

CONCLUSIONS

ENQUETE PUBLIQUE

Du mercredi 20 septembre au vendredi 20 octobre 2023

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



Président de la commission d'enquête : Monsieur Gérard CHARLES
Commissaire enquêteur : Madame Eva MONDINI
Commissaire enquêteur : Monsieur Joseph PICO

CONCLUSIONS Réseau Express Régional Libourne - Arcachon et aménagements nécessaires au projet

Sommaire

Rappel du projet.....	3
Attendus	4
Argumentaire pour le projet	6
Concernant les aménagements prévus	13
Avis des PPA	21
Avis de la commission d'enquête	24
Conditions complémentaires de succès du projet.....	25

Rappel du projet

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

Il sera mis en service progressivement entre 2025 et 2027.

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

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

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

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

La maîtrise d'ouvrage du projet

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

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

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

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

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

Bordeaux Métropole participe au financement du volet ferroviaire de la feuille de route du RER Métropolitain, au-delà de ses compétences, pour répondre aux enjeux de déplacements de son territoire et intégrer le RER Métropolitain dans sa stratégie de mobilités.

Attendus

VU le Code de l'environnement et notamment les articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants régissant la procédure d'évaluation environnementale et les articles L. 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants régissant la procédure d'enquête publique relative aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement et les articles L. 123-6 et R.123-7 régissant les enquêtes publiques uniques et l'article L. 126-1 sur la déclaration de projet ;

VU le Code des transports, et notamment ses articles L. 2121-3 à L. 2121-8 et L. 2111-9 et suivants ;

VU le contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020, signé le 23 juillet 2015 et modifié suite à la signature de l'avenant n°1 signé le 9 mars 2017 ;

VU l'avenant n°4 du contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 signé le 13 janvier 2020 ;

VU la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général de SNCF Réseau au directeur général adjoint clients et services ;

VU la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du directeur général adjoint clients et services au directeur territorial Nouvelle-Aquitaine ;

VU la feuille de route élaborée par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en 2018, pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain, et sa révision en mars 2023 ;

VU la délibération n°2018.2425.SP du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, du 17 décembre 2018, adoptant la feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain

VU la délibération du Conseil métropolitain de Bordeaux Métropole n°2018-826 du 21 décembre 2018 adoptant la feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain ;

VU la délibération n°2023.493.SP du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, du 27 mars 2023, relative à la révision de la feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain ;

VU la délibération du Conseil métropolitain de Bordeaux Métropole n°2023-171 du 31 mars 2023 relative à la mise à jour de la feuille de route du Réseau Express Régional Métropolitain, VU la délibération du Conseil Départemental de la Gironde n° 2023.16.CD du 4 mars 2023, relative à la participation du Département de la Gironde au projet de RER Girondin ;

VU l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, n° F-075-21-C-0153 en date du 13 décembre 2021, pris en application de l'article L.122-3 du code de l'environnement ;

VU la convention de coordination des maitrises d'ouvrage dans le cadre de l'évaluation environnementale et de l'enquête publique du projet RER Métropolitain Bordelais : Libourne – Arcachon signée le 28 mars 2023 entre SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole et désignant SNCF Réseau comme autorité compétente pour porter les procédures relatives à l'évaluation environnementale et à l'enquête publique unique ;

VU le bilan de la concertation volontaire organisée par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole entre le 20 septembre et 19 novembre 2022 au titre des articles L. 121-16, L. 121-16-1 et L. 121-17 du Code de l'Environnement, et L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, bilan rendu public ;

VU le bilan de la Concertation Inter-Administrative, conduite le 4 novembre 2022 en application de la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales ;

VU les pièces du dossier d'enquête publique, et notamment l'étude d'impact ;

VU les correspondances du directeur territorial de SNCF Réseau adressées aux maires concernés par le projet ainsi que les présidents de la Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud (COBAS), la Communauté d'agglomération du libournais CALI et Bordeaux Métropole du 8 février 2023 ;

VU les contributions, avis et délibérations des villes d'Arcachon en date du 13 avril 2023 (2023604-36-86), de Bassens en date du 19 avril 2023 (04/2023-19-CAB-AR/FG), de Gujan-Mestras en date 12 avril 2023 (2023-04-02), et de Saint-Loubès en date 7 avril 2023 (D2023-52) ainsi que celles des EPCI de la COBAS en date 13 avril 2023 (DEL-2023-04-027), de la CALI en date du 27 avril 2023 (2023-04-93538), pris en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement ;

VU la délibération du conseil métropolitain de Bordeaux Métropole n°2023-77 du 27 janvier 2023, par laquelle le Conseil de Bordeaux Métropole a pris en considération le bilan des garants, et approuvé les caractéristiques essentielles du projet sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine ;

VU la délibération du conseil métropolitain de Bordeaux Métropole n°2023-172 du 31 mars 2023, par laquelle le Conseil de Bordeaux Métropole tire les enseignements de la concertation préalable du RER et prend acte des termes des comptes-rendus des maîtres d'ouvrage ;

VU l'avis de l'Autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable, n° 2023-12 en date du 20 avril 2023, pris en application de l'article R.122-6 du code de l'environnement ;

VU l'avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du 27 mars 2023 ;

VU l'avis de l'Agence Régionale de la Santé du 20 mars 2023 ;

VU la décision n°E23000015/93 du 19 juin 2023 du Président du Tribunal Administratif de Montreuil désignant une commission d'enquête avec Messieurs Gérard CHARLES (Président), Joseph PICO et Madame Eva MONDINI en qualité de commissaires enquêteurs ;

VU la décision du 1 septembre 2023 portant ouverture de l'enquête publique préalable aux déclarations de projet pour le Projet de ligne Réseau Express Régional Métropolitain Libourne - Arcachon (33)

Argumentaire pour le projet

Considérant que les enjeux du projet concernant les prévisions de fréquentation, la mise en place de TER renforcés à la demi-heure permettra a minima de doubler la fréquentation des voyageurs journaliers, c'est-à-dire passer de 18 000 à 38 000 voyageurs/jour (+20 000 voyageurs/jour) à horizon 2028.

