

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

RER Métropolitain de l'aire bordelaise
LIGNE DU MEDOC
PESSAC - BORDEAUX / LA POINTE DE GRAVE

Dates de la concertation

Du 19 septembre 2022 au 25 novembre 2022

Walter Acchiardi

Denis Salles

garants désignés par la CNDP

Date de remise du rapport, le 20 décembre 2022



SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
SYNTHÈSE	4
Les enseignements clefs de la concertation	4
Demandes de précisions et des recommandations des garants	5
INTRODUCTION	8
Le projet objet de la concertation	8
La carte du projet	9
Les objectifs du projet	10
Les caractéristiques du projet et les alternatives mises au débat	10
Le coût du projet	11
Le contexte du projet	12
Le calendrier du projet et de la mise en service	13
La saisine de la CNDP	15
Contexte de la concertation	15
Décision d'organiser une concertation	15
Garantir le droit à l'information et à la participation	15
Le rôle des garants	16
Le travail préparatoire des garants	17
Les résultats de l'étude de contexte	17
L'enquête auprès des acteurs partie-prenantes	17
Les champs thématiques de la concertation identifiés dans l'étude de contexte	18
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	20
Le dispositif de concertation mis en place par les porteurs de projet	23
Avis sur le déroulement de la concertation	23
Les chiffres clés de la participation	24
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	26
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	27
Synthèse des arguments exprimés	27
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	27
L'opportunité du projet RER-M	28
Le coût et les financements du RER-M	29
Le calendrier du projet	29
La gouvernance du projet	29
L'évaluation socio-économique du projet	29
Les impacts environnementaux	29
Les interférences RER-M / trafic routier	30
Le futur matériel roulant	30
Aménagements ferroviaires prévus sur la ligne du Médoc	30
Propositions ayant émergé pendant la concertation	31
Évolution du projet résultant de la concertation	38
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	39
Précisions à apporter de la part des responsables du projet.	39
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation	40

Annexes	42
Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants	42
Annexe 2 : Avis de désignation des garants	47
Annexe 3 : Lettre de mission des garants	48
Annexe 4 : Liste des acteurs interviewés durant l'étude de contexte et guide d'entretien	52
Annexe 5 : Plate forme RER-M	53
Annexe 6 : Communiqués de presse ouverture/prolongation/clôture de la concertation	54
Annexe 7 : Publication avis de concertations préalables	61
Annexe 8 : Liens pour la consultation du public	62

AVANT-PROPOS

Le présent bilan de la concertation préalable du RER Métropolitain de l'aire bordelaise/RER-M -ainsi que les 2 autres bilans concernant les 2 autres lignes de voie ferrée et leurs projets de service- est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué dans sa version finale le 20 décembre 2022 sous format PDF non modifiable aux responsables du projet pour publication sans délai par leurs soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <http://projet-rer-m.fr> Ce bilan est remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Les responsables du projet RER-M publieront de leur côté sous deux mois leurs réponses à ce bilan, réponses qui seront transmises à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE).

SYNTHÈSE

Les enseignements clefs de la concertation

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.

Les fortes attentes pour la mise en œuvre du projet de RER Métropolitain de l'aire bordelaise (RER-M), considéré comme structurant et urgent, sont accompagnées de propositions d'améliorations ou d'alternatives et également d'alertes concernant la nécessité de préserver l'avenir sans oblitérer de futures évolutions, que ce soit au niveau du transport des voyageurs ou du fret de marchandises.

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.

Les attentes à l'égard du RER-M s'accompagnent de demandes concomitantes pour garantir les aménagements d'accès aux derniers kilomètres (connexions transports en communs, pistes cyclables...), d'accueil aux abords (parking auto, vélo, personnes à mobilité réduite/PMR) et dans les gares et haltes, ainsi que d'une réflexion rapide sur une billettique unique et cohérente.

Le contexte social, économique et environnemental rappelé dans nombre de contributions conduit à une aspiration à un droit à la mobilité pour tous, dans et hors Métropole. L'impact territorial de ce projet se lit dans la diversité géographique de provenance - de Gironde et au-delà - de plus de 800 contributions qui ont alimenté la concertation du RER-M. 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 ».

Enfin les garants tiennent à souligner la densité et la richesse des argumentations développées dans de nombreuses contributions personnelles ou collectives, témoignant d'une véritable compétence de "maîtrise d'usage" en écho à celle de "maîtrise d'ouvrage".

Si ce bilan comprend une synthèse des contributions exprimées et des propositions ayant émergé de ces concertations préalables, sans pouvoir viser à l'exhaustivité, il reste que c'est bien dans la poursuite des concertations engagées dans le déroulement du projet RER-M que pourront se déplier et s'affiner ces apports du public et des corps intermédiaires (associations, chambres consulaires, partis politiques/syndicats,...), dans un échange avec les porteurs de projet, pour des dynamiques de territoires partagées.

Demandes de précisions et des recommandations des garants

Le tableau suivant présente les principales demandes de précisions et les recommandations que les garants formulent au terme de la concertation préalable. Les responsables du projet sont invités à apporter des réponses à ces différents points¹.

Suites à donner à des interrogations n'ayant pas trouvé de réponse
1- Quelle prise en compte des contributions du public afin de préserver l'avenir ?
1.1 - Quelles modifications à apporter à l' architecture du réseau : cisaillements, aiguilles, ligne de ceinture, articulation avec autres modes TC (Tram, Lianes, Bus express, ...),..
1.2 - Quelles dispositions envisager permettant d' accueillir en gare outre le RER-M les autres trains (TER, Intercités...) : positionnement et longueur des quais, notamment pour la halte de Talence Médoquine ?
1.3 - Quelles sont les demandes de prolongement de lignes origines/terminus et/ou d'ouvertures de nouvelles haltes qui peuvent être envisagées, à quelles échéances ?
1.4 - <i>Concernant l'électrification de la section La Grave d'Ambarès – Saint-Mariens/Saint-Yzan le provisionnement de son coût est-il pris en compte dans les 590 millions d'euros d'investissement du RER-M ?</i>
2- Quels choix de gestion pour permettre une accessibilité équitable pour tous ?
2.1 - Quel(s) scénario(s) est/sont envisagé(s) en termes de simplification billettique et à quelle échéance ?
2.2 - Quel(s) scénario(s) est/sont envisagé(s) en termes de tarification acceptable pour les usagers et à quelle échéance ?
2.3 - Quel(s) sera/seront le(s) périmètre(s) d'application de ces mesures ?

¹ Le tableau transmis pour réponse aux maîtres d'ouvrage est en annexe 1 de ce bilan. Les parties du tableau *en italique* concernent, pour information, les 2 autres lignes/projets de service mis à la concertation.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des contributions du public

1- Mettre en place une gouvernance responsable, lisible et inclusive

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

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

1.3 Publication d'une **"Infolettre"** informant le public en continu sur l'avancement de chacun des 3 projets de services du RER-M, couplée à la possibilité d'expression et de questions du public appelant les réponses des porteurs de projet.

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

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

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

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

3. Favoriser les transitions de mobilités pour les déplacements domicile/travail

3.1 - Mettre en place **un partenariat avec des acteurs du monde du travail** (entreprises, chambres consulaires dont la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Bordeaux-Gironde, salariés, organisations syndicales, etc...) pour définir les enjeux de déplacements domicile/travail afin de favoriser les transitions de mobilités vers le RER-M.

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

INTRODUCTION

Le projet objet de la concertation

Le projet global de RER Métropolitain de l'aire bordelaise/RER-M comprend 4 volets présentés dans le préambule du dossier de concertation². La concertation concerne le premier volet ferroviaire.

- *“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.”*

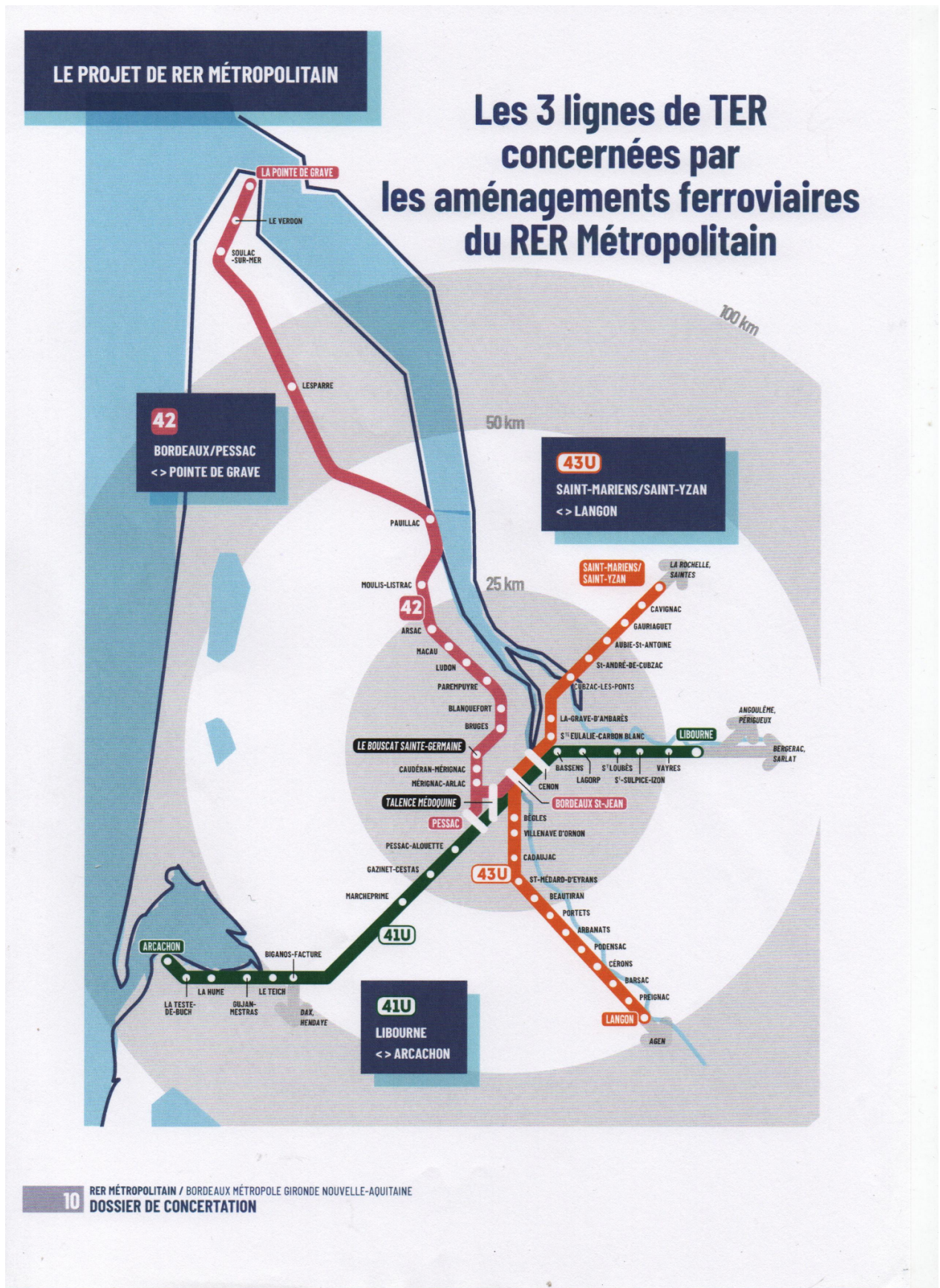
Les responsables du projet RER-M et décideurs impliqués

Le projet RER-M est porté par 3 maîtres d'ouvrage, chacun responsable de travaux d'infrastructures et d'aménagements liés à son champ de compétence respectif : SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions (filiale de SNCF Réseau) et Bordeaux Métropole. Les partenaires financiers à l'origine de la feuille de route du projet dès 2018 sont la Région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole, autorités organisatrices de la mobilité/AOM régionale et locale, rejoints par l'État en 2020 et par le Département de la Gironde en 2021.

Citons également 2 autres acteurs du projet RER-M :

- SNCF Voyageurs concernant le volet ferroviaire, exploitant du service TER en Nouvelle Aquitaine pour le compte de la Région, qui apporte au projet du RER-M son expertise dans la définition du service et des futures installations techniques.
- Le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités/NAM qui participe au travail partenarial autour du RER-M afin de développer l'intermodalité et une offre intégrée pour les usagers, notamment pour la mise en place de services mutualisés (informations voyageurs, solutions billettiques,...) ou d'une tarification unifiée.

² https://projet-rer-m.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/bordeaux_metropole/rerm_dossier_concertation.pdf



Les objectifs du projet

Selon la feuille de route 2022 des porteurs de projet, *“les 3 objectifs majeurs du projet RER-M, visent à :*

- *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 les pollutions”.*

Sur le volet ferroviaire, objet de cette concertation préalable, la nouvelle offre de service RER-M propose de s’appuyer sur la création de 2 nouvelles haltes et pôles d’échanges multimodaux (Talence Médoquine et le Bouscat Sainte-Germaine, cette dernière en cours de travaux, a fait l’objet d’une concertation au titre du Code de l’urbanisme) ainsi que sur l’amélioration de 3 lignes TER existantes :

- Libourne / Bordeaux / Arcachon
- Saint-Mariens-Saint-Yzan-de-Soudiac / Bordeaux / Langon
- Bordeaux/Pessac/La Pointe de Grave (ligne du Médoc)

Les caractéristiques du projet et les alternatives mises au débat

Le RER-M se présente comme un projet d’amélioration de l’offre quotidienne de transports. Le principe est basé sur l’amélioration de la capacité du réseau et l’optimisation de son utilisation. Ce réseau comprend 300 km de lignes, 54 gares et haltes ferroviaires³ (dont 15 dans Bordeaux Métropole), avec la création de 2 nouvelles haltes. Le projet concerne une population de 1,2 million d’habitants vivant à moins de 20 minutes en voiture d’une gare. Les prévisions en matière de trafic tablent sur 38 000 voyageurs/jour en 2030, soit + 20 000 nouveaux usagers, correspondant à + 10% de croissance annuelle de la fréquentation.

