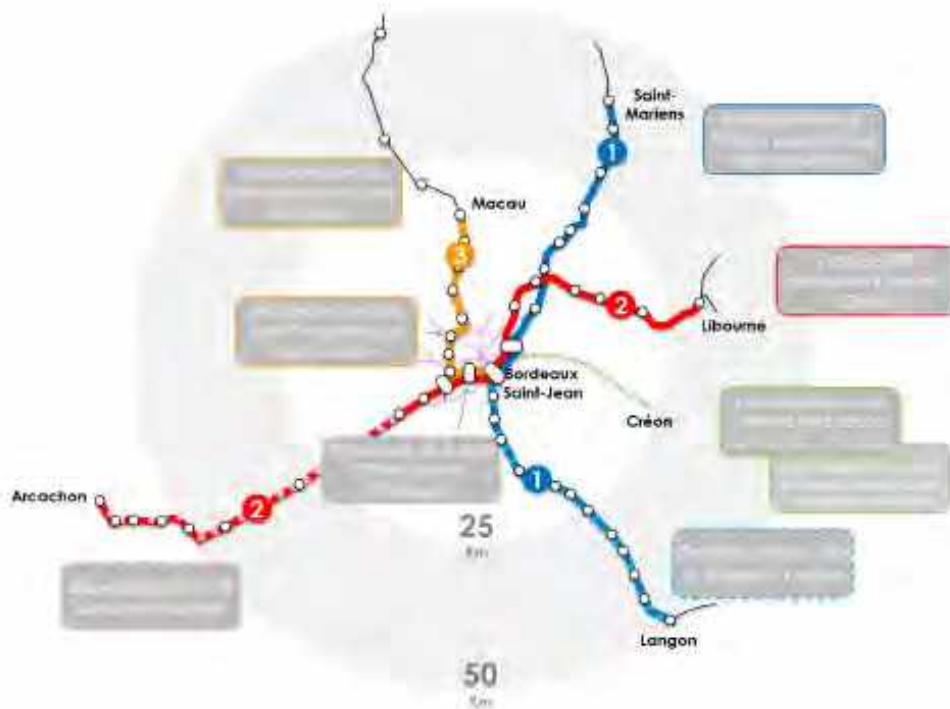
L'aire urbaine de Bordeaux dispose d'une étoile ferroviaire sur laquelle circulent plusieurs lignes de TER qui irriguent différents quadrants de son territoire, qui comporte 45 points d'arrêt ferroviaires, dont 15 sur le territoire métropolitain.

La Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole et le Département de la Gironde souhaitent s'appuyer sur cette armature de pôles d'échanges et ce réseau TER, en connexion avec le réseau de tramway de la Métropole et les lignes de bus structurantes du territoire, pour améliorer les déplacements de l'aire urbaine bordelaise.

Pour cela, les trois collectivités veulent parallèlement **renforcer le niveau de service des TER en visant une fréquence-cible à la demi-heure, une desserte de l'ensemble des arrêts du périmètre périurbain** (desserte dite omnibus) **et une exploitation diamétralisée** (sans changement de train à Bordeaux St-Jean).

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont formalisé cette ambition dans une première feuille de route pour un Réseau Express Régional (RER) Métropolitain, adoptée conjointement en décembre 2018 et qui définit un réseau à l'horizon 2028 s'appuyant sur trois lignes TER :

Libourne – Bordeaux – Arcachon
Saint-Mariens – Bordeaux – Langon
Bordeaux/Pessac - Macau



Source : Nouvelle-Aquitaine

Schéma des lignes ferroviaires du RER Métropolitain - Feuille de route de 2018

Ce réseau est bâti sur les infrastructures ferroviaires existantes, sans création de ligne nouvelle, et borné par des limites naturelles du réseau actuel : essentiellement des pôles démographiques et économiques, avec des temps de parcours homogènes jusqu'à Bordeaux, et présentant des installations aptes à évoluer pour y créer des fonctionnalités d'origine/terminus nécessaires au RER.

De fait, les temps de parcours de ces TER dits « RER Métropolitains » sont très attractifs :

- 14 minutes pour rejoindre la gare de Bruges depuis celle de Pessac via la voie ferrée de ceinture (50 minutes en transports en commun TBM, jusqu'à 50 minutes en voiture)
- 14 minutes environ entre Cenon et Pessac avec des TER Arcachon-Libourne directs (53 minutes en transports en commun TBM, jusqu'à 1h10 en voiture)
- 19 minutes environ entre Bègles et la halte de Ste-Eulalie-Carbon-Blanc avec des TER Langon-St-Mariens directs (31 minutes en transports en commun TBM, jusqu'à 55 minutes en voiture)

Grâce aux gains très significatifs de temps de parcours sur les trajets traversants, ces nouvelles dessertes accéléreront le report modal de la voiture vers le train.