Considérant que la justification du projet a été confirmée au cours de la concertation préalable et par les élus qui se sont fortement impliqués notamment les maires de Talence et Libourne.

Considérant que la concertation préalable a été bien conduite, même si la participation n'a pas été très importante

-1400 personnes aux réunions, ateliers et rencontres sur le terrain

-1000 contributions recueillies

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

Considérant qu'une gouvernance du projet a été mise en place avec :

- **un comité exécutif** regroupant les présidents de la Région Nouvelle-Aquitaine, de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde, qui impulsent la vision stratégique partagée et assurent les arbitrages de la démarche RER Métropolitain.

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

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

Considérant que l'intervention de la métropole dans le financement ou le cofinancement ne se fonde pas sur des dispositifs qui relèvent d'autres collectivités, tels que le Schéma départemental de solidarité territoriale ou le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les possibilités de financement de la Métropole pour le RER M sont couvertes par l'intérêt local et les compétences propres de la métropole, énumérées à l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales.

Considérant que les conditions d'atteinte des objectifs du projet sont bien remplies :

Les études prévoient une **diminution de 5 600 véhicules par jour** dans le cadre d'une fréquence à la demi-heure et 9 400 véhicules en moins pour le quart d'heure sur les deux lignes (Libourne-Arcachon et Saint-Mariens-Langon). Cela participera à limiter l'augmentation de la congestion et de la pollution de l'air.

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

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

Considérant le bilan socio-économique

Le maître d'ouvrage indique « concernant les interrogations sur l'utilité et les retombées économiques du projet, le RER Métropolitain sera certainement **facteur d'attractivité** mais ce n'est pas la priorité recherchée.

L'objectif du projet est de décarboner les déplacements et d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle, qui soient attractives en matière de **prix et de temps** de parcours. Ce projet est l'occasion pour la Gironde et l'aire urbaine bordelaise de désenclaver le territoire, diminuer la part du trafic routier et surtout de participer à la transition écologique des mobilités ». Le projet est ainsi fortement créateur de valeur pour les usagers des transports représentant une VAN de 120 M€. Les reports modaux et la baisse des trajets routiers (véh.km) génèrent des gains : de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution, de réduction de l'insécurité routière. L'ensemble de ces gains est valorisé d'environ 35M€.

Mais un fort déficit d'exploitation. Au total, la VAN du projet est fortement négative, à -320M€. **Ce type de déficit est toutefois inhérent au modèle économique des TER.**

Pour l'étude d'impact

Considérant l'étude d'impact dont la version finale soumise à l'enquête publique est datée du 31 juillet 2023 et a été mise à jour suite à l'Avis de l'Autorité Environnementale (version initiale de janvier 2023 avec suivi des évolutions couleur bleue).

Considérant le tableau synthétique des incidences en phase travaux et d'exploitation révélant que pour l'ensemble des thèmes, les impacts résiduels après mesures sont évalués de négligeables à faibles. En phase d'exploitation, l'étude met également en avant un certain nombre d'impacts positifs du projet concernant notamment le climat, la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre, transport collectif et modes de déplacements actifs, trafic routier et sécurité routière, activités économiques et santé.

Considérant la problématique de changement climatique, le projet contribue positivement à l'impact sur le climat et peut être considéré comme une mesure d'évitement d'émission de gaz à effet de serre (GES). Entre 2025 et 2050, le **gain carbone total** estimé sur 25 ans serait de 88 890 à 89 885 tonnes équivalent CO₂. Il s'inscrit ainsi dans la **stratégie Bas Carbone** de la France, qui vise à réduire de près de 30 % les émissions de CO₂ liées au transport et à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le mode de transport motorisé par énergie électrique correspond au mode présentant la plus faible empreinte carbone.

Au-delà des émissions de gaz à effet de serre, le projet participera également à réduire les **émissions atmosphériques polluantes** (particules fines, oxydes d'azote, monoxyde de carbone, ...) grâce à la réduction de l'usage de la voiture particulière.

Considérant les forts enjeux du projet en lien avec la richesse **patrimoniale historique et archéologique** de l'aire d'étude (site inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO, site inscrit, Site Patrimonial Remarquable et périmètre de protection d'un monument historique). Le projet est également caractérisé par la proximité de plusieurs périmètres environnementaux faisant l'objet d'une protection réglementaire (plusieurs sites Natura 2000 liés à des milieux humides et aquatiques) et non réglementaire (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique). L'étude d'impact conclut à l'absence **d'effet d'emprise** et ainsi d'impact direct sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000.

Considérant que les zones de travaux s'inscrivent essentiellement dans des emprises ferroviaires dans des secteurs artificialisés, imperméabilisés et de surfaces modestes, l'étude conclut à des impacts sur les **habitats, flore et zones humides** négligeables. Néanmoins le projet se traduira par un **renforcement de l'effet barrière** en lien avec l'augmentation du nombre de trains sur l'axe ferroviaire Libourne (un train tous trafics confondus toutes les 8 à 11 minutes en moyenne selon les tronçons et un trafic en période nocturne faible à nul).