Les opérations prévues dans le cadre de ce projet permettraient de renforcer l’offre de service TER sur les 3 lignes avec :

- une fréquence de desserte à la demi-heure et - dans un second temps au quart d’heure grâce à une hausse du nombre de trains en circulation;
- une desserte de l’ensemble des arrêts du périmètre, selon le principe d’un service omnibus, avec les TER longs parcours dits “semi-directs” en complémentarité;
- un trajet sans changement de train entre Libourne et Arcachon et entre Saint-Mariens/Saint Yzan et Langon spécifié par le terme de “diamétralisation”.

Aucune alternative, ni option 0 soit l’absence de mise en œuvre du projet, n’a été mise au débat par les porteurs de projet durant la concertation. Cependant la feuille de route des partenaires financiers a évolué en 2022 avec l’entrée du Département de la Gironde parmi ses signataires, prolongeant à sa demande expresse la branche de la ligne Médoc de l’étoile ferroviaire du RER-M de Macau jusqu’à la Pointe de Grave, extrémité Nord de l’Estuaire côté Gironde.

³ Une halte ferroviaire - avec ou sans bâtiment - n’a pas de présence humaine à l’inverse d’une gare ferroviaire qui, selon la SNCF est une « installation ouverte au service de la circulation [des trains] comportant au moins un agent de circulation”.

Le coût du projet

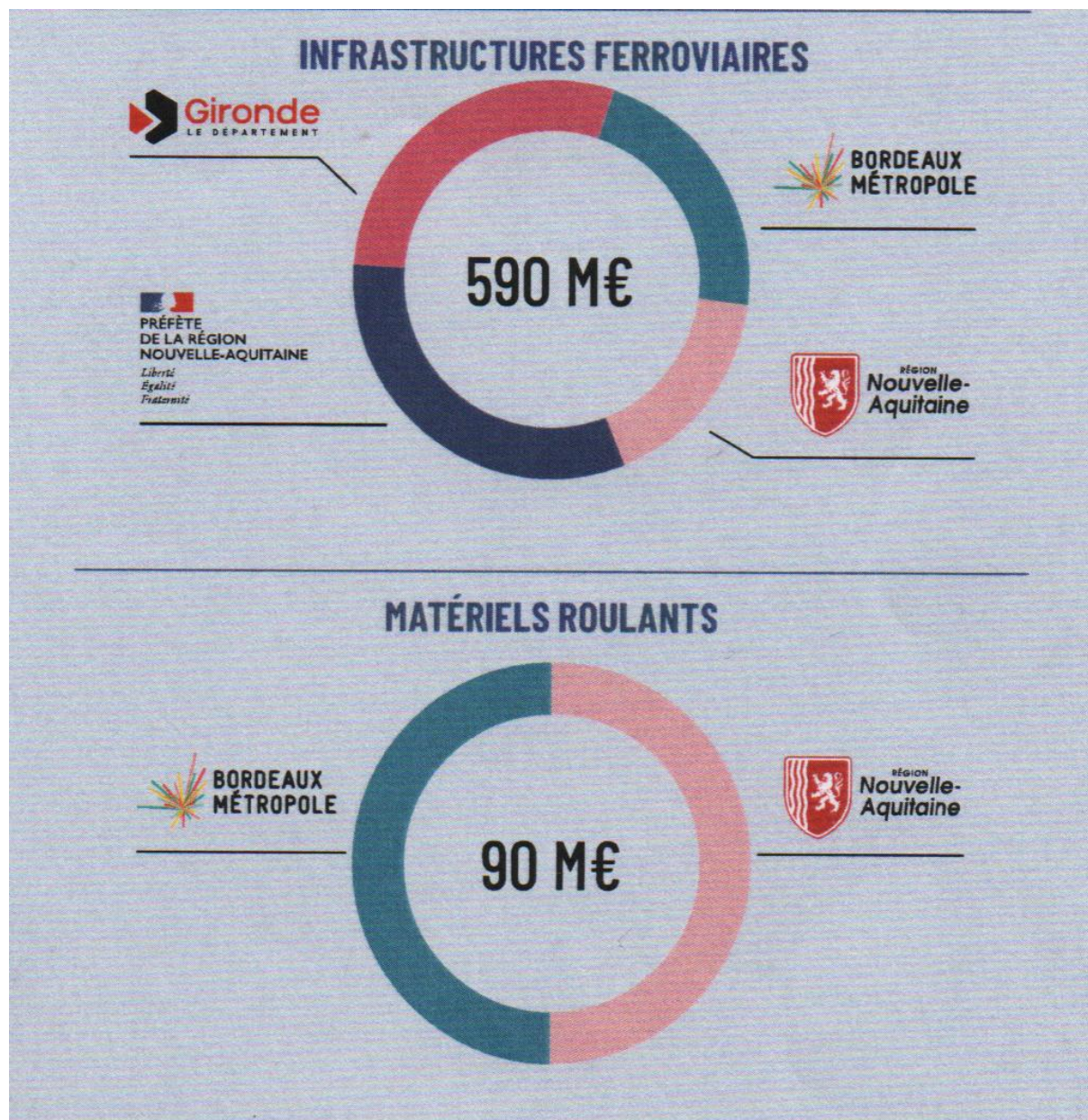


Tableau des niveaux et des clefs de financement des quatre partenaires financiers

(source : extrait de la feuille de route actualisée de 2022)

Libellé	Montant total (M€)	Etat		Région		BM		CD 33	
		%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
Infrastructures (hors section Macau-Pointe de Grave)	390	33,33%	130,0	2,56%	10	33,33%	130,0	30,77%	120,0
Matériel Roulant (hors section Macau-Pointe de Grave)	90	0,00%		50,00%	45	50,00%	45		
Infrastructureset matériel roulantligne du Médoc(au nord de Macau)	200	30,00%	60,0	45,00%	90,0			25,00%	50
Total	680		190		145		175		170

Le budget prévisionnel pour les 2 lignes Libourne-Arcachon et Saint Mariens/Saint Yzan-Langon ainsi que la section Bordeaux/Pessac-Macau de la ligne du Médoc est évalué à 390 M€ (conditions économiques 2020) pour le volet infrastructures ferroviaires (comprenant notamment la création des 2 haltes) auquel il convient d'ajouter une enveloppe complémentaire de 200 M€ prévue pour les besoins de la ligne du Médoc Macau-La Pointe de Grave, dont la programmation n'est pas encore définie à ce stade.

Pour assurer l'augmentation de desserte, 90 M€ sont prévus en complément pour l'acquisition de matériels roulants supplémentaires, soit un total prévisionnel de **680 M€**.

Le contexte du projet

La démarche s'inscrit dans les objectifs nationaux fixés par la Loi d'Orientation des Mobilités/LOM, promulguée le 24 décembre 2019 qui ambitionne un doublement de la part modale du ferroviaire à l'horizon 2030 sous le vocable de *“transports du quotidien”*.

Le contexte des mobilités à l'échelle de la Métropole Bordelaise, élargi à celui de l'ensemble des territoires en relation avec elle, est caractérisé par un usage prédominant de la voiture individuelle et par une congestion routière chronique aggravée par les circulations de transit poids-lourds.

“(…) Dans un contexte de forte croissance démographique et d'étalement urbain important qui dépasse largement les limites du périmètre géographique de la Métropole, l'augmentation du nombre de déplacements s'est traduite par la persistance d'une importante congestion routière et plus globalement de difficultés de déplacement devenues difficilement acceptables pour l'ensemble des habitants…”

“(…) Un quart des emplois est occupé par des habitants hors-métropole et 90% de leurs trajets se font en voiture avec prédominance de l'autosolisme. Si 78% des trajets routiers qui touchent la Métropole sont des déplacements internes, 22% viennent de l'extérieur mais ils représentent 58% des km réalisés tous les jours.” - Extraits de la délibération du 23.09.2021 pour la mise en œuvre du schéma des mobilités de (Bordeaux Métropole).

“Un projet déjà sur les rails”⁴

La feuille de route initiale du projet RER-M date de 2018. Son volet routier est enclenché avec l'expérimentation pérennisée de la ligne de cars express Bordeaux-Créon, qui a vu le jour en septembre 2019. Une ligne Saint-André-de-Cubzac-Blaye est à l'étude et plusieurs autres corridors ont été répertoriés.

⁴ Page 11 du dossier de concertation.



Depuis 2020, sur le volet ferroviaire, une amélioration du nombre de dessertes a été initiée de manière différenciée sur les 3 lignes considérées par l'ajout d'une centaine de trains par semaine (+14% d'offre). Une première "diamétralisation", sans changement de train en gare de Bordeaux, a été réalisée entre Libourne et Arcachon pour 32 trains par jour en semaine (soit un aller-retour par heure).

Une expérimentation est en cours pour les abonnés des lignes de Transports Bordeaux Métropole/TBM qui peuvent emprunter un tronçon de ligne TER sans surcoût, entre Bordeaux Saint-Jean ou Pessac et Pampigny.

Concernant l'intermodalité, le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités/NAM⁵, mis en place par la Région Nouvelle Aquitaine, regroupe plusieurs intercommunalités du territoire desservi autour de Bordeaux Métropole ainsi que le Département de la Gironde. NAM travaille également avec les collectivités et l'Agence d'urbanisme A'Urba pour proposer des typologies de gares, un dimensionnement des besoins en stationnement pour les vélos et les voitures. NAM accompagne les collectivités concernées jusqu'à la consolidation des programmes de pôles d'échanges multimodaux/PEM.

Le calendrier du projet et de la mise en service

⁵ NAM, syndicat dit SRU, (loi Solidarité et renouvellement urbain/2000), est un outil de coordination tel que défini par l'article L. 1231-10 du code des transports : "... Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité... peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports afin de coordonner les services qu'elles organisent...".

LE CALENDRIER DU PROJET DE RER MÉTROPOLITAIN (volet ferroviaire)

Lancement du projet du RER Métropolitain par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole (rejoints par l'État en 2020, puis le Département de la Gironde en 2022)

- Renforcement progressif de l'offre ferroviaire (service annuel) sur l'ensemble des axes Saint-Mariens/Saint-Yzan – 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 (préliminaires, avant-projets, projets)
- Expérimentation de l'acceptation tarifaire sur la voie ferrée de ceinture
- Étude tarification et billet unique
- Premières étapes de la diamétralisation sur Libourne – Arcachon (7 trains/jour en décembre 2020, 32 trains/jour en décembre 2021)

Concertation préalable sur les aménagements des 3 lignes ferroviaires

2019

2020

2021

2022

2023

2024

LIGNE
LIBOURNE – ARCACHON

LIGNE
SAINT-MARIENS/
SAINT-YZAN – LANGON

LIGNE
MÉDOC

Mise en service de la halte ferroviaire et du pôle d'échanges multimodal du Rouscat -



- Mise en place d'une desserte à la 1/2h élargie (Libourne – Arcachon et Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon)
- Premières diamétralisations sur la ligne Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon

- Mise en place de la diamétralisation à la 1/2h systématique sur la ligne Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon (post AFSB : cf. p.22)

2025

2026

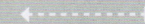
2027

2028

2030



Mise en service de la halte ferroviaire et du pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine



- Mise en service des origine/terminus
- Renforcement des installations d'alimentation électrique Bordeaux-Arcachon

- Mise en service des origine/terminus
- Électrification de la section Ambarès – Saint-Mariens/Saint-Yzan

- Modernisation de la signalisation entre Bordeaux et Saint-Mariens/Saint-Yzan

- Création d'un quai supplémentaire en gare de Bordeaux Saint-Jean

Mise en service de la halte ferroviaire et du pôle d'échanges

Régénération et modernisation de la ligne du Médoc

Il convient d'intégrer à ce calendrier la prévision d'une enquête publique concernant la ligne Libourne-Arcachon pour le 2ème semestre 2023, à l'issue de la réalisation des études d'impacts et conformément à la réglementation en vigueur, notamment après consultation de l'Autorité environnementale.

Concernant la ligne Saint Mariens-Saint Yzan-Langon et la ligne du Médoc les projets ne sont pas à ce jour suffisamment avancés pour déterminer si des enquêtes publiques seront diligentées en fonction des travaux à réaliser.

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

En mars 2022 SNCF Réseau, Gares et Connexions et Bordeaux Métropole ont adressé un courrier à la Commission nationale du débat public/CNDP pour demander la désignation de garants pour une concertation préalable volontaire relative aux 3 projets de service ferroviaires composant l'ambition globale d'un RER Métropolitain de l'aire bordelaise.

Les différents aménagements ferroviaires, objets centraux et cause de déclenchement de cette concertation, avaient fait l'objet antérieurement d'études techniques avancées, néanmoins différenciées selon les lignes et tronçons de ligne concernées.

Un calendrier particulièrement tendu que se sont imposé toutes les parties, est assorti au déploiement de la feuille de route.

Décision d'organiser une concertation

Par décision de la séance plénière du 6 avril 2022, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 du Code de l'environnement et a désigné Walter Acchiardi et Denis Salles garants de la concertation, *"... considérant que Les maîtres d'ouvrage indiquent qu'il est pertinent de soumettre conjointement à la participation du public les trois projets de service Est-Ouest ARCACHON-LIBOURNE, Nord-Sud SAINT-MARIENS-LANGON, Ouest-Nord-Ouest MACAU-BORDEAUX et sur la halte de Talence Médoquine, dans la mesure où ils constituent une approche globale d'ambition de RER métropolitain bordelais..."*.