De nouvelles correspondances entre le réseau de la Métropole et le réseau TER seront aussi créées grâce à une nouvelle halte qui ouvrira au Bouscat Sainte Germaine en 2023, puis à celle de Talence-Médoquine qui rouvrira en 2025.

La concrétisation du RER Métropolitain nécessite la mise en œuvre d'un ambitieux programme d'investissement sur le réseau ferroviaire qu'il emprunte, notamment pour la désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux et l'augmentation de ses capacités de circulation et de maintenance. A cet égard, les partenaires ont pris acte de la volonté forte de l'Etat, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, de doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains, ainsi que son engagement au co-financement des investissements.

La mise en place des trains diamétralisés du RER Métropolitain à la 1/2h « stricte » sur l'axe St Mariens-Langon selon l'ambition de la feuille de route initiale, s'appuiera sur la concrétisation des travaux ferroviaires du projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, qui seront réalisés à l'horizon 2030. Le financement et la réalisation de ces Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux ne sont pas inclus dans le programme du RER Métropolitain.

Les partenaires souhaitent également préserver l'avenir, et étudier les aménagements à réaliser pour augmenter la fréquence à plus long terme sur l'ensemble des lignes du RER, en envisageant une fréquence au quart d'heure en période de pointe sur les secteurs les plus fréquentés.

La mise en place de ces RER métropolitains nécessite par ailleurs l'acquisition de nouvelles rames, pour pouvoir mettre en circulation davantage de trains, augmenter les capacités d'emport et *in fine* transporter davantage de voyageurs. Les partenaires souhaitent que cela constitue une opportunité pour utiliser des matériels roulants décarbonés, comme le train à batteries sur la ligne du Médoc ou des trains à motorisation électrique sur les deux autres lignes.

Pour jalonner l'amélioration de l'offre ferroviaire, des étapes intermédiaires ont été identifiées, permettant le déploiement progressif du futur Réseau Express Régional métropolitain. L'ensemble des fonctionnalités prévues dans la feuille de route initiale du RER Métropolitain sont maintenues.

L'avancement du volet ferroviaire

De nombreuses étapes du projet ont déjà été franchies, et permettent de maintenir le calendrier général du projet et l'ambition de concrétisation à l'horizon 2028 :

- ✓ Signature du protocole-cadre relatif à la gouvernance et au financement des études sur le volet ferroviaire,
- ✓ Réalisation des premiers travaux terminés en 2021 en gare de St Mariens pour lever des restrictions sur le nombre de circulations quotidiennes,
- ✓ Ajustement du programme des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux afin de répondre aux ambitions du RER Métropolitain,
- ✓ Etudes d'opportunité et diagnostic des points d'arrêts du RER, et services aux usagers, lancement de l'étude de faisabilité,
- ✓ Lancement de plusieurs études d'aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au déploiement du RER,

- ✓ Lancement des études de signalisation afin d'augmenter la capacité entre Saint-André-de-Cubzac et Saint Mariens,
- ✓ Lancement des procédures réglementaires et études environnementales associées,
- ✓ Lancement fin 2021 des travaux de la halte du Bouscat Ste Germaine.
- ✓ Lancement de l'étude préliminaire d'alimentation frugale de la ligne du Médoc pour la circulation de train à batterie rechargeable,
- ✓ Concertation préalable sur les aménagements ferroviaires de chacun des 3 projets de service, entre le 20 septembre et le 19 novembre 2022,

A fin 2022, un programme complet et élargi d'études de niveau Etude Préliminaire (EP) à Avant-Projet (AVP) pour l'ensemble des aménagements liés au RER, a déjà été lancé.

Des premières concrétisations ou expérimentations concernant l'amélioration du niveau de service aux usagers ont également déjà vu le jour :

- ✓ L'insertion des premières liaisons diamétralisées sur Arcachon-Bordeaux-Libourne, dès 2021 (7/jour) et renforcées en 2022 (32/jour)
- ✓ La création sur 2 ans d'une centaine de circulations supplémentaires par semaine (+46 en 2021, et +50 en 2022), soit +14% d'offre, permettant notamment sur l'Axe Arcachon-Bordeaux-Libourne d'offrir une fréquence à la 1/2h en heures de pointe et à l'heure en journée
- ✓ La création en 2023 de près de 40 circulations supplémentaires par semaine répartis sur les axes Bordeaux-Langon et Bordeaux-Saint Mariens,
- ✓ Une expérimentation tarifaire sur la ligne du Médoc (ligne TER 42), permettant aux abonnés TBM d'emprunter sans surcoût les TER dans la limite du territoire de la Métropole (Parempuyre-Pessac/Bordeaux). Cette expérimentation initialement envisagée entre septembre 2020 et septembre 2021 a été prolongée jusqu'en septembre 2023.