La réalisation de l'opération, notamment pendant sa phase de travaux, étant susceptible de porter atteinte à des espèces dont l'intérêt écologique justifie la conservation, une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux individus **d'espèces protégées ou à leurs habitats** pourra, le cas échéant, être nécessaire en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement, sachant que dans son courrier du 27 mars 2023, la DDTM de la Gironde a exprimé l'impossibilité d'apprécier la compatibilité du projet avec la réglementation « espèces protégées » en l'absence de transmission de l'ensemble des inventaires de terrain réalisés dans le cadre de ce projet

Considérant la nature du projet et des travaux essentiellement sur des emprises ferroviaires existantes, les enjeux et impacts **sur le sol et le sous-sol, sur la ressource en eau et risque de pollution des eaux et des sols, ainsi que sur le paysage** restent limités.

Considérant les effets sur les activités économiques, l'impact final du projet est évalué positivement et devrait profiter aux zones d'emplois situées sur l'axe ferroviaire ainsi qu'aux services et commerces de proximité situés dans les zones de captation des différentes gares et haltes, et ce, malgré les perturbations temporaires accompagnant la phase travaux ;

Considérant les effets sur les déplacements, le projet intervient dans un territoire au trafic routier congestionné. Le projet devrait favoriser le report modal et vers des modes actifs ou alternatifs de déplacement et devrait ainsi diminuer le trafic routier (3 700 km parcourus par un véhicule particulier supprimés par jour), améliorer la sécurité routière et les nuisances induites dans le secteur de l'agglomération bordelaise.

Considérant les diverses incidences en termes de sécurité, une vigilance particulière sera portée à la sécurisation des chantiers au regard des riverains, des usagers de l'espace public (notamment au niveau du chantier du PEM de Talence-Médoquine) ainsi que le personnel travaillant sur les sites. Le projet aura par ailleurs un impact positif pour les populations post

phase travaux grâce notamment aux aménagements sécurisant les accès aux gares du tronçon Bordeaux-Libourne.

Considérant la vulnérabilité aux risques naturels, les enjeux sont forts concernant le risque inondation notamment pour la gare d’Arcachon du fait du positionnement de la sous station électrique en zone de submersion marine, ainsi que le risque feu de forêt néanmoins convenablement pris en compte par le maître d’ouvrage.

Considérant la vulnérabilité aux technologiques deux sites classés SEVESO faisant l’objet d’un Plan de Prévention des Risques Technologiques, approuvé en 2012, interceptant le périmètre projet.

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

Le porteur de projet propose deux solutions qui sont encore en cours d’étude, la solution n°2 privilégiée présentée à l’enquête publique augmente de 13 M le linéaire de quai au sein du PPRT par rapport à la situation actuelle.

Considérant le principal enjeu identifié par l’AE concernant le bruit, les vibrations et la qualité de l’air pour les riverains en lien avec les zones urbaines traversées par la ligne ferroviaire, le projet ne devrait pas augmenter l’exposition des populations soumises aux nuisances sonores liées au trafic ferroviaire malgré les inquiétudes de la population remontées en phase de concertation. En phase travaux, diverses dispositions seront prises par le maître d’ouvrage pour limiter les nuisances sonores et les vibrations et l’étude acoustique en phase d’exploitation a montré que l’impact sonore du projet de service Libourne - Arcachon ne générera pas plus de 2 dB(A) par rapport à la situation actuelle.

Avis de l’Autorité Environnementale et Mémoire en réponse

Considérant la décision de 13 décembre 2021 après examen au cas par cas (F-075-216C-0153) ainsi que **l’avis de l’autorité environnementale IGEDD** (Inspection générale de l’environnement et du développement durable) a rendu son avis délibéré n° 2023-12 adopté lors de la séance du 20 avril 2023 ;

Considérant le courrier de la DDTM de la Gironde, en date du 27 mars 2023 ainsi que le courrier de **l’Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle-Aquitaine** en date du 20 mars 2023, suite à la consultation de l’AE par courrier du 21 février 2023 et ajouté au dossier à la demande des Commissaires Enquêteurs ;

Considérant que dans son avis du 20 avril 2023, l’Ae a conclu que le dossier RERM Libourne Arcachon était illustré et clair.

Considérant, la remise en question de l’IGEDD concernant le **périmètre** de l’étude d’impact ne portant que sur les travaux nécessaires à l’aboutissement de l’augmentation de la fréquence de service Arcachon-Libourne du RERM et non sur le projet de service de cette ligne ni sur le projet de RER métropolitain dont elle ne constitue qu’une opération.

Sachant que ce même point de vigilance avait été identifié par les services de l'État lors de la consultation inter-administrative préalable. L'étude d'impact faite porte sur le projet technique ferroviaire **sans prendre pas en compte** les sujets d'aménagements nécessaires tels que **les parkings** (places de stationnement véhicules particuliers, places de stationnement vélos), **le cheminement pour accéder aux haltes/gares** (itinéraires sécurisés en modes doux, renforcement des TC...), **la densification autour des gares, qui ne sont pas toujours de la responsabilité de la SNCF.**

Considérant que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage du 23 juin 2023 reprend et commente de façon exhaustive les recommandations de l'Autorité Environnement et que le support est **étayé et synthétique.**

Considérant la justification apportée par le maître d'ouvrage concernant la subdivision du **périmètre** du projet et **l'indépendance** fonctionnelle, temporelle et géographique des **trois projets** de service du RER métropolitain et de leur instruction.