L'article L.121-17 du Code de l'environnement précise *«le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'il fixe librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16. »*.

Le champ de la concertation préalable défini par la loi est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

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

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public/CNDP est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission adressée aux deux garants (cf annexe 3).

Le rôle des garants

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans le cas de la concertation préalable sur le projet de RER-M les deux garants désignés ont eu pour mission d'être particulièrement attentifs à accompagner et guider les maîtres d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'ils respectent le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

Les projets soumis à la concertation préalable sont sous co-maîtrise d'ouvrage de 3 entités : SNCF Réseaux pour les travaux d'aménagement de quais ; SNCF Gares et Connexions, s'agissant de la halte ferroviaire à créer ; Bordeaux Métropole pour la plateforme intermodale à créer.

La particularité de la concertation préalable du RER-M tient à ce que ce projet, qui fait partie d'une ambition commune, se décline en **trois projets de service de transport** liés à des lignes du réseau ferroviaire existant autour de Bordeaux Métropole. **Il s'agit bien dès lors de trois projets soumis à trois concertations préalables distinctes.** Cependant, afin de permettre une vision d'ensemble, il a été décidé de mener ces trois concertations préalables de manière conjointe, dans un calendrier commun.

Le projet RER-M se caractérise :

- par l'ampleur des projets de service: 200 km existants avec 47 gares;
- par le nombre important d'acteurs concernés : le périmètre concerne directement ou indirectement 17 Etablissements publics de coopération intercommunale/EPCI (1 Métropole, 3 communautés d'agglomération et 13 communautés de communes) ;
- par le décalage des calendriers pour chacun des 3 projets qui n'en sont pas au même état d'avancement.⁶

La CNDP a confié aux deux garants du projet RER-M une mission de prescription à l'égard des maîtres d'ouvrage et des partenaires financiers afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation et au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La défense de ces droits est placée sous la garantie des garants, au nom de la CNDP.

⁶ La halte du Bouscat sur la ligne du Médoc, en cours d'achèvement de travaux, a déjà fait l'objet d'une concertation au titre du code de l'urbanisme ; la halte de Talence Médoquine sur la ligne Arcachon-Libourne, faisant partie de cette concertation, a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

La lettre de mission précise qu'un bilan doit être élaboré pour chacun des 3 projets, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, soit au plus tard le 25 décembre 2022.

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

Les garants ont réalisé une étude de contexte entre le mois de mai 2022 et le 23 août 2022 afin d'avoir une idée précise des enjeux de la concertation à venir, du contexte dans lequel s'inscrivent les projets, ainsi que des publics à mobiliser. Fin août 2023, les garants ont transmis les enseignements tirés de cette étude de contexte aux porteurs de projets, avec les principales prescriptions concernant les modalités de concertation à mettre en place. Ces prescriptions ont été complétées par d'autres, tout au long du processus. Les enseignements de cette étude de contexte sont présentés ci-dessous.

L'enquête auprès des acteurs partie-prenantes

Les garants ont réalisé une enquête par entretiens en s'efforçant de mobiliser l'ensemble des diverses parties-prenantes et des publics impliqués et concernés par le projet. L'enquête qui s'est déroulée entre avril et août 2022, a permis d'interviewer 36 acteurs sur **leur connaissance et leur vision du projet de RER-M et sur leurs attentes des finalités et des modalités de la concertation** préalable. Les entretiens d'une durée minimum de 1 heure ont été analysés par les garants pour alimenter les prescriptions.

Principales catégories d'acteurs enquêtés

Préfecture de Région
Élus des collectivités concernées par le financement du projet (Bordeaux Métropole, Région Nouvelle-Aquitaine, Conseil Départemental Gironde)
Élus, services des collectivités (communes et intercommunalités) desservies par le RER-M : ligne Arcachon-Libourne ; ligne St Yzan-St Mariens-Langon, ligne du Médoc
Autres collectivités concernées (syndicat mixte NAM, Médoc)
SNCF Réseaux , SNCF Gares et connexion ; SNCF Voyageurs ;
Chambre de Commerce et d'Industrie/CCI Gironde
Syndicat CGT SNCF
Associations d'usagers et riverains concernés sur le territoire élargi à la Gironde (Associations d'usagers/voyageurs, associations riverains des infrastructures, associations personnes à mobilité réduite/PMR, opérateurs auto partage, vélos, ...)
cf Annexe 4 liste des entretiens réalisés et guide entretien

Dans l'ensemble, le projet RER-M suscite à la fois beaucoup d'attentes : *« RER comme moment historique » « RER comme brique dans la vision stratégique des mobilités territoriales »* mais également de nombreuses craintes *« Trop de promesses non tenues »*, ou en terme d'impréparation *« on n'a pas d'information, on ne sera pas prêts »*

Le projet RER-M est présenté :

Tantôt comme un projet technique d'ampleur sur des infrastructures existantes sans véritable enjeu *« visible pour le public »*.

Tantôt comme LE nouveau service structurant des mobilités territoriales qui va transformer la vie des usagers et il s'agit alors de discuter essentiellement de la qualité du service : cadence, fiabilité, respect du calendrier, pôles d'échanges multimodaux/PEM, billettique.

Ces visions contrastées du projet RER-M déterminent des conceptions variables de la concertation à conduire. Pour certains maîtres d'ouvrage et partenaires financiers, le périmètre de la concertation *« doit rester au périmètre des infrastructures »* du fait qu'il n'y a pas de scénario optionnel ou de variante à discuter car le projet de RER-M est piloté par des contraintes techniques et s'inscrit dans un calendrier programmé par la feuille de route adoptée en 2018 et révisée en 2022.

Inversement de nombreux acteurs se disent favorables à une concertation ouverte sur le sujet des mobilités territoriales de l'ensemble de la Gironde et au-delà.

Le projet RER-M dessine des attentes différenciées pour divers publics selon qu'il s'agit :

- d'usagers réguliers du TER qui attendent du projet RER-M une sécurisation du trafic et une amélioration du service ;
- des usagers potentiels qui attendent l'opportunité d'utiliser le RER-M ;
- des publics jusqu'ici non concernés par le train que la création du RER-M pourrait convaincre d'adopter ce mode de transport.

Ces publics se distribuent sur l'ensemble du territoire métropolitain et girondin. Les territoires des lignes du Médoc (Bordeaux/Pessac-La Pointe de Grave), du Nord Gironde (Saint Mariens / Saint-Yzan-de-Soudiac) et du Blayais, compte tenu de leur enclavement géographique, sont parmi les plus en attente d'une écoute de leurs revendications fortes à l'égard du projet.

Des publics spécifiques sont particulièrement concernés par le projet RER-M :

- Pour les personnes à mobilité réduite/PMR il s'agit de « *ne pas être obligé d'habiter Bordeaux pour pouvoir se déplacer* »
- Les cyclistes sont en attente d'une meilleure intermodalité sur l'ensemble du territoire

L'ensemble des élus interrogés ont manifesté leur intention d'être présents aux réunions publiques et de mobiliser leurs administrés aux échelles communale et intercommunale. Certains ont affirmé conditionner leur participation à l'assurance de la sincérité et de l'utilité de la concertation pour faire évoluer le projet.

La plupart des personnes rencontrées, notamment certains élus, ne disposaient pas au moment de l'enquête d'informations précises sur le projet.

Avant l'ouverture de la concertation, un séminaire des élus a été organisé le 8 septembre 2022 dans les locaux de la Région Nouvelle Aquitaine par l'ensemble des porteurs du projet RER-M. Il a réuni, en présence des garants CNDP, 62 personnes, essentiellement des élus des communes et intercommunalités concernées par le projet. Son objectif était de *"rappeler ce qu'est ce projet de RER métropolitain qui vise à décarboner les déplacements, offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours et, à l'heure du dérèglement climatique, baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants. Et second objectif, présenter les prochaines étapes du projet, avec notamment les phases de concertation"* (annexe 6).

Le lancement officiel de la concertation le **19 septembre 2022**, a fait l'objet d'un communiqué de presse (annexe 6), outre les annonces légales et affichages réglementaires (annexe 7).

Les champs thématiques de la concertation identifiés dans l'étude de contexte

Le RER-M est jugé comme un projet structurant qui a valeur d'exemple national dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités/LOM, des rapports SNCF-Etat ainsi que des autres projets RER-M émergents comme à Strasbourg par exemple.⁷

En ce sens le RER-M est considéré comme un projet « *de son temps* » qui *"répond aux attentes sociétales et aux principes de justice pour des mobilités du quotidien dans les territoires"* (entretiens étude de contexte)

Le projet RER-M est considéré par les responsables du projet comme un des outils indispensables pour désengorger la rocade de Bordeaux, répondre aux attentes de mobilité et au défi climatique. Le

⁷ L'annonce par le Président de la République fin novembre de 10 projets de RER métropolitains, est postérieure à la concertation RER-M Bordeaux-Gironde.

RER-M est censé concerner la 2ème couronne et un périmètre au-delà de 25 km à 50 km. Il s'inscrit dans une logique d'interconnexions du train avec trams et lianes du réseau Transports Bordeaux Métropole/TBM ainsi que les Bus express régionaux. Le projet politique est présenté comme un renforcement de l'offre tout autant que de réponse à une demande.

En termes de climat social territorial, dans le contexte post-COVID, gilets jaunes et de coût de l'énergie, changement climatique, gaz à effet de serre, dépendance à l'automobile, le RER-M s'affiche comme un transport adapté et supposé populaire répondant à des attentes réelles de mobilité dont le ferroviaire serait un pilier.

De nombreuses thématiques du projet sont susceptibles d'alimenter les débats de la concertation.

La qualité du service. Au-delà des aspects techniques essentiels relevant réglementairement de la concertation préalable, des attentes sont exprimées pour élargir le débat à la qualité du service qui sera offert aux usagers et aux territoires.

Le respect du calendrier de la feuille de route (2018-2028) est présenté comme un défi à relever avec notamment l'horizon incertain de la mise en service pour la ligne du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave.

Le rapport coût/efficacité. Il est posé en termes de nombre de nouveaux passagers transportés au regard du coût du projet (680 millions d'euros). Plusieurs acteurs associatifs ont sollicité un accès à l'ensemble des études préalables ainsi qu'une évaluation indépendante sur la pertinence du projet au regard des paramètres fréquentation, fréquence, vitesse, régularité par rapport au coût de l'investissement.

La transparence et la sincérité des données et des projections sur lesquelles sont fondées le projet est un autre sujet porté par plusieurs acteurs associatifs (Trans'CUB, Métro Bordeaux, ...) et élus.

Une bonne gouvernance du projet. Des attentes sont exprimées sur la clarification de la gouvernance jugée complexe de ce projet multi-partenarial. Des attentes sont exprimées en terme de portage politique, de coordination de l'avancement concomitant de plusieurs projets de mobilité des territoires (Nord Gironde, Médoc, Bassin d'Arcachon, Sud-Gironde, Libourne...) et des haltes de desserte métropolitaine (Halte Bouscat Sainte-Germaine, Halte de Talence Médoquine), des pôles d'échanges multimodaux/PEM à la charge des collectivités, de la billettique commune et de la tarification.

Les « diamétralisations » (dessertes traversantes, comme par exemple les lignes Libourne-Arcachon, qui évitent aux voyageurs qui traversent la Métropole un changement de train en gare de Bordeaux Saint-Jean), concept clé du RER métropolitain, sont mal comprises. Elles ne sont pas considérées comme un argument de qualité du service de mobilité intra-métropole mais plutôt comme un argument technique et de régulation du trafic pour la SNCF.

Les Pôles d'échanges multimodaux/PEM. L'enquête a révélé l'importance d'accorder des moyens financiers pour l'aménagement des PEM avec des dispositifs « derniers kilomètres » (parking, navettes, vélos électriques, services espaces accueil, coworking...). Ces aménagements, non inclus formellement dans le projet RER-M des maîtres d'ouvrages SNCF n'en sont pas moins des compléments jugés indissociables. A ce titre Bordeaux Métropole est attendu sur le PEM de la Halte de Talence Médoquine, tout comme l'ensemble des collectivités des gares « origines/terminus » du RER-M

L'intégration de projets connexes. Le projet RER-M est pour de nombreux interlocuteurs une opportunité de discuter d'autres infrastructures ou services de mobilités : projet de métro de Bordeaux, raccordement du RER-M à la ligne circulaire (Pessac, Mérignac-Arlac, Le Bouscat Sainte-Germaine, Bruges); réouverture de gares (Toctoucau, Saint Vivien du Médoc...), raccordement Estuaire-littoral...





Le nom du projet RER-M. La demande est exprimée de renommer le projet à l'échelle départementale (RER-Girondin). Plusieurs acteurs ont souligné l'intérêt de soumettre à la concertation

le nom même du projet d'ores et déjà en débat - avec un cahier des charges simplifié, à définir - pour alimenter les échanges et faire participer public, associations et élus à cette nomination.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Cette section regroupe les prescriptions des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation ET la prise en compte (ou non) de ces prescriptions par les responsables du projet.

La notation ci dessous désigne :

	Prescription adoptée
 	Prescription adoptée partiellement
	Prescription non retenue

Suite à l'étude de contexte et aux interactions régulières avec les maîtrises d'ouvrage et les partenaires techniques du projet RER-M, les garants ont soumis les propositions et les prescriptions suivantes pour la conduite de la concertation préalable.

Le dossier de concertation et sa synthèse

Plusieurs allers/retours ont été nécessaires afin d'échanger et de faire évoluer le dossier de concertation ainsi que le dépliant. Les principaux éléments de ces échanges concernaient la manière d'informer le plus clairement et le plus complètement le public et de l'inviter à participer. Ceci en préservant l'esprit d'une "concertation" ouverte aux contributions et aux contradictions, et bien considérer le cadre "préalable" par des formulations au conditionnel en amont de la finalisation d'un projet à venir.