Prise en compte de la concertation

Les concertations préalables sur les trois projets de service ferroviaires du RER Métropolitain qui se sont tenues du 20 septembre au 25 novembre ont été très riches en contributions, demandes et propositions d'ajustement du projet.

Nombre d'entre elles constituent des évolutions potentielles très significatives du projet de RER, qui feront l'objet d'examen, d'échanges, voire d'études si nécessaire.

En conséquence, les éventuelles modifications substantielles du projet intégrées à la suite de la concertation feront l'objet de versions ultérieures de cette feuille de route.

Evolution du nombre de dessertes quotidiennes par arrêt grâce au RER									
	Type	2002	2018	2022				Evolution 2018/2022	
				RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total		
Axe Libourne-Bordeaux									
		Total	Total						
Canon (axe Libourne)	PEM	0	91	23	12	79	114	25,3%	
Bassens	Halte	11	23	23	12		35	52,2%	
La Gorp	Halte	12	23	23	12		35	52,2%	
St-Loubès	Halte	13	23	23	12		35	52,2%	
St-Sulpice-Izon	Halte	13	23	23	12		35	52,2%	
Vayres	Halte	12	22	23	12		35	59,1%	
Libourne	Gare	58	90	23	12	79	114	26,7%	
Axe St-Mariens-Bordeaux									
		Total	Total						
Canon (axe St-Mariens)	PEM	0	29	22		13	35	20,7%	
Ste Eulalie-Carbon Blanc	Halte	4	19	22			22	15,8%	
Lagrange d'Ambarès	Halte	4	19	22			22	15,8%	
Cubzac-les-Ponts	Halte	6	18	21			21	16,7%	
St André de Cubzac	Gare	20	30	22		13	35	16,7%	
Aubie-St-Antoine	Halte	8	18	21			21	16,7%	
Gauriaquet	Halte	13	18	21			21	16,7%	
Cavignac	Halte	14	18	21			21	16,7%	
St-Mariens	Gare	20	29	22		13	35	20,7%	
Axe Langon-Bordeaux									
		Total	Total						
Bègles	PEM	12	29	26	2	4	32	10,3%	
Villeneuve d'Ornon	Halte	12	14	16	2	1	19	35,7%	
Cadaujac	Halte	13	19	22	2	3	27	42,1%	
St-Médard d'Eyrans	Halte	14	29	26	2	4	32	10,3%	
Beaumont	Gare	23	50	26	2	30	58	16,0%	
Portets	Halte	13	29	26	2	4	32	10,3%	
Arbanats	Halte	11	18	17	2	3	22	22,2%	
Podemac	Halte	12	29	26	2	4	32	10,3%	
Cérons	Gare	21	50	26	2	30	58	16,0%	
Barsac	Halte	12	18	11	2	2	15	-16,7%	
Preignac	Halte	11	14	6	2	0	8	-42,9%	
Langon	Gare	31	52	26	2	30	58	11,5%	
Axe Arcachon-Bordeaux									
		Total	Total						
Pessac	Gare	50	78	50	5	30	85	9,0%	
Pessac-Alouette	Halte	33	50	50	5		55	10,0%	
Cestas-Gazinet	Gare	41	50	50	5		55	10,0%	
Marcheprime	Halte	26	50	50	5		55	10,0%	
Facture-Biganos	Gare	41	78	50	5	30	85	9,0%	
Le Teich	Gare	31	50	50	5		55	10,0%	
Gujan-Mestras	Gare	35	50	50	5		55	10,0%	
La Hume	Halte	31	50	50	5		55	10,0%	
La Teste	Gare	36	50	50	5		55	10,0%	
Arcachon	Gare	36	50	50	5		55	10,0%	
Axe Pointe-de-Grave-Bordeaux									
		Total	Total						
Pessac	Halte	0	19	18		1	19	0,0%	
Mérignac Ariac (création)	PEM	0	42	20		24	44	4,8%	
Mérignac Caudéran	Gare	14	42	20		24	44	4,8%	
Bouscat	Halte							NC	
Bruges	Halte	4	42	20		24	44	4,8%	
Blanquefort	PEM	14	42	20		24	44	4,8%	
Parempuyre	Halte	5	42	20		24	44	4,8%	
Macau	Halte	12	42	20		24	44	4,8%	
Ludon	Halte	9	22	20		24	44	100,0%	
Marzeux	Halte	12	22			24	24	9,1%	
Moullis-Listrac	Halte	11	22			24	24	9,1%	
Pauillac	Halte	12	22			24	24	9,1%	
Lesparre	Halte	10	20			22	22	10,0%	
Soulac	Halte	2	8			10	10	25,0%	
Le Verdon	Halte	2	8			10	10	25,0%	
Multi-axes									
		Total	Total						
Canon	Halte	0	120	45	12	92	149	46,0%	
Bernaige (fermeture)	Halte	16	0	0	0	0	0	NC	
Bernaige vs Canon	Halte	16	120	0	57	92	149	46,0%	
Pessac	Gare	50	97	68	5	31	104	7,2%	
Bilan global arrêts intra Bordeaux Métropole (hors Bordeaux St-Jean) :									
		191	604	395	50	248	693	14,7%	

Un élargissement du périmètre du RER sur la ligne du Médoc

A l’occasion de la définition de cette nouvelle feuille de route pour le RER Métropolitain, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole souhaitent étendre le périmètre géographique du RER Métropolitain à l’ensemble de la ligne ferroviaire du Médoc jusqu’à la Pointe de Grave, au-delà de Macau qui constituait la limite précédente.