Considérant que les **décisions relatives à l'offre de service et que les solutions de substitution** étudiées par la maîtrise d'ouvrage **s'appuient principalement sur l'étude de préfiguration** menée conjointement par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en 2017-2018 et trouvent leur justification via la **feuille de route du RER Métropolitain bordelais** votée par les deux collectivités en 2018.

Considérant que suite à la **phase de concertation publique** (qui s'est déroulée du 20 septembre 2022 au 19 novembre 2022 menée de manière concomitante avec les concertations de deux autres axes du Réseau Express Régional Métropolitain et a donné lieu à un bilan de concertation en date du 20 décembre 2022 par la Commission Nationale du Débat Public), le maître d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole et les partenaires financeurs du projet Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et l'Etat) a apporté une première justification argumentée des choix questionnés dans son compte rendu du 14 février 2023 publié sur les sites web dédiés au projet.

Considérant que le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier de façon complémentaire et dans une **seconde temporalité les possibilités d'ouverture de nouvelles haltes** suite à la phase de concertation et à évoluer vers un **cadencement à 15 minutes.**

Considérant enfin qu'en **terme de périmètre**, le maître d'ouvrage a pris en compte la recommandation de l'Ae d'actualiser l'étude d'impact en se fondant sur un état **initial avant-projet, en 2020 au lieu de 2022.**

Considérant que l'impact **bruit et vibrations** induit par le renforcement des fréquences de trains en zones urbaines traversées et que la résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire présents dès l'état initial sur la ligne s'inscrira dans le cadre d'un programme national conduit par SNCF Réseau en partenariat avec l'État et s'inscrivant dans le plan de relance France 2030.

Considérant les recommandations de l'ARS dans son courrier du 20 mars 2023 de ne pas générer de nouvelles situations de surexposition au bruit notamment pour la halte de Bassens,

et de respecter les prescriptions d'isolation acoustique des bâtiments (pour les communes de Saint Loubès, Saint Sulpice et Cameyrac, Vayres et Libourne) dans le cas d'une évolution du classement sonore et de contrôler l'absence de dépassement des valeurs réglementaires le long de la voie ferrée en début d'exploitation, avec mesures de réduction le cas échéant, engagement pris en compte par le MO ,confirmé dans le cadre des réponses au PV de Synthèse.

Considérant l'engagement du maître d'ouvrage à ce que toutes les mesures « ERC » mises en œuvre dans le cadre du projet de service dont phase travaux, fassent l'objet de suivis destinés à s'assurer de leur pleine application et à évaluer leurs effets.

Considérant l'engagement de mise **en place d'un dispositif de recueil en continu des observations des riverains, et de** mesures d'information proposées aux riverains, usagers et public (site Internet dédié, numéro vert, panneaux d'information et flyer sur chacun des sites de travaux, des visites de chantier par les riverains...).

Considérant l'engagement spécifique de Bordeaux Métropole pour le PEM Talence Médoquine à accompagner tous les dispositifs qui seraient mis en place plus largement par les partenaires du projet de service pour associer le public, les collectivités et les corps intermédiaires dans la suite du projet de service Libourne-Arcachon (conformément à la délibération N° 2023-77 RER Métropolitain).

Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification urbaine de niveau supérieur

Considérant que le projet répond aux objectifs fixés par les trois SCoT traversés par l'axe Libourne-Arcachon (SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre en cours d'élaboration, SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise et SCoT du Grand Libournais).

Considérant que le projet est compatible avec les PLU / orientations du PADD des communes traversées par le projet. Le projet et notamment le PEM Talence-Médoquine est compatible avec le **PLUi** de Bordeaux Métropole, le PLUi de la Communauté d'Agglomération du Libournais (CALi) en cours d'élaboration.

Considérant que le projet est compatible avec le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027 et notamment les 3 orientations qui le concerne : B -réduire les pollutions, C -Agir pour assurer l'équilibre quantitatif, D -Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides.

Considérant que le projet est compatible avec le PGRI Adour-Garonne car il n'entraîne pas d'aggravation du risque inondation et prévoit la mise en place d'un certain nombre de mesures de limitation de la vulnérabilité des infrastructures ferroviaires et du nombre de voyageurs circulant au droit de zones inondables.

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

Ainsi, le projet est compatible avec les objectifs des **SAGE de ces bassins versants** traversés par l'infrastructure ferroviaire : Dordogne atlantique, Estuaire de la Gironde et des milieux associés, Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés et Etangs Littoraux Born et Buch car il ne remet pas en cause les enjeux identifiés et est cohérent avec les Plan d'Aménagement et de Gestion Durable et règlements associés.

Participation du public

Considérant la participation du public, qui même si la participation n'est pas très importante, (103 observations) est **très favorable au projet 63%**.

De l'ensemble des avis et remarques exprimés, il ressort une **majorité d'avis favorables** avec : 31% d'avis favorables et 32% d'avis favorables avec réserves.

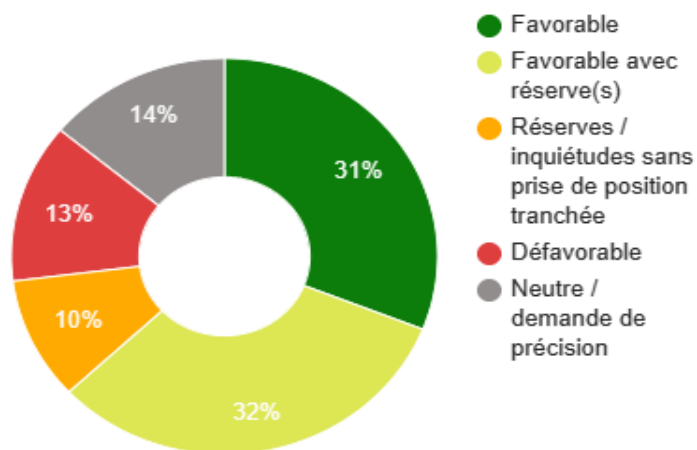
Les avis défavorables représentent **13%** des 103 contributions.