Le périmètre de la concertation

La définition des modalités de la concertation a révélé la tension entre une conception réglementaire de la concertation, réduite au périmètre des infrastructures (SNCF Réseaux en tant que maître d'ouvrage délégué) et un élargissement du périmètre de la concertation à la qualité du service, aux aménagements des pôles d'échanges multimodaux/PEM, etc... qui relèvent davantage de la responsabilité des partenaires. Les garants, suite à l'étude de contexte, ont proposé un élargissement du périmètre de la concertation, au delà des seules infrastructures initialement ciblées réglementairement, prenant notamment en considération : la qualité du service, les PEM, l'accessibilité, la billettique.

Le calendrier de la concertation

- Saisines de la CNDP par les 3 maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole : 21 mars 2022
- Nomination des garants : 6 avril 2022
- Concertations préalables : du 20 septembre au 25 novembre 2022
- Publication du bilan des garants : 20 décembre 2022

La concertation préalable s'est déroulée sur près de 10 semaines, du 19 septembre au 25 novembre 2022. A la demande des garants, la concertation préalable initialement prévue pour durer de 3 semaines à 1 mois, a été fixée à 2 mois. Un courrier de Mme la Présidente de la CNDP à chacun des maîtres d'ouvrage et des partenaires en date du 23 juin 2022 est venu appuyer cette demande d'extension du calendrier de la concertation.

La clôture de la concertation initialement prévue le 19 novembre a été reportée, à la demande des garants, au 25 novembre afin de permettre au public de prendre connaissance des derniers verbatims

des réunions publiques, des comptes rendus des ateliers et de divers documents parmi lesquels l'actualisation des réponses aux contributions mises en ligne sur la plateforme RER-M.

Les modalités d'information sur le projet

- Mise à disposition sur la plate-forme RER-M de l'ensemble des études préalables et des expertises sollicitées durant la concertation**

Recommandation partiellement suivie après plusieurs relances, échanges avec les porteurs de projet, clarification des demandes d'études d'une association en particulier (titres études) et explicitation du refus pour les études non communiquées protégées par le secret du droit des affaires.

- Organisation de rencontres systématiques** maîtres d'ouvrage/élus/techniciens en amont des réunions publiques envisagées dans les territoires pour répondre aux besoins différenciés des territoires concernés en matière d'information, d'expertise et d'appui. Dont en particulier l'identification de besoins forts d'accompagnement : Saint-Mariens, Saint-Yzan-de-Soudiac / Lesparre/Médoc

Recommandation partiellement suivie sur les sites à forts besoins

Modalités d'information sur la concertation préalable RER-M

- Messages d'annonce vocaux de la concertation RER-M dans les TER
- Communiqués, interviews Presse : TV7/Sud-Ouest, FR3, radios locales
- Supports numériques (flyers, affiches) dossier de concertation mis à disposition d'une liste de relais identifiés en amont
- Mise à disposition en amont de l'ouverture de la concertation du dossier et des documents pour l'information des relais associatifs et des collectivités
- Information spécifique aux entreprises et salariés/référents mobilité Gironde : réseaux CCI Gironde, Invest in Bordeaux,
- Information spécifique aux questions d'accessibilité en lien avec l'Association APF France Handicap Gironde et Espace 33
- Information spécifique aux questions liées aux vélos avec VéloCité
- Implication spécifique chefs d'établissement et Syndicats d'enseignants des établissements près des lignes RER-M
- Implication spécifique public CHU
- Implication des étudiants du campus Talence-Pessac
- Réseaux sociaux et affichage**
- Site interactif dédié à la concertation

Site du projet, relié à la plateforme de la concertation de Bordeaux-Métropole pour recueil des contributions ne permettant qu'une interactivité limitée

✓ Panneaux affichages et autres outils d'information des différentes collectivités à partir d'une documentation proposée par les porteurs de projet

✗ Enquêtes flash sur réseaux sociaux spécifiques type Whatsapp ou SMS des collectivités vers leurs administré-e-s ? / Organisation événements type "Facebook time"

Mobilisation de relais d'information et appel à contribution des acteurs (collectivités et leurs ressources, associations)

✓ Communes et intercommunalités (services démocratie permanente, Comités quartiers, journaux municipaux...)

✗ Ressources des collectivités : La Base (Conseil Départemental 33, Région Nouvelle Aquitaine), Conseil Economique Social et Environnemental Régional/CESER, Conseil Développement Durable /C2D Bordeaux Métropole)

✓ ✗ Relais entreprises, correspondants salariés et antennes locales de la Chambre de commerce de d'Industrie Gironde,

✓ Associations volontaires pour contribuer à la concertation : Trans' Cub, VéloCité, Métro de Bordeaux, FNAUT, APF France Handicap Gironde, Espace 33, ...

Modalités de concertation et évènements publics proposés

✗ **2 réunions publiques** en ouverture et clôture avec les élus et partenaires

Option retenue : communiqués de presse

✓ **Réunions publiques** dans les collectivités origine/terminus des 5 branches + halte Talence Médoquine + Pessac

Prescription convergente avec proposition maître d'ouvrage sauf pour réunion publique à Pessac

✓ **Lieux de contact avec les publics** : Trains, centres commerciaux, marchés, ronds points stratégiques, aires covoiturages, rocade Bordeaux, CHR, Campus, Lycées

Prescription retenue sauf aires covoiturage, rocade, lycées

✓ **Retranscription intégrale** des verbatims des réunions publiques (en l'absence de captures vidéo)

✓ ✗ **Accès en visioconférence** des réunions publiques et des ateliers

Prescription finalement retenue après relance des garants pour 4 réunions publiques sur les 6 organisées, non retenue pour les 2 ateliers

✓ ✗ **Ateliers territoriaux** : Travail collectif ouvert avec le public et les porteurs de projet organisé en 3 temps dissociés : début concertation 1^{er} temps de présentation + travail, 2^e temps de réponses apportées aux questions posées, 3^e temps de restitution (par atelier ou pour tous les ateliers)

1 seul atelier participatif retenu : atelier Halte Talence Médoquine

✗ **Ateliers thématiques pour des «catégories d'utilisateurs spécifiques» en termes d'accessibilité et d'intermodalité** : Cyclistes (association) ; entreprises / salariés (chambres consulaires, syndicats) ; personnes à mobilité réduite, quartiers métropolitains, CHU, public étudiants

1 seul atelier participatif retenu : atelier inter-thématiques conditions de réussite.

- ✘ **Tables rondes avec débat contradictoire** : Format débat face au public avec maîtres d'ouvrage/partenaires financeurs et associations/acteurs économiques
- ✘ **Constitution d'un panel de la concertation** avec tirage au sort sur listes électorales assurant la diversité des publics
- ✘ **Annonce durant la concertation** d'un suivi de concertation/information continue jusqu'à l'enquête publique ou déclaration de projet (modalités à fixer par les maîtres d'ouvrage) - Cf. article L.121-1 du Code Environnement.

Le dispositif de concertation mis en place par les porteurs de projet

Le dispositif de concertation retenu a été composé de :

- **6 réunions publiques** organisées une par branche, plus celle dédiée à la halte et au pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine.
- **2 ateliers participatifs**, sur la halte et le PEM de Talence Médoquine et sur les conditions de réussite du RER Métropolitain.
- **5 rencontres dans les trains** : Distribution de dépliants, échange avec les voyageurs et réponses aux questions soit une rencontre par ligne.
- **8 rencontres dans l'espace public / lieux de passage** : Distribution de dépliants, échange avec les voyageurs en gare et réponses aux questions soit une rencontre par ligne.
- **Le site du projet** <https://projet-rer-m.fr>
- Le site de la **plateforme de participation**
<https://projet-rer-m.bordeaux-metropole.fr/participation/les-amenagements-ferroviaires-du-rer-metropolitain#post-desc-hl-5346>
- **Des registres papier** mis à disposition dans les communes concernées par des aménagements ferroviaires et à Lesparre, à la demande de la Commune

Dans l'ensemble, les échanges réguliers entre les garants et les partenaires techniques du RER-M ont permis de discuter et de justifier chacune des modalités de concertation retenues. Le dispositif mis en place couvre l'ensemble du territoire du projet RER-M et a permis de cibler les publics concernés. La demande des garants d'organiser des débats contradictoires et des ateliers thématiques, de prévoir des modalités pour des publics spécifiques, n'ont pas été retenues pour des contraintes organisationnelles, calendaires et financières.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le dispositif de concertation initial ne prévoyant pas de visioconférence pour permettre au public de se joindre aux réunions publiques et aux ateliers, après demande des garants, la visioconférence a été mise en place pour 4 des 6 réunions publiques.

La plateforme de concertation de Bordeaux Métropole utilisée pour cette concertation, si elle a l'avantage d'être connue du public métropolitain, ne permettait pas d'apporter directement des réponses aux questions et remarques soumises par les contributeurs. L'option convenue d'une

Foire aux questions /FAQ, par deux fois actualisée au cours de la concertation à la demande expresse des garants, aura permis de contourner partiellement cet obstacle.

Compte tenu de la publication tardive des verbatim des réunions publiques, des compte rendus d'ateliers et de la transmission des dernières études demandées, il a été demandé par les garants, et accepté par les porteurs de projet, de prolonger d'une semaine la durée de la concertation soit du 19 au 25 novembre.

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**.

Ligne Arcachon -Libourne			
Arcachon 26 septembre	25 participants	Libourne 10 octobre	Environ 70 participants + 12 personnes en ligne
Ligne Langon - Saint-Mariens/Saint-Yzan-de Soudiac			
Langon 24 octobre	Environ 100 participants + 13 personnes en ligne	Saint-Yzan-de-Soudiac/Saint Mariens 19 octobre	Environ 80 participants + 7 personnes en ligne
Ligne Bordeaux-Pointe de Grave			
Talence 4 octobre	Environ 100 participants	Lesparre 2 novembre	Environ 100 personnes + 5 personnes en ligne

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, répartis de la manière suivante :

Bordeaux Saint-Jean	Environ 60 pers.	Macau	Environ 50 pers.
Biganos	Environ 100 pers.	Branche Bordeaux – Arcachon	Environ 60 pers.
CHU de Talence	Environ 40 pers.	Branche Bordeaux – Libourne	Environ 60 pers.
Université de Bordeaux	Environ 70 pers.	Branche Bordeaux – Saint-Mariens/Saint-Yzan	Environ 70 pers.
Beautiran	Environ 50 pers.	Branche Bordeaux – Langon	Environ 60 pers.
Saint-André-de-Cubzac	Environ 80 pers.	Branche Bordeaux – Lesparre	Environ 60 pers.
Saint-Loubès	Environ 50 pers.		

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.

Origine des contributions

Plateforme participation	781 avis et réactions	Réunions publiques	110 prises de paroles distinctes lors des 6 réunions
Registres papiers	22 contributions	Rencontres de terrain	800 personnes rencontrées sur le terrain
Cahier d'acteurs	24		

Détails des provenances des contributions via les registres papier

22 contributions ont été déposées via ces registres

Arcachon	0	Saint-Loubès	3
Bassens	1	Saint-Sulpice et Cameyrac	1
Bordeaux	0	Saint-Mariens	0
Gujan-Mestras	2	Saint-Yzan-de-Soudiac	0
Lesparre	2	Talence	4
Libourne	9	Vayres	0
Langon	0	Izon	0

Soulignons les différents canaux de communication mobilisés pour faire connaître la concertation, les modalités différenciées proposées aux publics afin qu'ils puissent contribuer ; en complément les informations et les réponses apportées en direct par les porteurs de projet et leurs assistants durant les réunions publiques, les interventions dans les trains et les espaces publics.

Les 2 ateliers ont permis une appropriation par le public des questions mises en débat. Il aurait été opportun, comme proposé par les garants, d'organiser d'autres ateliers territoriaux et thématiques, en partenariat avec les associations et organismes ressources qui s'étaient portés volontaires.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le projet RER-M comporte une dimension technique complexe pour un public non initié. Les garants ont très tôt mis l'accent sur la nécessité de vulgariser les arguments techniques du projet. Après quelques manifestations d'incompréhension du public, notamment sur les "diamétralisations" et des critiques en réunion publique (Langon) sur le caractère trop technique des échanges, l'assistance à maîtrise d'ouvrage a fait des efforts pour mettre le débat à la portée du public.

Plusieurs associations, dont en particulier Trans'CUB, ont demandé la mise à disposition de toutes les études disponibles relatives au projet RER-M. Après quelques atermoiements liés à l'identification des études ciblées et sur l'insistance des garants, la plupart des études demandées ont finalement été mises à disposition dans un délai raisonnable pour pouvoir être consultées. N'ont néanmoins pas été communiquées certaines études demandées à la Région, réalisées par SNCF Voyageurs, en invoquant le droit des affaires du fait de prochaines mises en concurrence.

Le dossier de concertation a été mis à disposition du public en date du **20 septembre 2022**. Sa composition inclut chiffres, cartes et illustrations permettant d'apporter une information de base sur le projet. De nombreuses annexes y ont été associées, mises en ligne sur la plateforme de la concertation, dont des études en lien avec le projet, à la demande des garants. Le choix de réunir les 3 concertations dans un même dossier s'est révélé pertinent pour que le public dispose d'une vision globale du projet RER-M.