Ce territoire éprouve en effet des difficultés particulières d’accès à la Métropole : des distances importantes, un défaut de modes de transports en commun dans les zones rurales, une thrombose dans la métropole et une saturation saisonnière dans les accès au littoral.



Source : Nouvelle-Aquitaine

Périmètre révisé du RER Métropolitain, volet ferroviaire, au niveau de la ligne du Médoc

La ligne ferroviaire du Médoc présente aujourd'hui une qualité de service peu performante qui pénalise fortement son attractivité. Son exploitation est très contrainte par une importante longueur de voie unique, entre Bruges et la Pointe de Grave, soit 98 km sur un total de 123 km. La capacité actuelle de la ligne ne permet pas la circulation de plus d'un train par heure au-delà de Macau, et pénalise également la capacité du réseau sur le tronçon Bordeaux/Pessac-Macau, où les ambitions de développement sont les plus élevées en termes de fréquence.

Une partie des infrastructures de cette ligne est en mauvais état : la caténaire est en fin de vie, plusieurs ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art sont à régénérer, la signalisation est ancienne et peu capacitaire.

Les objectifs d'amélioration de l'offre de service de cette ligne, partagés par les partenaires et basés sur un renforcement progressif, sont les suivants :

▪ Horizon actuel :

- Fréquence aux 2h : Le Verdon - Bordeaux (fréquence à l'heure possible en heure de pointe dans le sens de la pointe)
- Fréquence à l'heure : Lesparre - Bordeaux
- Fréquence aux 30 min : Macau - Bordeaux/Pessac (en alternance)

▪ Horizon 2030 :

- Fréquence aux 2h : Le Verdon - Bordeaux (fréquence à l'heure possible en heure de pointe dans le sens de la pointe)
 - Fréquence aux 30 min en heure de pointe : Lesparre - Bordeaux/Pessac (en alternance)
 - Fréquence aux 30 min : Macau - Bordeaux/Pessac (en alternance)
- + Augmentation des amplitudes le soir, au départ de Bordeaux/Pessac

A plus long terme les partenaires souhaitent préserver l'avenir et étudier les conditions et investissements nécessaires pour augmenter la fréquence et l'amplitude de service sur le tronçon Macau - Bordeaux/Pessac.

Les partenaires du RER Métropolitain souhaitent étudier et mettre en œuvre un véritable plan de modernisation et de régénération de la ligne du Médoc, seul à même de permettre des services fiables et plus fréquents, ce qui comprend :

- la régénération de la voie et des ouvrages,
- la régénération de la caténaire, avec la volonté de déployer une exploitation par trains à batterie, issus de rames du parc Régional reconfigurées lors de leur maintenance de mi-vie,
- la modernisation de l'infrastructure pour en augmenter la capacité : système de signalisation, ajout de point(s) de croisement, ...

Financement du volet ferroviaire

Infrastructures ferroviaires et matériel roulant

Les principaux postes d'investissements sur les infrastructures ferroviaires identifiés à ce stade sont les suivants :

- Création de la halte du Bouscat,
- Création de la halte de la Médoquine,
- Signalisation par Bloc Automatique Lumineux entre Saint André-de-Cubzac et Saint-Mariens,
- Création des Origine-Terminus en gares de Libourne, Arcachon, Langon et Saint Mariens,
- Installations Fixes de Traction Electrique entre Bordeaux et Arcachon,
- Electrification de la ligne entre Ambarès-et-Lagrave et Saint-Mariens
- Adaptation/allongement des quais sur l'ensemble du périmètre au besoin,

Leur total est évalué à environ 390M€, auxquels il convient d'ajouter une enveloppe estimée à ce stade à 200 M€ pour la modernisation et la régénération de la ligne du Médoc au nord de Macau (dont les installations d'alimentation électrique).

Sur les infrastructures du RER hors ligne du Médoc au nord de Macau, il est convenu un principe de répartition de l'investissement entre la Métropole, le Département, la Région et l'Etat.

Sur ces mêmes infrastructures, la Métropole concentrera son action sur le développement du réseau nécessaire au RER, et ne souhaite pas intervenir sur sa régénération. En ce qui concerne les opérations de développement, il devra être identifié si elles concourent uniquement à la mise en œuvre du RER Métropolitain ou si elles constituent également une amélioration plus générale du réseau ferré, auquel cas seule la part liée au RER fera l'objet de l'investissement partenarial.