Il est important de noter la **part importante d'avis non tranchés** rassemblés dans les catégories :

- « Neutre demande de précision » pour 14% du volume total de contributions (ex questionnement du maintien des autres gares de la ligne)

Ou encore « Réserves /inquiétudes sans prise de position tranchée » pour 13% (ex il manque des parking vélos, il manque des rames dédiées pour les vélos) qui relèvent de constat.

Orientations des contributions (total)



Concernant les aménagements prévus

Considérant que les aménagements prévus s'appuient largement sur une infrastructure déjà existante.

Pour la partie Bordeaux Libourne

Considérant que, sur la branche Bordeaux-Libourne, la longueur des quais des haltes de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens ne permet actuellement pas d'accueillir des rames doubles, il n'est donc pas possible de basculer toutes les circulations diamétralisées en double rames. Les travaux de rallongement des quais de ces haltes sont prévus d'ici 2026, pour résoudre cette difficulté. Dans le même calendrier, l'achat de rames supplémentaires par la Région Nouvelle Aquitaine, avec la participation de la Métropole de Bordeaux, permettra d'assurer davantage de circulation en double rames ».

Considérant que les aménagements des quais des gares rives droites sont indispensables. En effet la commission a pu se rendre compte, **physiquement** à l'occasion de la visite des lieux, de la dangerosité de ces quais à l'occasion du passage d'un TGV et d'un train de marchandise.

Pour la gare de Libourne

Considérant que les aménagements prévus sont nécessaires et indispensables, sous réserve de respecter la Procédure d'urbanisme liée à la protection du patrimoine ; Certains des travaux sont situés à l'intérieur de périmètres de protection de monuments historiques ou de Sites Patrimoniaux Remarquables (gare de Libourne). Ils seront soumis à des procédures d'urbanisme, permis de construire pour la création d'un bâtiment au niveau de la gare de Libourne.

Les abords des monuments historiques étant protégés par le Code du patrimoine, les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable délivrée par le préfet qui statuera après saisine de l'Architecte des Bâtiments de France. Si l'Architecte des Bâtiments de France définit certaines préconisations, elles devront être intégrées lors de la conception du projet. [SEP]

La faible hauteur des réalisations envisagées dans le cadre de ce projet ne doit pas entraver la Procédure d'urbanisme liée à la protection du patrimoine de la ville de Libourne.

Considérant que dans son mémoire en réponse au PV, le MO a pris en compte les préoccupations du maire de Libourne à savoir :

- Gestion des places de parking du Pistouley
- Accès Poids Lourds aux installations de maintenance de SNCF Réseau
- Gestion des réseaux pour reconstitution des installations de maintenance de SNCF Réseau
- Intégration constructions nouvelles travaillées (AVAP) et en tenant compte du PEM.

Dans ses études avant-projet et en concertation avec la ville (création d'une mission Origine/Terminus de Libourne).

Pour la halte de Vayres

Considérant que les aménagements prévus devront respecter la procédure d'urbanisme liée à la protection du patrimoine. Certains des travaux sont situés à l'intérieur des périmètres de protection de monuments historiques ou de Sites Patrimoniaux Remarquables (quai sur la commune de Vayres). Ils seront soumis à des procédures d'urbanisme, permis d'aménager pour les allongements de quais au niveau de la halte de Vayres.

Les abords des monuments historiques étant protégés par le Code du patrimoine, les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable délivrée par le préfet qui statuera après saisine de l'Architecte des Bâtiments de France. Si l'Architecte des Bâtiments de France définit certaines préconisations, elles devront être intégrées lors de la conception du projet.

Les aménagements concernant l'allongement des voies ne sont pas susceptibles d'entraver les mesures de protections des Sites Patrimoniaux Remarquables.

Dans son mémoire de réponse au PV, le MO Gares & Connexions, s'est engagé lorsque que la maturité des études techniques le permettra, à se rapprocher du gestionnaire du site Natura 2000 afin de présenter les travaux et leur modalité de réalisation, et d'échanger sur les enjeux et les mesures à prévoir. L'évaluation d'incidence Natura 2000, pour cette opération, pourra être actualisée si nécessaire.

Pour la halte de Saint Sulpice/Izon

Considérant que les aménagements prévus permettront les doubles rames cependant il sera nécessaire de réaliser des accès aux quais et parkings sécurisés et la mise en place d'une surveillance pour éviter les comportements à risque sur les voies, ainsi qu'un accès PMR.

Le MO a répondu qu'aujourd'hui, le passage de quai à quai se fait depuis le pont routier. Il n'existe pas de traversée de voies sur le périmètre SNCF Réseau. Aucun projet de dénivellation (ni souterrain ni passerelle pour aller d'un quai à l'autre) n'est à ce jour envisagé, la halte de Saint-Sulpice-Izon ne figurant pas dans le Schéma Directeur d'Accessibilité. En effet, selon la Loi de 2005 et les critères définis par l'Etat (fréquentation voyageurs, proximité d'un établissement recevant des personnes en situation de handicap, maillage territorial), un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA AD'AP) a été élaboré entre les services de l'Etat, SNCF et la Région Nouvelle-Aquitaine, définissant les sites (gares ou haltes) prioritaires, à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). »

Pour la halte de St Loubès

Considérant que les aménagements prévus permettront les doubles rames cependant il sera nécessaire de réaliser des accès aux quais sécurisés.