L'accès à l'information a été assuré de façon satisfaisante.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La fréquentation aux réunions publiques peut sembler moyenne (entre 60 et 100 personnes) au regard de la densité démographique des bassins de vie concernés et de l'ampleur de l'enjeu territorial. La communication média pour informer sur la concertation, la présence systématique à chacune des réunions des élus locaux et des élus partenaires (Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, Département, Etat) et le souci des porteurs de projet d'apporter des réponses aux questions posées, ont créé des conditions satisfaisantes pour la participation du public.

Lors des réunions publiques, le caractère technique de certains aspects du sujet abordé, a parfois conduit à des dialogues d'experts et d'initiés. Le format contraint des réunions publiques (prise de parole à la tribune - élus, porteurs du projet- puis parole à la salle), a pu donner aux réunions une tournure de tribune davantage que de dialogue. La proposition des garants d'adopter plusieurs formats de réunions publiques (tables rondes avec débat ; débat contradictoire face au public entre maîtres d'ouvrage/partenaires financeurs et associations/acteurs économiques) n'a pas été retenue.

Néanmoins, après un temps d'expressions formelles souvent critiques, les préoccupations sur la qualité du service ont pu être exprimées par les participants et les usagers du quotidien.

Les ateliers participatifs peuvent être considérés comme le format qui a le mieux correspondu aux attentes d'inclusion d'une concertation. Le travail par table (6/8 personnes), les consignes de travail claires, le temps suffisant de réflexion et de parole accordé aux participants, les réponses ciblées apportées par les porteurs de projet, ont permis de créer un réel climat de dialogue. Ce format favorisant les échanges aurait dû être davantage utilisé pour favoriser la participation du public.

Le droit à la participation a pu être effectivement assuré.⁸

Cependant plusieurs messages adressés aux garants ont fait état du manque de souplesse de la plateforme de concertation que ce soit pour des difficultés de connexion ou d'accès, ou pour l'impossibilité de déposer des fichiers joints. Cette difficulté technique a pu décourager des contributeurs.

Par ailleurs, cette plateforme ne permettant pas de répondre en direct de manière interactive aux questions posées par les internautes, une foire aux questions/FAQ regroupée par thématiques a été mise en place et actualisée par 2 fois durant la concertation. Les limites de la plateforme en termes d'interactivité ont été soulignées par le public et relayées par les garants.

Synthèse des arguments exprimés

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,

⁸ A noter que le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités/NAM a lancé, du 21 novembre au 21 janvier, une enquête/consultation sur *"les mobilités de demain"* afin de *"construire collectivement un schéma multimodal régional pour répondre aux besoins des usagers et des collectivités."* <https://jeparticipe.nouvelle-aquitaine-mobilites.fr/les-territoires/>

Pour information, une *"démarche d'évaluation de la qualité de l'information et des échanges"* menée par la Direction nationale de la communication clients, territoires et concertation de SNCF Réseau, a pris la forme d'une distribution de questionnaire aux participants de 3 des 5 réunions publiques et des 2 ateliers. <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/nouvelle-aquitaine/rer-metropolitain/concertation>

- 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 TransCub) 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'Cube) ; 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 œuvre. 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 socio-économique du projet et la transmission de données quantitatives et qualitatives sur le projet de RER-M 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.

Les aménagements ferroviaires sur la ligne du Médoc

Le déploiement du RER-M est particulièrement attendu dans le Médoc. Le renforcement de la ligne du Médoc est jugé primordial pour répondre aux besoins de mobilité des habitants, à l'attractivité touristique et résidentielle croissante pour des ménages métropolitains et permettre l'accueil d'entreprises. Les contributeurs attirent l'attention sur le mauvais état chronique du réseau, ainsi que les problèmes récurrents de retard et de suppression de trains pour les usagers.

Pour les participants, la modernisation et la régénération de la ligne du Médoc est nécessaire au travers de divers aménagements à prévoir : modernisation des caténaires potentiellement dimensionnés pour des trains à batterie, relevage de la vitesse, exploitation modernisée par une signalisation par bloc automatique, doublement de la voie unique ou création de voies d'évitement, développement du fret, suppression de certains passages à niveaux.

La modernisation du réseau constitue l'opportunité d'un service avec plus de régularité et de fréquence, gage de sa réussite, mais certains mettent en doute la capacité d'une remise à niveaux des infrastructures avec les 200 M€ provisionnés pour la ligne du Médoc.

« Puisque nous sommes en dernier, pour peu que les deux premières lignes aient des travaux supplémentaires, est-ce qu'il va nous rester assez d'argent pour faire notre ligne ? »

Le calendrier de mise en service de la ligne jusqu'à la Pointe de Grave prévu en 2030, soit 2 ans après les autres lignes RER-M, est considéré comme une injustice faite au territoire médocain qui devrait être réparée par une révision du timing. Dans le cadre des aménagements, des participants demandent d'ajouter des points de croisement voire une partie en double voie pour garantir la régularité du trafic et conserver le développement du fret.

L'aménagement d'horaires adaptés aux horaires de travail -notamment des établissements scolaires- constitue une demande d'amélioration du service.

La ligne du Médoc se distingue par ses deux origines/terminus possibles : Pessac et Bordeaux Saint-Jean. La ligne Pessac-Médoc, jugée sous-fréquentée, le syndicat CGT Sncf suggère qu'elle pourrait être revitalisée en étant connecté à la ligne Libourne-Arcachon moyennant un aménagement simple, ouvrant ainsi des opportunités de connexion directes vers le Médoc via le Triangle des Echoppes.

Propositions ayant émergé pendant la concertation

Les propositions d'évolution du périmètre

Le cas de Blaye, seule ville sous-préfecture de la Gironde non reliée par le rail du fait de la fermeture de la ligne en 2004, est bien connu sur le territoire et de nombreuses demandes émanant de la société civile et de Collectivités ont été faites pour sa réouverture avant même le lancement de la concertation sur le projet de RER-M. Elles ont été renouvelées à cette occasion, alors même qu'un projet de bus express régional est à l'étude entre Blaye et Saint-André-de-Cubzac .

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 des diamétralisations

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 du Médoc

- Une liaison Arcachon - Macau par le Triangle des Echoppes desservant les gares et stations tram vers Mérignac et l'aéroport
- Une liaison Saint Mariens/Saint Yzan - Blanquefort - Macau pour faciliter la traversée de la Garonne
- 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.

Ligne du Médoc

La branche Médoc de l'étoile ferroviaire du RER-M prévoyait dans le projet initial une liaison Pessac-Bordeaux et Macau. La décision du Département de la Gironde en 2022 de participer à la feuille de route des porteurs de projet et à son financement a permis d'acter l'extension d'une desserte de cette ligne jusqu'à la Pointe de Grave. Dans les contributions, cette extension a suscité à la fois un soulagement et un espoir pour le désenclavement du territoire du Médoc, avec cependant des propositions différenciées.

Des contributions font état de l'opportunité des 2 origines/terminus Pessac et Bordeaux de la ligne du Médoc et de la fréquence des trains sur les 2 destinations. Pour les uns le faible nombre de passagers comptés aujourd'hui sur la ligne Pessac-Macau invite à intensifier les trains vers Bordeaux; pour d'autres, la perspective de prolongement vers la Pointe de Grave redonne un intérêt à conserver des trains vers Pessac (Campus universitaire, CHU...).

“La desserte du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave est fort longue et risque de déstabiliser l'ensemble du service en cas d'incident sur les voies au-delà de Macau. Il serait sage de dissocier cela en deux services : un service de RER jusqu'à Macau, un autre de type TER jusqu'à la Pointe de Grave.”

A l'inverse un autre contributeur exprime : *"... Nous voulons plus de train Bordeaux - Pointe de Grave, toutes les heures au départ de Pointe de Grave et toutes les heures au départ de Bordeaux, il s'agit d'éviter de prendre la voiture et de pouvoir aller travailler ou sortir du Médoc vers la Métropole... il est indispensable d'avoir ce train régulier et qui fonctionne..."*.

"... De nombreux professionnels de l'enseignement, du vin et de la santé prennent quotidiennement cette ligne jusqu'à Pauillac, Lesparre, voire Soulac-sur-Mer, et ce depuis Bordeaux-Saint-Jean, Mérignac Arlac ou encore Blanquefort. Sans parler des étudiants et lycéens, internes ou non, qui font régulièrement le trajet inverse depuis ces gares du Médoc jusqu'à Blanquefort, Mérignac ou Bordeaux..."

La demande d'une desserte en bout de ligne du Médoc entre le Verdon et la Pointe de Grave (actuellement uniquement en juillet-août) s'accompagne d'une demande d'adaptation des horaires pour assurer la correspondance TER-Bac de Royan toute l'année.

Pour VéloCité *"... Nous regrettons la très faible intégration dans le réseau de la ligne du Médoc, et que le terminus de cette ligne soit maintenu dans la configuration actuelle (Pessac ou St-Jean). Nous demandons que le terminus de cette ligne soit prolongé jusqu'à Saint-André-de-Cubzac, qui dispose d'une voie en impasse capable de permettre le rebroussement des trains. Cette amélioration du service, inédite, permettra des trajets de la ceinture de Bordeaux à la rive droite sans correspondance à Bordeaux Saint-Jean, avec des temps de trajets imbattables y compris face à la voiture : par exemple Bruges - Bassens, Arlac - Cenon (beaucoup plus rapide en RER qu'en tram A... En facilitant drastiquement des trajets rive gauche - rive droite en intra-rocade, ce prolongement de la ligne du Médoc sur la rive droite permettra de faire disparaître de la circulation un grand nombre de voitures... À plus long terme Vélo-Cité souhaite que soit étudiée le prolongement de la ligne du Médoc, en direction du bec d'Ambès, par la voie ferrée existante et aujourd'hui réservée au fret. Dans l'optique actuelle d'une augmentation soutenue de la population métropolitaine, et d'une périurbanisation qui augmente déjà autour des gares du futur RER, le développement de cette liaison ferroviaire vers le bec d'Ambès permettrait de désenclaver les villes de la presque-île (Saint-Louis-de-Montferrand, Ambès)."*

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.

Ligne du Médoc

Plusieurs demandes émanent tant du public que des élus : *"La Communauté de Communes Médoc Atlantique compte 11 000 personnes et "bénéficie" de la plus mauvaise desserte ferroviaire de toute la Gironde. Il est indispensable d'ouvrir une halte ferroviaire entre Lesparre et Soulac, à Saint-Vivien de Médoc, comme le souhaitent les 1700 personnes qui ont signé la pétition lancée par l'Association Saint-Vivien Développement et d'adapter la desserte et les horaires aux attentes des citoyens concernés."*

"La commune de Saint Vivien de Médoc se trouve à mi-chemin entre Lesparre-Médoc et Soulac sur Mer, environ 40 kilomètres et la population de proximité a augmenté significativement (Talais, Vensac, Grayan et l'Hôpital, Jau-Dignac et Loirac). Cette halte ferroviaire aurait un intérêt majeur afin de faciliter l'accès aux soins vers les établissements hospitaliers de Lesparre-Médoc et de l'agglomération bordelaise... Elle permettrait aussi de dynamiser l'activité économique du Nord-Médoc... sachant que deux grosses entreprises, Epsilon Composite et le projet à l'étude de l'entreprise Pure Salmon au Verdon sur Mer, emploieraient un potentiel d'environ 500 personnes réduisant ainsi le chômage du Nord Médoc qui aujourd'hui est supérieur au taux national..."

“Le territoire communal de Ludon-Médoc est directement concerné par le projet, et plus particulièrement par la ligne du Médoc dont une gare est implantée sur son périmètre. Notre zone périurbaine est largement tournée vers sa métropole et se doit d'en faciliter l'accès. S'agissant de desservir au mieux l'ensemble du Médoc, nous demandons la réalisation d'études d'opportunité concernant la réouverture d'anciennes haltes ferroviaires existantes sur le parcours de la ligne. Sur notre communauté de communes Médoc-Estuaire, les haltes de Labarde et de Soussans sont par exemple concernées.”

Des demandes ont également porté sur la création d'une halte à Vertheuil, en lien avec l'installation de l'Université du Vin sur le territoire, ainsi qu'une halte aux Pins-Francis, qui concernerait 45 000 habitants, *« plus utile que la gare de Caudéran-Mérignac... un peu au milieu de nulle part. »*

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 du réseau métropolitain (métro et/ou autre) est l'extension du développement du TER. Il faut faire les deux, en même temps”,

“Investir 600 M€ pour seulement +20.000 voyageurs est-il l'investissement le plus judicieux ? Investir dans un projet de métro sur la métropole permettrait quant à lui de transporter des centaines de milliers de voyageurs sur la métropole. Le rapport coût/bénéfice semble nettement supérieur”,

“Développer les transports en commun de Bordeaux métropole avec l'intégration d'un métro qui desservirait les gares intra rocade”,

“Pour relier Cenon à l'aéroport”,

Mais aussi "... Il ne faut surtout pas construire un métro, ça coûte une fortune, le sous sol est très instable, travaux énormes en surface donc bouchons, inondations en sous sol.... Bref une énorme bêtise ... "

Les propositions alternatives concernant l'offre de service

L'ambition du quart d'heure

La perspective d'une fréquence à la 1/2h annoncée dans le projet, assortie d'une régularité, puis dans un 2nd temps au 1/4h, surtout aux heures de pointe, est bienvenue pour nombre de contributeurs.

Des associations craignent cependant que cette mesure, associée à celles de la desserte omnibus et des diamétralisations propres au RER-M, pénalise de trop la circulation des TER directs et semi-directs.

Ligne du Médoc

Pour cette ligne la fréquence de 1/2h n'est prévue que jusqu'à Macau, et en heure de pointe jusqu'à Lesparre, avec une fréquence de toutes les 2h - voire 1h - entre le Verdon et la Pointe Grave. Or "... l'objectif à terme doit absolument converger vers l'électrification... Ne pas oublier également que ne pas électrifier, c'est quasiment renoncer au trafic fret, ce qui serait particulièrement dommageable sur la ligne du Médoc où des investissements industriels sont en cours au Verdon."