Sur ces infrastructures, le Département de la Gironde concentrera son action sur des opérations nouvelles apparues depuis la feuille de route de décembre 2018.

La modernisation et la régénération des infrastructures de la ligne du Médoc au nord de Macau (dont les installations d'alimentation électrique), qui font partie du périmètre du protocole sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT), signé le 22 avril 2021 entre l'Etat et la région Nouvelle-Aquitaine, font l'objet de modalités de financement différentes, réparties entre la Région, le Département et l'Etat.

Le besoin de matériels roulants (rames de TER) supplémentaires pour le RER M est évalué à environ 90M€ (hors ligne du Médoc au nord de Macau), dont les coûts d'investissement seront partagés à parité entre la Région et la Métropole dans le cadre d'un usage du matériel dédié au RER Métropolitain. En ce qui concerne les besoins en matériel roulant sur la ligne du Médoc au nord de Macau, ils seront financés par la Région.

En synthèse sur les items infrastructures et matériel roulant, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine s'engagent sur les niveaux et clés de financements suivants :

Libellé	Montant total M€ 2022	Etat		Région		Bordeaux Métropole		Département de la Gironde	
		%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
Infrastructures (hors Médoc au Nord de Macau)	390	33,33%	130	14,64%	57,1	33,33%	130	18,69%	72,90
Matériel Roulant (hors Médoc au Nord de Macau)	90	0,00%	0	50,00%	45	50%	45	0	0
Infrastructures et Matériel Roulant de la ligne du Médoc (au Nord de Macau)	200	30%	60	21,45%	42,90	0	0	48,55%	97,10
TOTAL	680		190		145		175		170

Le plan de financement précédent présente les montants des participations financières de chaque partenaire co-financeur du RER Métropolitain. Il est bâti sur des programmes techniques et hypothèses de coûts prévisionnels. Les résultats des études techniques des différentes opérations qui sont en cours sont susceptibles de faire varier ces éléments, avec au global une hausse possible du montant total du projet en raison des effets dus au contexte économique, à l'indexation des prix et de la précision des aménagements à réaliser.

Les partenaires se réuniront pour déterminer les suites à donner à ces évolutions de coûts.

Une fois ces éléments connus, les partenaires établiront les nouvelles modalités du financement.

Par ailleurs, les partenaires attendent de l'Etat et de SNCF Réseau qu'ils sollicitent des crédits de l'Union européenne puisque le nœud ferroviaire de Bordeaux, situé sur le Corridor atlantique, représente un élément structurant du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T). La participation d'autres financeurs, notamment les Autorités Organisatrices de Mobilités et les territoires desservis par le RER métropolitain pourra être parallèlement recherchée.

Enfin, il est attendu de l'Etat lui-même une augmentation significative de sa participation financière suite aux annonces du Président de la République sur le développement des RER métropolitains.

Aménagement des gares et haltes existantes

Les gares et haltes ferroviaires sont et resteront les points d'entrée essentiels au réseau. Le succès du RER dépendra fortement de leur attractivité, de leur facilité d'accès et des services qu'elles abriteront.

En parallèle de l'aménagement des infrastructures ferroviaires, les partenaires prévoient donc un programme d'actions spécifiques au niveau des 54 gares et haltes existantes desservies par le RER Métropolitain à terme (après mise en

service du Bouscat Ste Germaine et de Talence Médoquine). Ces actions concernent notamment :

- la gestion des flux et infrastructures en gares, en termes d'accueil des voyageurs ;
- l'offre de services (mobilier, équipements, services divers). Il s'agira notamment de définir un standard de services adapté aux gares du RER ;
- l'exploitation (nettoyage, maintenance) / sûreté.

Les gares et haltes sont des outils de mobilité au service des territoires, aussi le financement de leur aménagement relève pour partie de la compétence territoriale. Dans ce domaine, une participation des Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sera sollicitée, et des fonds européens recherchés. Concernant l'aménagement et l'équipement des Pôles d'Echanges Multimodaux, la Région agira dans le cadre de son Règlement d'intervention sur les gares, tandis que le Département pourra notamment intervenir pour faciliter le rabattement vers les gares et haltes, et sur les pistes cyclables, abris vélo, aires de covoiturage, aires de stationnement...

Des principes généraux d'intervention seront établis pour la participation de la Région, du Département, de la Métropole, de l'Etat, des EPCI et Communes au travers d'une convention-socle dédiée aux gares, haltes et à l'intermodalité, dans l'objectif de l'adopter en 2023.

La constitution du programme d'aménagement précis de chaque point d'arrêt et son financement se feront en concertation avec les territoires concernés au fil de l'avancée des études et pour la programmation des travaux.