La commune voudrait réaliser des aménagements pour favoriser le confort et la sécurité des usagers « parcs à vélos, parkings, voies piétonnes et voies vélos, surveillance vidéo » Néanmoins les abords de la halte sont situés sur des parcelles propriétés de la SNCF. Il paraît donc indispensable de coordonner les actions entre la SNCF et la Commune.

Pour la Gare de Bassens

Considérant que le MO dans son mémoire, ne répond pas à la recommandation de l'AE :de poursuivre la recherche de solutions de substitutions raisonnables permettant d'éviter toute augmentation de population exposée aux risques technologiques.

En effet la solution privilégiée, à date, prolonge de 13 m le linéaire de quais au sein du PPRT zonage B1 (+13 m quai V1).

Pour la partie Bordeaux Arcachon

Pour la gare d'Arcachon

Considérant que le projet permettra de disposer de nouvelles capacités de remisage et de réalisation d'opérations de petite logistique cohérentes avec l'atteinte de **l'offre de service visée**.

Considérant la création d'un nouveau poste d'aiguillage informatique, télécommandé depuis un poste de commande à distance situé à Bordeaux **sur une zone d'emprise ferroviaire propriété de SNCF** à proximité du parking.

Considérant que le projet **favorisera la future mise en accessibilité** des quais pour les personnes à mobilité réduite (PMR) prévue en 2027.

Considérant que le MO, dans son mémoire, apporte des réponses aux préoccupations du maire d'Arcachon concernant :

- La circulation routière (dont passage à niveau PN22)
- Les nuisances liées à l'accroissement de l'activité ferroviaire (maintenance, calendrier des travaux)
- Préservation de l'environnement du site
- Intermodalité avec les modes de déplacements doux
- Sécurité publique.

Pour la sous station électrique de Gujan-Mestras

Considérant que les études ont conclu à la nécessité de mettre en place une sous-station électrique supplémentaire à Gujan-Mestras, afin de permettre aux trains de circuler à pleine vitesse sur la section de ligne entre Lamothe et Arcachon et d'assurer l'amélioration de la qualité de l'alimentation électrique (en complément du renforcement de la caténaire).

Considérant que le site retenu pour l'**implantation** de la sous-station électrique est localisé à l'extrémité ouest du parking de la Gare de Gujan-Mestras **sur une parcelle propriété de SNCF Réseau** et que les dispositions **constructives intègrent les principaux risques** d'inondation et de nuisances bruit et vibrations pour les riverains.

Considérant que dans son mémoire de réponse au PV, le MO répond de manière satisfaisante, aux préoccupations conjointes des communes de Gujan-Mestras et Arcachon.

Pour le Pôle d'Echanges Talence-Médoquine

Considérant que la réouverture de La Médoquine est **fondamentale** pour le projet de RER Métropolitain puisque la halte sera située à la fois sur la ligne Libourne – Arcachon et celle du Médoc.

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

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

Considérant que les aménagements prévus permettront d'atteindre les objectifs du Pôle d'Echanges Talence-Médoquine à savoir :

- Faciliter et fluidifier l'inter-modalité (échanges transport en commun / modes doux et correspondance transports urbains /ferroviaire),
- Contribuer à la lutte contre la congestion routière,
- Capter de nouveaux usagers du train dans les secteurs plus ou moins proches de ce nouveau
- Point d'arrêt, à la jonction de deux lignes ferroviaires Libourne – Arcachon et Bordeaux – Le Verdon,
- Connecter le quartier de la Médoquine au pôle d'échange permettant ainsi une redynamisation du quartier.

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

- L'intégration des aménagements et la connexion entre la halte ferroviaire et les transports urbains,
- Les accès au PEM (plateau haut et plateau bas par les différents flux (piétons, cycles, VL, bus/car),
- Les accès au PEM par les services techniques : Réseau de transport d'électricité (RTE), Ouvrages d'Art de SNCF Réseau et de Bordeaux Métropole).

L'entrée sud du PEM de Talence-Médoquine sera marquée par un parking offrant plusieurs types de stationnement (vélos, cars régionaux, véhicules légers, dépose minute). Des cheminements piétons qualitatifs seront proposés afin de se connecter avec la passerelle prévue.

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

Le projet de réaménagement des espaces publics du PEM prévoit : **la prise en compte des cheminements piéton, l'accès PMR, l'accès des cycles et leur abri sécurisé, 50 places de stationnement, un stationnement bus**

La halte de Talence Médoquine

Le projet de halte a été bâti en limitant les démolitions (conservation notamment du quai central).

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

La passerelle

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

Considérant que la halte de Talence Médoquine va permettre de connecter l'offre TER avec l'offre de transports urbains (dont une future ligne de bus express à l'horizon 2027). Son objectif est de permettre une meilleure accessibilité à plusieurs pôles majeurs de l'agglomération bordelaise, comme le campus universitaire de Talence ou le Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin. De plus, l'arrêt des TER semi-directs reliant Bordeaux à Mont de Marsan, Hendaye et Tarbes (qui traverseront la gare sans s'y arrêter) constituerait aussi un levier supplémentaire en faveur du report modal et du désengorgement de la gare Saint Jean et de ses alentours

Liaison avec le BHNS



Extrait de Talence Citémag octobre 2023

Considérant qu'avec 4 000 montées et descentes journalières attendues, c'est un projet d'intérêt général pour toute l'agglomération qui est aujourd'hui au centre des préoccupations. Au-delà de la seule desserte d'un bassin de population important, c'est toute une dimension multimodale qui est également mise en avant, contribuant à favoriser un fort report modal pour les déplacements du quotidien. Soucieuse du cadre de vie des riverains, la ville s'engage dans ce projet avec la volonté de l'intégrer dans son environnement de façon harmonieuse : intégration au tissu environnant, aménagements paysagers, protections contre le bruit et limitations des nuisances sonores pour les riverains.