Pour une amplitude horaire élargie

L'amplitude horaire des trajets RER-M est une préoccupation fréquemment citée dans les contributions que ce soit sur la plateforme, lors des réunions publiques, notamment dans toutes les gares origines/terminus, et lors de l'atelier Halte Talence Médoquine. Les arguments pour une extension des horaires de circulation du RER-M plus tard en soirée et le week-end plaident la possibilité pour tous les habitants des gares desservies par le RER-M de profiter de l'offre culturelle de Bordeaux-Métropole (concerts, cinémas, restaurant, sorties, etc...). Au nom d'un principe d'équité territoriale, il est demandé que les trains circulent jusqu'à 23h/minuit (les mêmes horaires que les transports TBM) pour éviter les déplacements automobiles. Une amplitude horaire élargie permettrait également aux travailleurs à horaires décalés, dont notamment les personnels du CHU ou les travailleurs voyageurs prenant des TGV tôt ou tard en journée, de bénéficier d'un service de transport adapté à leurs contraintes horaires.

En contrepoint de cette demande, des riverains s'inquiètent de nuisances accrues en cas d'extension des horaires de circulation et certains proposent de fixer le passage du dernier train à 21h30.

« Je veux bien comprendre qu'il y a un fort besoin en journée de réduire la fréquentation de la rocade mais le soir tard je n'en vois pas l'intérêt. »

La réponse du maître d'ouvrage informe que l'extension des horaires de circulation impose plusieurs contraintes : du travail de nuit des agents SNCF, un coût élevé pour un nombre de voyageurs limité qui devrait être assumé par l'autorité organisatrice des mobilités (Région Nouvelle Aquitaine), la nécessité de préserver le temps nocturne à des travaux et de la maintenance.

L'offre omnibus vs les semi-directs

Le principe d'un RER-M «omnibus» – desserte systématique de toutes les gares des lignes du RER-M - suscite des remarques différenciées. Pour rappel, tel que prévu dans le projet, l'offre RER-M ne doit pas se substituer mais s'ajouter à l'offre TER existante.

Certaines contributions plaident pour un mix de trains RER-M omnibus, semi-directs et également directs pour faciliter l'accès rapide à la Métropole depuis les gares origines/terminus aux heures de pointe.

Pour l'association Trans'CUB la garantie "... par des TER semi-directs [de] trajets courts aux usagers les plus lointain implique (...) sur l'axe Bordeaux-Langon l'aménagement de la gare de Beautiran [permettant] de créer un point de dépassement, de réorganiser l'ensemble des dessertes, d'augmenter le nombre de TER et le nombre de points d'arrêts desservis (...) et sur la

ligne du Médoc, l'aménagement de la gare de Moulis-Listrac... afin de permettre aux trains de se croiser."

« (...) prévoir une desserte rapide matin et soir entre Le Verdon / Soulac, Lesparre, Pauillac, Blanquefort, Bordeaux St Jean sans autres arrêts pour répondre aux besoins de déplacement des salariés des entreprises du secteur." (...) "les distances et les temps de parcours pénalisent les usagers occasionnels ou réguliers [de la ligne du Médoc], et la création de services semi-directs pourrait être une réponse pertinente.»

D'autres soulignent leur attachement à la desserte omnibus pour lutter contre "l'encombrement systématique et quasi total des parkings des gares les mieux desservies" (ligne Arcachon-Libourne)

Les attentes en termes de qualité de service

La régularité

La régularité est un sujet particulièrement évoqué par les usagers qui soulignent les retards fréquents et les trains supprimés durant la semaine.

Dans plusieurs contributions, la garantie d'une régularité des trains au quotidien est présentée comme la priorité absolue qui doit primer sur l'accroissement de la fréquence. Des avis expriment des doutes sur la robustesse du réseau permettant d'atteindre la fréquence à la demi-heure tout en intégrant davantage de trains RER-M en plus des circulations actuelles (TGV, Intercités, TER, fret...). Des contributeurs soulignent qu'avec deux voies par ligne - une seule pour le Médoc sans capacité de doublement - le moindre incident viendra perturber l'ensemble du réseau, risque potentiellement accru par les diamétralisations.

Pour faciliter la prise d'habitude et la mémorisation des voyageurs, il est proposé que les trains circulent à heure fixe, selon un cadencement régulier de 30 minutes. La mise en place de trains de plus grande capacité (rames doubles, à étage, sièges rabattables...) aux horaires de pointe est attendue pour éviter l'inconfort des trains bondés.

Sûreté du RER

Certains participants attendent plus de sûreté et proposent plus de personnels et la mise en place de vidéo surveillance.

La Fédération nationale des usagers des transports/FNAUT demande que « *les abords des gares, les quais, les installations de remisage et d'entretien des trains soient sécurisés, surveillés...* ».

La Ville d'Arcachon a estimé « *qu'il [était] indispensable que le projet de RER Métropolitain s'accompagne d'un renforcement parallèle des moyens de la police ferroviaire.* »

Services en gare et leur 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

Où 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.”*

Ligne du Médoc

“... J'ai besoin d'un transport en commun fiable. Je loge chez mes parents, à Moulis-en-Médoc, et je suis étudiant aux Bassins à flot. Je ne suis pas véhiculé et je dépends des transports en commun. J'ai essayé l'expérience, et outre le fait qu'il faille me lever très tôt car aucun bus TBM ne dessert directement ce quartier depuis la ligne 42, j'ai plus d'une fois été obligé de solliciter ma famille pour m'amener à mon école alors que mon train avait été annulé sans prévenir, sans explication, sans remboursement... Moi, j'ai juste besoin de fiabilité.”

“Il me semblerait opportun de créer un hub à Saint Médard qui permette de relier des lignes de bus, existantes et nouvelles mais surtout densifiées, vers tout le territoire du Médoc. Ce hub permettrait de créer une liaison avec le réseau de la métropole (tram, bus) et éviterait par ailleurs au 702 (et tous les autres bus desservant le Médoc) de rentrer dans Bordeaux, réduisant ainsi les temps de trajets et augmentant la performance des lignes.”

“Un maillage entre les communes serait également une bonne chose.”

Intermodalité avec la voiture

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.

Ligne du Médoc

“... Attention à ce que les différents acteurs (Région/Métropole/SNCF) soient bien alignés sur tous les sujets. A Blanquefort par exemple, chacun a fait son parking sans qu'il n'y ait eu de réflexion globale. Il aurait été plus pertinent de réserver l'espace devant la gare aux personnes à mobilité réduite et à la dépose minute sans danger pour les piétons, plutôt que d'avoir un petit parking SNCF devant la gare avec 1 place handicapé et les autres de l'autre côté de la voie, à traverser via le passage à niveau ou l'ascenseur très souvent (...) en panne.... Ce n'est pas très optimisé tout cela...”

“... la ligne actuelle Le Verdon-Bordeaux croise de nombreux axes routiers au sein de la Métropole par le biais de passages à niveau. Si une augmentation importante de la fréquence de passage des trains a lieu, la circulation autour de ces croisements sera fortement perturbée. Il est donc indispensable de trouver une solution de croisement autre que le passage à niveau sur ce genre de croisements...”

Intermodalité avec le vélo

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...”*.

Ligne du Médoc

La Communauté de communes Latitude Nord-Gironde a précisé que *« les aménagements qui seront programmés ne pourront être uniquement supportés par notre EPCI au regard des coûts des infrastructures cyclables. »* et a demandé *« aux collectivités territoriales compétentes, la Région Nouvelle-Aquitaine (...) ou le Département de la Gironde (...) [de se positionner] sur leur implication financière à ce rabatement”*.

Accessibilité et intermodalité piétonne

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 du Médoc

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

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”. Si les 3 lignes dépassaient déjà le périmètre de la Métropole dans sa version initiale, le projet révisé, soumis à la concertation et présenté au grand public, l'inscrit définitivement dans une échelle départementale...”*

⁹ Trois critères ont été pris en compte pour cette sélection : une fréquentation de plus de 1000 voyageurs/jour, la proximité de structure d'accueil de personnes âgées ou handicapées et les points d'arrêts accessibles distants de moins de 50 km.

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 ».

Évolution du projet résultant de la concertation

Le projet mis à la concertation n’a pas été l’objet d’engagements pour son évolution pris par les maîtres d’ouvrage en réponse à des arguments exprimés par le public. Les porteurs de projet souhaitent prendre le temps de l’analyse de l’ensemble des contributions avant d’en tirer des conclusions.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

La section suivante présente les principales demandes de précisions et les recommandations que les garants formulent au terme de la concertation préalable. Les responsables du projet sont invités à apporter des réponses à ces différents points dans l'annexe 1 infra¹⁰.

Précisions à apporter de la part des responsables du projet.

1- Quelle prise en compte des contributions du public afin de permettre des évolutions futures?

Durant cette concertation préalable plusieurs questionnements et alertes ont été adressés aux porteurs de projets, maîtres d'ouvrage et partenaires financiers, sur les risques à considérer du fait d'aménagements projetés pouvant grever l'avenir d'un développement souhaité de l'offre ferroviaire de mobilités. Ceci principalement en matière de transport des voyageurs mais également sur le fret des marchandises, et ce afin de pouvoir au mieux prendre en compte ces alertes dès cette étape du projet de RER-M.

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

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

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

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

2- Quels choix de gestion pour permettre une accessibilité pour tous ?

Deux des conditions majeures attendues par le public et proposées par les porteurs de projet afin d'augmenter la fréquentation du RER-R sont sa facilité d'usage et son prix, en lien avec les intermodalités (tram, bus, cars, covoiturage, vélos,...).

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

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

2.3 - Quel(s) sera/seront le(s) **périmètre(s) d'application** de ces mesures

¹⁰ Le tableau transmis pour réponse aux maîtres d'ouvrage est en annexe 1 de ce bilan. Les parties de ce tableau *en italiques* figurent dans ce bilan pour information et concernent les 2 autres lignes/projets de services mis à la concertation.

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

1- Mettre en place une gouvernance lisible et inclusive

Considérant le besoin de transparence des modes de gouvernance pour le public (riverains, usagers) les corps intermédiaires (associations, chambres consulaires, partis politiques/syndicats,...), les Collectivités, mairies et/ou intercommunalités associées de fait au projet, mais aussi pour les maîtres d'ouvrage et les partenaires financiers eux-mêmes :

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

1.2 - Mise en place pour chacune des lignes d'un **comité de la concertation continue** pour débattre des nombreux questionnements encore en suspens ainsi que ceux à venir, associant chaque catégorie d'acteurs ayant contribué à la concertation préalable.

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

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

Étant donnée l'ampleur du projet et de son empreinte territoriale, il est nécessaire, afin d'en assurer une meilleure appropriation sociale, de poursuivre l'effort de concertation du public et des corps intermédiaires au fil de la durée du projet dans son ensemble, jusqu'en 2028/2030 et au-delà.

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

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

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

3. Favoriser les transitions de mobilités pour les déplacements domicile/travail

Cette thématique a fait l'objet de plusieurs contributions/interpellations. Transversale aux 3 projets de service, elle revêt une importance particulière pour ce vaste territoire où l'étalement urbain est significatif et les déplacements pendulaires très denses du fait à la fois des pôles d'emplois

métropolitains et du bassin de main d'oeuvre que constitue la Métropole pour les pôles d'emploi extérieurs.

3.1 - Mettre en place **un partenariat avec des acteurs du monde du travail** (entreprises, chambres consulaires dont la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Bordeaux-Gironde, salariés, organisations syndicales, etc...) pour définir les enjeux de déplacements domicile/travail afin de favoriser les transitions de mobilités vers le RER-M.

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

Annexes

Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Les parties de ce tableau *en italiques* ont été laissées dans ce bilan pour information et concernent les 2 autres lignes/projets de services mis à la concertation.

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations <i>20/12/2022</i>	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
<i>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse</i>			
1. Quelle prise en compte des contributions du public afin de préserver l'avenir ?			
1.1 - Quelles modifications à apporter à l' architecture du réseau : cisaillements, aiguilles, ligne circulaire, articulation avec autres modes TC (Tram, Lianes, Bus express, ...),...?			

1. 2 - Quelles dispositions pour pouvoir accueillir outre le RER-M les autres trains (TER Intercités...) : positionnement et longueur des quais, ... notamment pour la halte de Talence Médoquine ?			
1.3 - Quelles sont les demandes de prolongement de lignes et/ou ouvertures de nouvelles haltes qui peuvent être envisagées , à quelles échéances ?			
<i>1.4 - Concernant l'électrification de la section La Grave d'Ambarès – Saint-Mariens/Saint-Yzan le provisionnement de son coût est-il pris en compte dans les 590 millions d'euros d'investissement du RER-M ?</i>			
2. Quels choix de gestion pour permettre une accessibilité pour tous ?			
2.1 - Quel(s) scénario(s) est/sont envisagé(s) en termes de simplification billettique et à quelle échéance ?			
2.2 - Quel(s) scénario(s) est/sont envisagé(s) en termes de tarification acceptable pour les usagers et à quelle échéance ?			
2.3 - Quel(s) sera/seront le(s) périmètre(s) d'application de ces mesures ?			