Coûts d'exploitation du service

La Région continuera à supporter le coût du service TER historique, correspondant au niveau de service TER antérieur au développement des dessertes RER démarré en 2021.

Les coûts supplémentaires d'exploitation nets (dépenses d'exploitation – recettes voyageurs) des services ferroviaires de voyageurs dédiés au RER Métropolitain en semaine (du lundi au vendredi), correspondant aux nouvelles circulations ajoutées sur les lignes TER à compter de l'année 2021, seront financés à parité entre la Région et Bordeaux Métropole : entre Libourne et Arcachon, St Mariens et Langon, et Bordeaux/Pessac jusqu'à Macau. Parallèlement, la participation d'autres financeurs sera recherchée pour une juste contribution au service de la part des territoires, notamment des Autorités Organisatrices de Mobilité.

Les efforts réalisés par les collectivités pour améliorer l'offre ferroviaire sur le périmètre du RER Métropolitain doivent inciter à la compétitivité du service et à la qualité des prestations de l'opérateur ferroviaire qui en a la charge. Les partenaires s'entendent en particulier pour établir une stratégie spécifique sur la maîtrise des coûts de fonctionnement du RER.

Le volet routier du RER Métropolitain : déploiement de lignes de cars express

Certains quadrants de l'aire urbaine ne disposent pas de voies ferrées et ne peuvent, de fait, être desservis pas des TER métropolitains. Pour autant, ces territoires ont besoin de disposer de transports collectifs performants pour accéder aux différentes zones d'emploi de la métropole. C'est pourquoi la Région et Bordeaux Métropole étudient, en coopération avec le Département de la Gironde, Nouvelle-Aquitaine Mobilités et les territoires, la mise en place de lignes de cars express régionaux à l'échelle de la Gironde.

Dès septembre 2019, conformément à la feuille de route de 2018, la ligne de cars express Créon – Bordeaux a été mise en service à titre expérimental, avec 59 courses/jour ouvré.

Au-delà de l'arrivée sur le périurbain de la métropole, les portes d'entrées, les conditions de circulation, de prise en charge et de dépose des voyageurs, les itinéraires d'accès à l'hypercentre bordelais et les connexions au réseau urbain structurant constituent un enjeu essentiel de la réussite du réseau routier express.

Ces modalités, déjà mises en place par Bordeaux Métropole sur la ligne Créon-Bordeaux, seront reconduites sur les prochaines lignes.

La ligne Créon-Bordeaux a également bénéficié d'aménagements routiers réalisés par le Département de la Gironde : création d'une aire de co-voiturage à Salleboeuf et Fargues-Saint-Hilaire, aménagement de voies réservées aux transports collectifs et au co-voiturage sur la RD936 et la nouvelle voie de contournement de Fargues-Saint-Hilaire.

Depuis, la ligne est plébiscitée par les usagers, avec une fréquentation de 800 à 850 voyageurs/jour en période scolaire, tous sens confondus. Véritable succès commercial, elle permet un report massif des usagers de la voiture vers l'autocar. Les partenaires ont décidé, depuis 2020, de la pérenniser.

Les trois partenaires Région – Bordeaux Métropole – Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) ont identifié comme prochaine ligne de car express le corridor Blaye-Bordeaux, au vu de son potentiel et des enjeux du territoire.

La Haute-Gironde, territoire situé dans l'aire d'influence de la métropole bordelaise, bénéficie d'un réel dynamisme démographique et économique. Néanmoins la configuration du territoire et des réseaux de transport, associée aux problématiques d'accessibilité (difficultés d'accès à la métropole via l'A10 et le Pont d'Aquitaine) font de la mobilité un enjeu central.

Les études opérationnelles (itinéraire, offre, potentiel de fréquentation, coût, calendrier...) confiées au pilotage du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités ont été livrées en septembre 2022. Le Département de la Gironde accompagne la recherche d'optimisation du temps de trajet de la partie Blaye – Saint-André-de-Cubzac sur les RD concernées, notamment la RD 137. Le Département participera également à l'aménagement des aires d'arrêt, voire de pôles d'échanges locaux, et à leur desserte, notamment par les modes actifs en favorisant la réalisation de schémas cyclables intercommunaux.