Considérant l'avis très favorable du CHU, premier employeur de la région

La réouverture de la halte de la Médoquine en pôle d'échange multimodal répond à une attente forte des professionnels du CHU travaillant sur le GH Pellegrin (7 500 salariés) et à la Direction Générale (500 salariés) qui se trouve à proximité.

Considérant que les aménagements ferroviaires du RER Métropolitain représentent un enjeu majeur pour le Centre Hospitalier Universitaire de Bordeaux. En effet, ce dernier se compose de 6 sites regroupés en trois groupes hospitaliers (GH Pellegrin, GH Saint-André et GH Sud à Pessac) qui assurent la prise en charge des soins de la population bordelaise et de la région, et de la direction générale située à Talence, à proximité du futur pôle d'échanges multimodal.

Considérant que, en plus d'être **le plus important employeur régional**, le CHU est non seulement un acteur territorial, régional et national majeur mais également international dans le domaine de la recherche médicale et des innovations. Le CHU de Bordeaux, c'est près de 1 300 000 patients chaque année (76% de Gironde), plus de 15 700 professionnels domiciliés sur l'ensemble du département (voire au-delà), près de 1 970 étudiants sur 14 instituts de formation (1 235 à l'Institut des Métiers de la Santé du GH Pellegrin et 735 à Xavier Arnoz à Pessac), 1 500 étudiants en médecine et 1 000 internes, sans oublier les nombreux visiteurs ou usagers.

Ainsi, de par son attractivité et son ampleur, l'établissement est générateur de très nombreux déplacements, avec des spécificités liées aux contraintes de service public et à son fonctionnement 24h/24.

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

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

Considérant que les correspondances avec la Lianes 8 puis la future ligne de BHNS Pellegrin-Thouars-Malartic et les cars régionaux ainsi que les cheminements et équipements piétons et cyclables seront essentiels pour permettre d'effectuer les liaisons vers ces sites. L'intégration d'abris vélos sécurisés à grande échelle (à la hollandaise) est impérative pour permettre la plus large inter-modalité qu'il soit, clé de réussite de ce projet. La mise à disposition de vélos en libre-service participera également à ces déplacements du dernier kilomètre.

Considérant cependant que les 50 places de parking prévus **sont uniquement le résultat de l'utilisation d'une surface disponible et pas d'une réponse à un besoin évalué, la commission partage l'inquiétude du CHU de se trouver face à des stationnements sauvages**, qui ne seront surement pas freinés par la mise en place de zone bleue comme l'affirme Monsieur le maire de Talence.

Considérant l'avis très favorable du Président de l'université : Le projet de RER métropolitain représente un **enjeu majeur pour** l'université de Bordeaux et plus largement, pour les usagers potentiels des campus bordelais, étudiants comme personnels.

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

- Le campus Bordeaux Carreire, accueillant 20 000 étudiants en santé, et 3 000 personnels, situé à proximité directe du CHU ;

- Et le domaine universitaire Talence-Pessac-Gradignan (TPG) qui rassemble au total 15 établissements d'enseignements supérieurs ce qui représente près de 60 000 étudiants et 8 000 personnels.

C'est un pôle majeur d'emplois, de recherche, d'innovations et d'études aussi bien à l'échelle locale que nationale, qui de fait, génère un nombre important de déplacements.

Depuis 2022, les établissements du domaine universitaire travaillent à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Inter-établissements (PMIE) qui ne fait que confirmer **le caractère tout particulièrement stratégique du projet de RER métropolitain** et notamment la réouverture de la gare Talence-Médoquine.

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

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

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

Avis des PPA

Considérant les avis largement **favorables** des personnes publiques associées, **sur le projet RERM Libourne-Arcachon.**

ORGANISMES CONSULTES	DATE DE CONSULTATION	DATE DE REPOSE	AVIS
- I - Concertation Inter Administrative (CIA)	Libourne-Arcachon Concertation Administrations et services concernés par ce projet	4 novembre 2022	Détail et aborde les différents aspects de ce projet Avis favorable
- II – Révision - Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine + Département Gironde	RERM global Révision des feuilles de route de décembre 2018 et mars 2022 ;	Séance plénière du 27 mars 23	Approuve la feuille de route révisée du RER Métropolitain intégrant le Département de la Gironde Avis favorable
- III - Contribution de la préfecture de la gironde DTM Procédures environnementales	Libourne-Arcachon 28 février 2023	27 mars 23	Pris en compte du risque est globalement respecté mais approfondir le risque inondation sur secteur Arcachon et Gujan-Mestras ;et l’aspect PPRT Bassens Cerexagri