<p><i>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</i></p>			
<p>1. Mettre en place une gouvernance responsable, lisible et inclusive</p>			
<p>1.1 - Affichage et positionnement d'un point unique de coordination et d'animation du projet RER-M, par exemple le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités/NAM (dans le cadre de la création d'une Commission Locale Mobilités), ou une émanation ad hoc, s'articulant avec des lieux d'échanges déjà existants, tels les comités de ligne à l'échelle régionale.</p>			
<p>1.2 - Mise en place pour chacune des lignes d'un groupe de travail ou "comité de la concertation continue" pour débattre des nombreux questionnements encore en suspens ainsi que ceux à venir, associant chaque catégorie d'acteurs ayant contribué fructueusement à la concertation préalable pour l'évolution du projet.</p>			
<p>Publication régulière d'une "Infolettre" informant le public sur l'avancement de chacun des 3 projets de services du RER-M, couplée à la possibilité d'expression et de questions du public appelant les réponses des porteurs de projet.</p>			

2. Assurer un suivi actif de la concertation sur les 3 projets de service			
<p><i>2.1 - Pour la ligne Arcachon/Libourne assurer un suivi actif de la concertation continue par un garant (pouvant être désigné par la CNDP - cf. article L121-16-2 du Code de l'Environnement) et une assistance à maîtrise d'ouvrage/AMO en matière de concertation pour associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires durant les études de projet, dont les études d'impacts, avant l'enquête publique prévue pour le 2nd trimestre 2023.</i></p>	<p>pour mémoire</p>	<p>pour mémoire</p>	<p>pour mémoire</p>
<p><i>2.2 - Pour la ligne St-Yzan-St Mariens/Langon assurer un suivi actif de la concertation continue par un garant (pouvant être désigné par la CNDP - cf. article L121-16-2 du Code de l'Environnement) et une assistance à maîtrise d'ouvrage/AMO en matière de concertation et associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires en amont quant aux choix à opérer au niveau du programme d'électrification, puis durant les études de projet, dont les études d'impacts, avant une éventuelle enquête publique ou déclaration de travaux.</i></p>	<p>pour mémoire</p>	<p>pour mémoire</p>	<p>pour mémoire</p>
<p>2.3 - Pour la ligne du Médoc assurer un suivi actif de la concertation continue par un garant (pouvant être désigné par la CNDP - cf. article L121-16-2 du Code de l'Environnement) et une assistance à maîtrise d'ouvrage/AMO en matière de concertation et prévoir un dispositif de suivi par segments de ligne en associant le public, les collectivités et les corps intermédiaires durant les études de projet, dont les études d'impacts, plus avancées jusqu'à Macau, puis, pendant la définition de programme de Macau à Lesparre et de Lesparre à la Point de Grave; et ce avant une éventuelle enquête publique ou déclaration de travaux.</p>			

3. Favoriser les transitions de mobilités pour les déplacements domicile/travail			
3.1 - Mettre en place un partenariat avec des acteurs du monde du travail (entreprises, chambres consulaires, salariés, organisations syndicales, etc...) pour définir les enjeux de déplacements domicile/ travail afin de favoriser les transitions de mobilités vers le RER-M.			
3.2 - Le Conseil économique social et environnemental régional/CESER Nouvelle Aquitaine ainsi que le Conseil de développement durable/C2D de Bordeaux Métropole et autres instances citoyennes des Collectivités pourront être sollicités pour assurer un rôle d'accompagnement et de facilitation de cette démarche.			

Annexe 2 : Avis de désignation des garants



SÉANCE DU 6 AVRIL 2022

DECISION N°2022/52/ RER OUEST-NORD-OUEST BORDEAUX / 1
RER METROPOLITAIN OUEST-NORD-OUEST MACAU-BORDEAUX (33)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-15-1 et suivants,
- vu les courriers reçus le 1er avril 2022 de M. Luc LALLEMAND, représentant de SNCF Réseaux, de M. Stéphane LAMBERT, représentant SNCF Gares et Connexions, de M. Alain ANZIANI, représentant de BORDEAUX Métropole et le dossier annexé commun, sollicitant conjointement la désignation d'un garant pour le projet de service Ouest-Nord-Ouest MACAU-BORDEAUX, dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur l'ambition globale de RER métropolitain bordelais, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,

Considérant que

- Les maîtres d'ouvrage indiquent qu'il est pertinent de soumettre conjointement à la participation du public les trois projets de service Est-Ouest ARCACHON-LIBOURNE, Nord-Sud SAINT-MARIENS-LANGON, Ouest-Nord-Ouest MACAU-BORDEAUX et sur la halte de Talence Médoquine, dans la mesure où ils constituent une approche globale d'ambition de RER métropolitain bordelais,
- M. Walter ACCHIARDI et Denis SALLES sont désignés garants des concertations des deux autres projets de service Est-Ouest ARCACHON-LIBOURNE d'une part et Nord-Sud SAINT-MARIENS-LANGON d'autre part, ainsi que sur la halte de Talence Médoquine,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : MM. Walter ACCHIARDI et Denis SALLES sont désignés garants de la concertation préalable du projet de service Ouest-Nord-Ouest MACAU-BORDEAUX, dans le cadre d'une approche globale d'ambition de RER métropolitain bordelais

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno', is written over a horizontal line.

Chantal JOUANNO

Annexe 3 : Lettre de mission des garants



LA PRESIDENTE
2022

Paris, le 8 avril

Messieurs,

Lors de sa séance plénière du 6 avril 2022, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet de RER métropolitain de l'aire Bordelaise (33), composé de 3 lignes distinctes et donc de trois projets juridiquement distincts.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16. ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

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

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

Votre rôle et mission de garants : défendre un droit individuel

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître

Messieurs Denis SALLES et Walter ACCHIARDI

Garants de la concertation préalable sur le projet de RER métropolitain de l'aire Bordelaise

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 - garant@debpublic.fr - www.debpublic.fr

d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est cependant pas réduit à celui d'observateurs du dispositif de concertation. **Vous êtes les prescripteurs des modalités de la concertation** : charge aux maîtres d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsables des choix des MO mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation.** La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacrés à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider les MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'ils respectent le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du Code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement des projets dont vous garantisiez la concertation, sa particularité tient à ce que ces projets, s'ils font partie d'une ambition commune, se déclinent en la création de trois projets de service de transport autour de Bordeaux qui se situent sur les trois lignes du réseau ferroviaire existant. Il s'agit bien de trois projets soumis à trois concertations préalables distinctes.

Par ailleurs, ces projets sont sous co-maitrise d'ouvrage de 3 MO :

- SNCF Réseaux pour les travaux d'aménagement de quais ;
- SNCF Gares et Connexions, s'agissant d'une halte ferroviaire à créer ;
- Bordeaux métropole concernant la plateforme intermodale à créer.

J'attire votre attention sur :

- l'ampleur des projets de service: 200 km existants avec 47 gares, situées directement ou vers lesquelles s'organise le rabattement de 17 EPCI (1 Métropole, 3 communautés d'agglomération et 13 communautés de communes) ;
- le décalage des calendriers pour chacun des projets qui n'en sont pas au même état d'avancement. Ainsi, l'une des composantes d'un des projets a déjà fait l'objet d'une concertation au titre du code de l'urbanisme

(la halte du Bouscat sur la ligne Macau-Bordeaux offrant une desserte périphérique de l'Ouest-Nord-Ouest de la Métropole) et une autre composante (la halte de Talence Médoquine sur la ligne Arcachon-Libourne offrant une desserte Est-Ouest) a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale;

- le nombre important d'acteurs concernés.

Il s'agit enfin d'élaborer vos bilans, pour chacun de ces projets, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ces bilans, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comportent une synthèse des observations et propositions présentées. Ils doivent également présenter le choix de méthodes participatives retenu par les MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, ils mentionnent les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Ils mettent l'accent sur la manière dont les MO ont pris en compte - ou non - vos prescriptions.** Le bilan de la concertation préalable, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis aux MO qui le publient sans délai sur leur site ou, s'ils n'en disposent pas, sur celui des préfectures concernées par leur projet (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par les MO** aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur les sites internet des MO. Je vous demande d'informer les MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, ils ont la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre leur réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements des MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard des MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application de la Constitution. La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.**

A cet effet, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient aux MO.

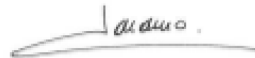
Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). La CNDP doit être informée de toute

difficulté spécifique qui interrogerait votre mission ou celle de la CNDP. Je vous demande tout particulièrement d'informer mes équipes de la publication par les MO des dates, du site internet et du dossier de la concertation. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

Copies :

MM Luc LALLEMAND, SNCF Réseaux Stéphane LAMBERT, SNCF Gares et Connexions, Alain ANZIANI, BORDEAUX Métropole
M Fabienne BUCCIO, Préfète de la GIRONDE

Annexe 4 : Liste des acteurs interviewés durant l'étude de contexte et guide d'entretien

SNCF

SNCF Réseau

SNCF Gares et Connexions

SNCF Voyageurs

AMO Res Publica + SnCF Réseau (à propos de l'étude de contexte réalisé par Res Publica)

Partenaires financiers

Région Nouvelle Aquitaine / Vice-président et Président Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM)

Bordeaux Métropole / Président et 2 Vice-président.e.s

Conseil Départemental Gironde / Président - Directeur Général Adjoint - Directeur de Cabinet

Préfecture de Région / Préfète - Secrétariat général des affaires régionales - Secrétaire général

Collectivités

Maire Bordeaux - 2 Adjoints - Directeur de Cabinet

Mairie Arcachon / Adjointe - Directeur des services techniques - Directeur de Cabinet

Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) / Présidente - Secrétaire Générale - Directeur du Cabinet

Maire Saint-Mariens / Maire Saint-Yzan-de-Soudiac / Président Communauté de Communes Latitude Nord Gironde

Maire Langon et Président Communauté de Communes Sud Gironde - Vice-président - Chargé de projet mobilités

Maire Talence - 3 Adjoints

Maire Pessac

Maire Macau et Vice-présidente Communauté de Communes Médoc Estuaire

Maire Lesparre - Président Communauté de Communes Médoc Coeur de Presqu'île

Maire de Talais, Vice-président Communauté de Communes Médoc Atlantique, Vice-président Parc naturel régional du Médoc

Maire Libourne et Président Communauté d'agglomération du Libournais (CALi)

Maire Lacanau

Nouvelle Aquitaine Mobilité (NAM) / Directeur

Acteurs économiques et société civile

Chambre de Commerce et d'Industrie 33 / Secrétaire générale

CGT Cheminots

Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) Nouvelle Aquitaine / Président, Vice-président, Secrétaire Générale, Conseiller national

Association Trans'Cub / Président

Association Métro de Bordeaux / Président et Vice-président

Association Talence Gare Multimodale / Président

Vélocité / Directeur

APF France Handicap Gironde

Espace 33

Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transport en Commun (COBARTEC) / Président

Association des usagers des transports en commun du Médoc / Président et Conseiller Départemental Nord Médoc

Syndicat des riverains de Toctoucau (Cestas - Pessac) / Président

Droit du piéton 33 / Président

Citiz (autopartage)

A'Urba / ex-Directeur général, expert en mobilités

Guide entretien enquête étude de contexte

1- Connaissance et vision du projet RER Métropolitain

2- Conception et vision de la concertation préalable volontaire.

Pourquoi cette concertation a t elle été décidée ?

Quelle est sa vocation principale ? (protection juridique du projet / amélioration du projet / appropriation par le public...)

Annexe 5 : Plate forme RER-M

https://projet-rer-m.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/bordeaux_metropole/term_dossier_concertation.pdf

Annexe 6 : Communiqués de presse ouverture/prolongation/clôture de la concertation



Communiqué de presse
Vendredi 9 septembre 2022

Le projet de RER Métropolitain est bien lancé : la concertation va prochainement débuter

Fabienne Buccio, préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, **Alain Rousset**, président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, **Alain Anziani**, président de Bordeaux Métropole, **Jean-Luc Gleyze**, président du Conseil départemental de la Gironde, et **Jean-Luc Gary**, directeur territorial SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, ont organisé hier, jeudi 8 septembre 2022 à l'Hôtel de Région à Bordeaux, un séminaire à destination des élus locaux pour les informer de l'imminente concertation du RER Métropolitain.



Lancement de la concertation du RER Métropolitain, jeudi 8 septembre 2022, à l'Hôtel de région à Bordeaux - © Région Nouvelle-Aquitaine

Ce lancement de concertation s'adressait aux présidents des intercommunalités traversées, maires des communes desservies par les lignes, conseillers départementaux et métropolitains.

L'objectif était, dans un premier temps, de rappeler ce qu'est ce projet de RER métropolitain qui vise à décarboner les déplacements, offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours et, à l'heure du dérèglement climatique, baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants. Et second objectif, présenter les prochaines étapes du projet, avec notamment les phases de concertation.

Cette concertation porte sur les aménagements ferroviaires nécessaires aux 3 projets de service prévus sur les 3 lignes du RER métropolitain et incluant la future halte de Talence Médoquine :

- Arcachon – Libourne (2027)
- Saint-Mariens – Saint-Yzan – Langon (2028 – 2030)
- Pointe de Grave – Bordeaux / Pessac (2030)

La concertation débutera dès le mardi 20 septembre et durera jusqu'au samedi 19 novembre 2022, sur tout le territoire. Il s'agira d'écouter les attentes des usagers et de répondre à leurs attentes.

Concernant les modalités de concertation, au-delà de la plateforme en ligne, le public aura l'occasion de s'exprimer au cours de réunions publiques, d'ateliers participatifs et de rencontres dans les trains. Les dates et lieux des réunions et ateliers sont indiqués sur le site internet.