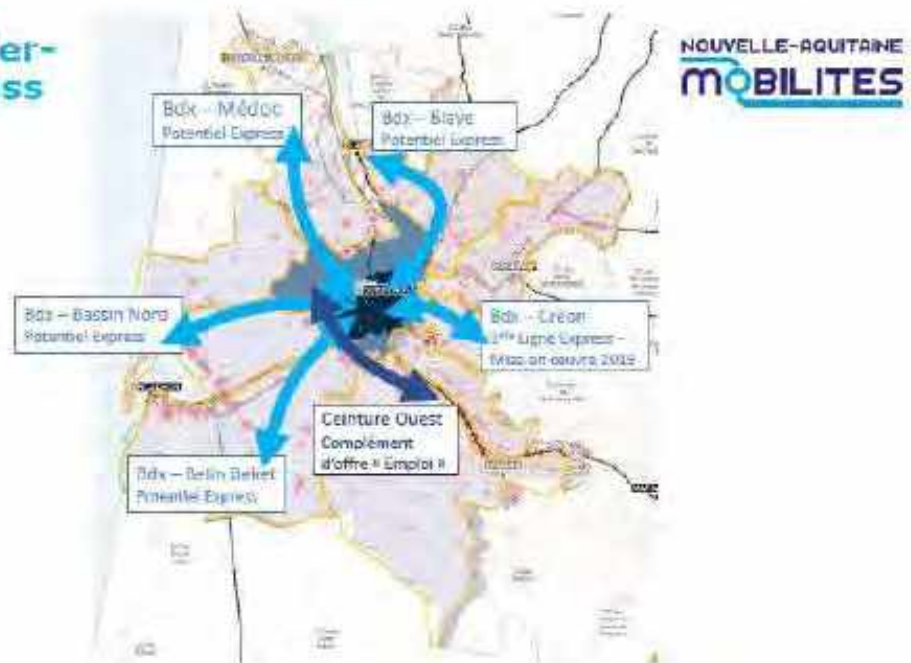
La mise en service de cette ligne est ciblée pour janvier 2024 avec un itinéraire exploité en 2 phases.

- ✓ Phase 1, passage par la RD1010
- ✓ Phase 2, passage par l'A10 dès que les aménagements d'une voie réservée sur A10 seront réalisés.

D'une manière générale, en application des objectifs de la feuille de route NeoTerra de la Région et en prenant en compte également le contexte économique, les partenaires s'orientent vers la mise en place de véhicules propres sur les lignes de cars express.

Suite à l'étude multimodale menée par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, d'autres corridors de déploiement potentiels de cars express ont été identifiés. Ils seront successivement étudiés à partir de fin 2022, en commençant par la Ceinture Ouest et le corridor Bordeaux – Nord Bassin.

Volet routier- Cars Express



Corridors de déploiement des cars express à l'étude

Financement du volet routier

Les partenaires s'engagent à financer le déficit d'exploitation des lignes de cars express (dépenses d'exploitation – recettes voyageurs) selon le principe d'une clé de répartition prévisionnelle suivante : 25% Région, 25% Bordeaux Métropole, et 50% Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le Syndicat Mixte recherchant son financement

via le Versement Mobilité additionnel ou les subventions d'autres Autorités Organisatrices des Mobilités et des territoires concernés par ces lignes.

A titre temporaire, la ligne express Bordeaux Créon est actuellement co-financée à parité par la Région et Bordeaux Métropole, dans l'attente de la levée du versement mobilité additionnel par Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Par ailleurs, au-delà de sa participation aux investissements ferroviaires, le Département de la Gironde assurera la mise en œuvre des aménagements de voirie nécessaires à la circulation des cars express sur voiries départementales (aires de co-voiturage, points d'arrêts, aménagements nécessaires aux transports collectifs...).

La Métropole financera les investissements nécessaires à la mise en service des lignes de cars express sur les voiries relevant de sa compétence.

Les partenaires pourront rechercher des financements complémentaires pour la réalisation des aménagements en fonction de leur montant, en particulier auprès des territoires. Des financements européens pourront notamment être recherchés.

A l'instar du volontarisme du Département de la Gironde, le partenariat avec l'Etat sera indispensable pour aboutir à l'aménagement de voies réservées sur le domaine des voiries nationales et autoroutes, condition *sine qua non* à la qualité du service express projeté, notamment sur les entrées autoroutières sur la rocade, particulièrement sur l'A10 au nord de Bordeaux, qui souffre d'une congestion chronique liée à la forte augmentation de la population au nord de Bordeaux et à la barrière naturelle que constitue la Garonne.

Tarification et billettique du RER

Une expérimentation d'acceptation tarifaire est menée jusqu'en septembre 2023 sur la partie métropolitaine de la ligne ferroviaire Bordeaux-Le Verdon, et constitue la première action menée sur les aspects tarification et billettique pour le projet. A terme, la Région et Bordeaux Métropole souhaitent mettre en place plus globalement sur le périmètre ferroviaire du RER métropolitain un « billet unique ».

Cela comprend une tarification spécifique, afin de faciliter l'accès de ces services pour les usagers et d'encourager le report modal de la voiture individuelle vers le RER, sous ses volets ferroviaire et routier. 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.

Pour cela, les collectivités et avec la participation de la SNCF et du Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, ont lancé une étude tarifaire à l'échelle du RER Métropolitain de manière à pouvoir mettre en place de nouvelles modalités tarifaires à disposition des usagers.