Pour Fabienne Buccio, « 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. »

Pour Alain Rousset, « 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 Anziani, président de Bordeaux Métropole, précise : « Nous sommes persuadés que le RER métropolitain est important pour l'aménagement du territoire girondin et essentiel pour participer à réduire la congestion métropolitaine avec un moyen de transport qui préserve notre environnement et est complémentaire avec l'offre de transport existante de bus et de tramway. Cette concertation publique va permettre de faire connaître notre projet commun et ambitieux à l'ensemble de nos habitants. L'appréciation des voyageurs et des futurs voyageurs nous est indispensable. »

Enfin, Jean-Luc Gleyze, président du Conseil départemental de la Gironde, indique : « 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 co-voiturage 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 ! »

Toutes les informations sont à retrouver ici : <https://www.projet-rer-m.fr/>

Le projet en vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=enPn-s0KaQk>

Contacts presse :

Préfecture : Sophie Billa 05 56 90 60 18 / pref-communication@gironde.gouv.fr

Région : Rachid Belhadj 05 57 57 02 75 / presse@nouvelle-aquitaine.fr

Bordeaux Métropole : Virginie Bougant 06 27 52 48 69 / vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Benoît Javot 06 32 55 15 80 / b.javot@bordeaux-metropole.fr

Conseil départemental : Delphine Caszalot 06 01 11 07 39 / d.caszalot@gironde.fr

Anne-Gaëlle McNab 06 14 50 03 63 / anne-gaëlle.mcnab@gironde.fr

SNCF Réseau :

Corinne Beaujean-Garrido 06 07 45 88 91/ corinne.beaujean-garrido@reseau.sncf.fr

Communiqué de presse
Mardi 20 septembre 2022

Projet RER Métropolitain : la concertation du public débute aujourd'hui

La plateforme de participation présentant les concertations sur les aménagements des trois lignes ferroviaires du projet de RER Métropolitain est ouverte :

<https://www.projet-rer-m.fr/>

Tout internaute y trouvera :

- une présentation détaillée du projet de RER,
- les accès au [dossier de concertation](#) et au [dépliant de concertation](#)
- le calendrier des rencontres sur le territoire.

Cette concertation du public débute donc aujourd'hui, et chacun pourra apporter sa contribution en ligne, lors des réunions publiques ou sur des registres à disposition dans les mairies concernées par les aménagements ferroviaires et ce, jusqu'au 19 novembre prochain.

Sont prévues tout au long de ces deux mois, six réunions publiques (ouvertes à tous) :

1. Arcachon,
2. Libourne,
3. Langon,
4. Saint-Yzan de Soudiac,
5. Lesparre,
6. Talence.

Mais également deux ateliers participatifs (sur inscription) :

- la halte ferroviaire et pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine,
- les conditions de réussite du RER Métropolitain.

Walter Aochiardi et Denis Salles, garants de la concertation, ont été désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP) à la demande des maîtres d'ouvrage, pour veiller au bon déroulement de ces concertations et au respect de la participation du public.

Contacts presse :

Préfecture : Sophie Billa 05 56 90 80 18 / pref-communication@girondedepartement.fr

Région : Rachid Belhadj 05 57 57 02 75 / presse@nouvelle-aquitaine.fr

Bordeaux Métropole : Virginie Bougant 06 27 52 48 69 / vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Benoît Javot 06 32 55 15 80 / b.javot@bordeaux-metropole.fr

Conseil départemental :

Anne-Gaëlle McNab 06 14 50 03 63 / anne-gaelle.mcnab@girondedepartement.fr

SNCF Réseau :

Corinne Beaujean-Garrido 06 07 45 88 91 / corinne.beaujean-garrido@reseau.sncf.fr



communiqué de presse
vendredi 18 novembre 2022

RER Métropolitain : prolongation des concertations préalables jusqu'au vendredi 25 novembre 2022 à 16h

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

Compte tenu de la nature des aménagements (dont la création d'une halte ferroviaire à Talence-Médoquine et de ses espaces publics attenants), les trois maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole organisent des concertations (une par ligne) volontaires, préalables aux enquêtes publiques, au titre du Code de l'environnement.

Les trois maîtres d'ouvrage remercient l'ensemble des participants à ces concertations pour le nombre de contributions et la richesse des échanges.

Plus de 500 personnes ont participé aux 6 réunions publiques et 2 ateliers participatifs, et près de 700 contributions ou réactions ont été postées à ce jour sur [la plateforme de participation](#).

A la demande des garants et pour permettre à chacun de prendre connaissance des comptes rendus des dernières rencontres publiques (tous en ligne à ce jour), les concertations initialement planifiées du 20 septembre au 19 novembre 2022 sont prolongées jusqu'au vendredi 25 novembre 2022 à 16h00.

Jusqu'à cette date, la plateforme reste ouverte aux dépôts d'avis et les registres mis en place dans les 13 communes concernées par les aménagements ferroviaires à savoir les communes d'Arcachon, Bassens, Bordeaux, Gujan-Mestras, Langon, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Saint-Mariens, Saint-Yzan de Soudiac, Talence, Vayres et Izon, sont à disposition ; un registre est également disponible sur la commune de Lesparre.

Walter Acchiardi et Denis Salles, garants de la concertation, ont été désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), pour veiller au bon déroulement de ces concertations et au respect de la participation du public.

Contacts presse :

Préfecture : Sophie Billa 05 56 90 60 18 / pref-communication@gironde.gouv.fr

Région : Rachid Belhadj 05 57 57 02 75 / presse@nouvelle-aquitaine.fr

Bordeaux Métropole : Virginie Bougant 06 27 52 48 69 / vi.bougant@bordeaux-metropole.fr ;
Benoît Javot 06 32 55 15 80 / b.javot@bordeaux-metropole.fr

Conseil départemental :

Anne-Gaëlle McNab 06 14 50 03 63 / anne-gaelle.mcnab@gironde.fr

SNCF Réseau :

Corinne Beaujean-Garrido 06 07 45 88 91 / corinne.beaujean-garrido@reseau.sncf.fr

communiqué de presse
Vendredi 2 décembre 2022

RER Métropolitain : clôture des concertations préalables et premier bilan

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

Compte tenu de la nature des aménagements (dont la création d'une halte ferroviaire à Talence-Médoquine et de ses espaces publics attenants), les trois maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole ont organisé des concertations (une par ligne) volontaires, préalables aux enquêtes publiques, au titre du Code de l'environnement.

Walter Acchiardi et Denis Salles, garants de la concertation, désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), ont veillé au bon déroulement de ces concertations et au respect de la participation du public.

Sur une période initialement planifiée du 20 septembre au 19 novembre, puis prolongée jusqu'au 25 novembre 2022, les 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** à Arcachon, Langon, Lesparre, Libourne, Saint-Yzan-de-Soudiac et Talence, qui ont accueilli environ **500 personnes, dont une trentaine à distance.**
- **2 ateliers participatifs**, sur la création de la halte ferroviaire de Talence-Médoquine et les espaces publics attenants, et sur les conditions de réussite du projet global, qui ont réuni environ **100 participants.**
- **5 rencontres dans les trains** : une rencontre par ligne sur les axes Bordeaux-Arcachon, Bordeaux-Langon, Bordeaux-Lesparre, Bordeaux-Libourne et Bordeaux-Saint-Mariens/Saint-Yzan. Ces rencontres ont permis des échanges directs avec environ **300 voyageurs des TER.**
- **7 rencontres dans l'espace public** : sur les parvis des gares de Bordeaux Saint-Jean, Factice-Biganos et Beautiran, au marché de Saint-André de Cubzac, devant les écoles et au marché nocturne de Macau, sur le campus de Talence de l'université de Bordeaux, au siège administratif du CHU de Talence, et lors d'un événement sportif à Saint-Loubès. Ces rencontres ont permis des échanges directs avec environ **500 personnes.**
- **La plateforme de participation** a permis de recueillir **781 contributions (452 avis et 329 réactions)** auxquelles s'ajoutent une vingtaine de contributions recueillies directement par les garants de la concertation.
- **Les registres mis en place** à disposition dans les 13 communes concernées par les aménagements ferroviaires ainsi qu'à Lesparre, qui ont permis de recueillir une dizaine de contributions.

L'Etat et les collectivités territoriales remercient l'ensemble des participants à ces concertations pour le nombre de contributions et la richesse des échanges.

L'heure est désormais à l'analyse des contributions issues des concertations. Dans un délai d'un mois à compter de la fin de la concertation, les garants de la concertation produiront un **bilan par ligne** qui contiendra les éléments suivants :

- une synthèse des observations et des préconisations formulées par le public ;
- une appréciation indépendante de la façon dont la concertation s'est déroulée ;
- d'éventuelles recommandations à la maîtrise d'ouvrage sur les modalités de participation du public lors des étapes ultérieures jusqu'à l'enquête publique.

Les maîtres d'ouvrages disposeront ensuite de **deux mois** pour formuler un **compte-rendu par ligne** qui contiendra les éléments suivants :

- un rappel des caractéristiques du projet soumis à la concertation ;
- le bilan chiffré des modalités d'information, de mobilisation et de participation du public ;
- une synthèse des contributions issues de la concertation ;
- les enseignements que les maîtres d'ouvrage et les partenaires financeurs tirent de cette démarche.

Les 3 bilans des garants et les 3 comptes rendus des maîtres d'ouvrages seront publiés sur [la plateforme de participation](#) qui reste consultable.

Contacts presse :

Préfecture : Sophie Billa 05 56 90 60 18 / pref-communication@gironde.gouv.fr

Région : Rachid Belhadj 05 57 57 02 75 / presse@nouvelle-aquitaine.fr

Bordeaux Métropole : Virginie Bougant 06 27 52 48 69 / vi.bougant@bordeaux-metropole.fr ;
Benoît Javot 06 32 55 15 80 / b.javot@bordeaux-metropole.fr

Conseil départemental :

Anne-Gaëlle McNab 06 14 50 03 63 / anne-gaëlle.mcnaab@gironde.fr

SNCF Réseau :

Corinne Beaujean-Garrido 06 07 45 88 91 / corinne.beaujean-garrido@reseau.sncf.fr

Annexe 7 : Publication avis de concertations préalables



AVIS DE CONCERTATIONS PRÉALABLES

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES POUR LA MISE EN ŒUVRE DU RER MÉTROPOLITAIN

DU 20 SEPTEMBRE AU 19 NOVEMBRE 2022

au titre des articles L.121-17, L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement

OBJET DES CONCERTATIONS

Le Réseau Express Régional (RER) Métropolitain sur le territoire girondin vise à offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle permettant de décarboner les déplacements dans un contexte de congestion routière et de réchauffement climatique, attractives en matière de prix et de temps de parcours.

Sur le volet ferroviaire, la nouvelle offre de service s'appuie sur des trains plus fréquents, une desserte systématique de toutes les gares, des trajets sans changement à la gare de Bordeaux Saint-Jean, deux nouvelles haltes et pôles d'échanges multimodaux (Talence Médoquine et Le Bouscat-Sainte-Gemaine) ainsi que sur l'amélioration de trois lignes TER existantes (aménagement des terminus, adaptation de quais, électrification...) :

- la ligne Libourne < Bordeaux > Arcachon
- la ligne Saint-Mariens / Saint-Yzan < Bordeaux > Langon
- la ligne du Médoc, entre Bordeaux / Pessac <-> La Pointe de Grave.

CADRE DES CONCERTATIONS

Compte tenu de la nature des aménagements, le projet de RER Métropolitain relève à la fois, en termes de participation du public :

- du Code de l'environnement, les aménagements ferroviaires sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau faisant l'objet d'une évaluation environnementale ;
- du Code de l'urbanisme (art. L.103-2), en raison du projet de création d'une halte ferroviaire à Talence Médoquine, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, et des espaces urbains attenants, sous maîtrise d'ouvrage Bordeaux Métropole.

Les trois maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole), ont fait le choix d'opter pour l'organisation d'une concertation volontaire préalable pour chaque ligne, au titre de l'article L.121-17, aux conditions définies par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement. Après sollicitation de la Commission Nationale du Débat Public, cette dernière a désigné, par décision du 6 avril 2022, deux garants, messieurs Walter ACCHIARDI et Denis SALLES, pour veiller au bon déroulement de ces concertations et au respect de la participation du public.

DURÉE ET OBJECTIFS DES CONCERTATIONS

Les concertations avec le public auront lieu du 20 septembre au 19 novembre 2022.

Les maîtres d'ouvrage avec l'ensemble des partenaires du RER Métropolitain (L'État, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine) ont décidé de mener 3 concertations simultanées, une par ligne.

Les concertations visent à donner une information claire sur les objectifs et caractéristiques du projet de RER Métropolitain et d'apporter des réponses au public sur le territoire girondin.

MODALITÉS DES CONCERTATIONS

- Un site Internet pour s'informer et apporter une contribution : www.projet-rer-m.fr
- Un dossier de concertation, disponible en ligne sur le site Internet mais aussi dans les mairies concernées par les aménagements ferroviaires, à savoir Arcachon, Bassens, Bordeaux, Gujan-Mestras, Langon, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Saint-Mariens, Saint-Yzan-de-Soudiac, Talence, Vayres et Izon ;
- Un dépliant d'information, disponible en ligne et diffusé lors des rencontres.
- Retrouvez les dates et lieux des différentes rencontres publiques organisées sur www.projet-rer-m.fr. Des questions peuvent être adressées aux garants par courriel : walter.acchiardi@garant-ondp.fr et denis.salles@garant-ondp.fr.

SUITES DES CONCERTATIONS

Après la clôture des concertations, les garants publieront 3 bilans de concertation (un par ligne). De leur côté, les maîtres d'ouvrage rendront publics les enseignements qu'ils retiennent des concertations et feront connaître les suites qu'ils envisagent de donner pour chaque ligne. Ces documents seront mis à la disposition du public sur le site Internet du projet.

Annexe 8 : Liens pour la consultation du public

Site du projet : <https://www.projet-rer-m.fr/>

Plateforme de la concertation : <https://projet-rer-m.bordeaux-metropole.fr/participation/les-amenagements-ferroviaires-du-rer-metropolitain>