Afin d'accélérer le report modal de la voiture vers le train et de faciliter le parcours usager, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont décidé de la création, d'ici à fin 2023, d'un nouveau titre sur support TBM spécifique (nom du titre non établi à ce stade mais mentionnant le train comme par exemple « TBM+Train ») permettant aux usagers (abonnés dans un premier temps)

d'emprunter le réseau TBM mais aussi de monter à bord des trains concernés circulant sur la zone intra-métropole, le prix étant basé sur celui de la gamme TBM avec un supplément. Bordeaux Métropole compensera la Région de la perte de recettes induite. La réflexion se poursuit par ailleurs entre les partenaires pour mettre en place, dans un second temps, une tarification zonale au-delà de la Métropole, ainsi que des tarifs solidaires.

Marketing et communication sur les services de transport RER

Un autre enjeu de la réussite du projet est celui d'une meilleure connaissance et d'une meilleure image des transports en commun ferroviaires et routiers qu'il convient de faire passer auprès du public. Les collectivités associent activement le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités ainsi que la SNCF dans la promotion du service, dans la définition d'une image de marque commune du RER Métropolitain et également dans une attention particulière portée à la qualité du service rendu.

Par leurs actions, les partenaires s'engagent à mieux faire connaître l'existence et la performance des solutions de transport en commun offertes par le RER Métropolitain, tant sur son volet ferroviaire que sur son volet routier.

Les partenaires souhaitent également l'association de l'ensemble des communes desservies à œuvrer pour la promotion du service et encourager leurs administrés à privilégier l'usage du RER Métropolitain pour leurs déplacements, à l'échelle du département et pour l'accès à la Métropole bordelaise.

Les partenaires s'engagent à une évaluation régulière de la qualité de service de l'offre de transport (fréquentation TER et cars, perturbations, incidents majeurs/arrêts de lignes...) et à formaliser des plans d'action en cas d'insatisfaction. Ainsi, les données concernant l'exploitation des lignes du RER, pour les volets ferroviaire et routier, seront transmises directement par les exploitants aux financeurs (par ligne, reporting trimestriel).

Gouvernance

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, de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde et du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité, 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 Bordeaux Métropole (Autorité Organisatrice de Mobilité) et du Conseil départemental, auquel sont conviés le Préfet 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.

La temporalité des différents niveaux de pilotage est établie selon les principes suivants :

- Une rencontre annuelle du comité exécutif ;
- Des rencontres semestrielles des Directeurs Généraux afin de préparer les rencontres du comité exécutif ;
- Trois Comités de pilotage par an à minima ;
- En tant que de besoin (plusieurs fois par mois) réunion de comités techniques sur les études ;
- Rencontres techniques hebdomadaires au niveau du plateau commun .

Le calendrier du projet

Le calendrier synthétique prévisionnel de la mise en œuvre est le suivant :

Automne 2019	Expérimentation d'une première ligne d'autocars express Créon <> Bordeaux depuis le 2 septembre 2019, pérennisée à partir de 2020
Début 2020 – Automne 2022	Expérimentation de l'acceptation tarifaire sur la voie ferrée de ceinture Etude tarification et billet unique Premières étapes de la diamétralisation sur Libourne-Arcachon (7 trains/jour en décembre 2020, 32 trains/jour en décembre 2021).
Automne 2022	Concertation réglementaire sur les 3 axes ferroviaires
Fin 2021 à 2024	Etudes de corridors cars express
2020 à 2024	Renforcement progressif de l'offre ferroviaire (service annuel) sur l'ensemble des axes St Mariens-Langon, Libourne-Arcachon et Bordeaux/Pessac-Macau au regard de l'évolution du réseau et dans l'attente de la mise en service des aménagements d'infrastructure Cycle d'études des aménagements d'infrastructure (Preliminaires, Avant-Projets, Projets)
2023	Mise en service de la nouvelle halte TER du Bouscat Sainte-Germaine Titre « TBM+Train » sur le périmètre de la métropole
2025	Réouverture de la halte TER de Talence-Médoquine Début d'adaptation des quais du périmètre RER
2026	Modernisation de la Signalisation entre Bordeaux et St Mariens
2027-2028	Mise en service des origines/terminus à Saint-Mariens, Libourne, Arcachon et Langon et mise en place d'une desserte à la 1/2h élargie des axes St Mariens-Langon, Libourne-Arcachon et Bordeaux/Pessac-Macau Renforcement des installations d'alimentation électrique Bordeaux-Arcachon Electrification de la section Ambarès-Saint Mariens ou alternative décarbonée Premières diamétralisations St Mariens-Langon
Horizon 2030	Mise en service progressive de la régénération et de la modernisation de la ligne du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave Mise en place de la diamétralisation à la 1/2h systématique sur la ligne St Mariens-Langon post AFSB

VI-Conclusions

Document séparé