<p align="center">- IV – Délibération du Conseil Bordeaux Métropole</p>	<p>RERM global mise à jour de la feuille de route – Décision - Autorisation</p>	<p>Séance publique du 31 mars 2023</p>	<p>Renouvelle son engagement et cette révision + engagement de l'État pour le financement. Avis favorable</p>
<p align="center">- V – COBAS Bassin d'Arcachon</p>	<p>Libourne Arcachon 8 février 2023</p>	<p>19 avril 2023</p>	<p>Avis favorable 5 réserves et 1 demande -Etude spécifique pour l'alimentation électrique -Nuisances visuelles et acoustique en gare d'Arcachon - Adaptation et allongement des quais PMR - Réduire les nuisances sonores par adaptation des voies et du matériel roulant -Traiter la congestion de la circulation aux 18 passages à niveau Demande une étude préalable d'utilité</p>
<p>Préalable - VI - La CALI</p>	<p>Libourne-Arcachon</p>	<p>27 avril 2023</p>	<p>Avis favorable</p>
<p align="center">- VII – ARS</p>	<p>Libourne-Arcachon 21/02/23</p>	<p>20/03/23</p>	<p>Avis favorable sous réserve de prendre en compte la gestion de l'eau, les bruits et des risques sanitaires « moustiques » En phase travaux et hors travaux ;</p>
<p>- VIII -Département de la Gironde</p>	<p>RERM global</p>	<p>Révision mars 2023</p>	<p>Historique des 3 projets et description de la gouvernance du projet global.</p>
<p align="center">- IX –</p>	<p>Libourne-Arcachon</p>	<p>Avis du 13</p>	<p>Énumère les mesures</p>

Ville d’Arcachon	Rappel du courrier du 14/11/2022	avril 2023	dommageables : sécurité, propreté, circulation et bruit. Réclame un renforcement des moyens de la police ferroviaire. Ne se prononce pas
- X – Ville de Saint-Loubès	Libourne-Arcachon 02/02/2023	Délibération du 07/04/2023	Avis favorable aux travaux d’adaptation des quais de la gare de Saint Loubès.
- XI - Bassens	Libourne-Arcachon 02/02/2023	19 avril 2023	Avis favorable
- XII - Ville de Gujan-Mestras	Libourne-Arcachon 02/02/2023	12/04/2023	Avis favorable au projet assorti de 6 réserves : - alimentation électrique - allongement des quais - Stockage des rames en gare d’Arcachon - Congestion de la circulation au niveau des passages à niveau. - Réduire les Nuisances sonores - Etude préalable d’utilité
- XIII - Vayres	02/02/2023	10 mars 2023	Avis favorable
- XIV – St Sulpice	02/02/2023	10 août 2023	Avis favorable
- XV Talence	02/02/2023		Avis favorable Délibération du C M du 17/10/2022
- XVI Libourne	02/02/2023	Lettre du 18/10/2023	Avis favorable avec quelques remarques

Considérant que les prescriptions de la déclaration du 1 septembre 2023 ont été rigoureusement respectées.

Considérant que les réponses du maître d’ouvrage au PV des remarques permettent de lever les réserves formulées par les mairies de Arcachon et Gujan-Mestras.

Avis de la commission d'enquête

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête et entendu :

Monsieur Jean Luc GARY, le directeur régional de la SNCF,
Monsieur Emmanuel SALLABERRY, Maire de Talence,
Monsieur Renaud LAGRAVE, responsable mobilité de la Région Nouvelle Aquitaine
Monsieur Patrick AMOUSSOU-ADEBLE, Secrétaire général pour les affaires
régionales
Madame Karine MABILLON Directrice Générale Mobilité de Bordeaux Métropole

Et visité tous les lieux concernés par les aménagements,

La commission d'enquête a pu se faire une opinion personnelle sur le projet de ligne du Réseau Express Régional entre Libourne et Arcachon ainsi que les aménagements nécessaires au projet. Elle estime que le projet est raisonnable et raisonné et qu'il s'inscrit dans une volonté commune de tous les acteurs concernés.

Elle émet un **avis favorable** au projet avec une **réserve** :

- **Respecter, pour Bassens, le périmètre de sécurité du PPRT pour les futurs quais**

.

Three handwritten signatures are present. The first is a black ink signature on the left, partially overlapping a faint stamp that reads 'Commission de suivi du projet'. The second is a large, bold black ink signature in the center. The third is a blue ink signature on the right.

Conditions complémentaires de succès du projet

De plus, bien que ne faisant pas partie de l'objet de l'enquête, la commission note que le projet ne remplira totalement ses objectifs que si :

- **Les parkings voiture et vélos sont effectivement aménagés** (concernant Les PEM en cours de l'axe Libourne-Arcachon :

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



Ex : Photo parking vélo de Vayres prise lors de la visite préparatoire

- **Le schéma directeur d'accessibilité pour les haltes et gares est réactualisé ;**

- **Si l'interaction avec les pôles d'échanges multimodaux pilotés par les différentes communes et collectivités est coordonnée avec efficacité ;**

- **Si le projet bénéficie de la billetterie unique actuellement en cours d'étude.**

(Lors d'une interview, Emmanuel Macron s'est dit favorable à la création d'un "**Pass Rail**" à tarif unique dans les régions françaises qui y sont favorables, sur le modèle de celui qui a été mis en place en Allemagne :

"Je suis favorable à créer un Pass rail sur le modèle existant en Allemagne. Toutes les régions qui sont prêtes à le faire avec l'État, banco !"

Payer un tarif unique et réduit pour voyager librement sur les lignes ferroviaires régionales, c'est sur de bons rails. La mise en place du passe rail est prévue à l'été prochain, si les régions et le gouvernement s'accordent sur ses modalités d'ici là.

49 euros par mois pour voyager de façon illimitée sur les rails des Intercités et des TER français. L'offre en fait rêver plus d'un. Et c'est tout l'objet avec le passe rail, dispositif voulu par Clément Beaune, ministre des Transports sur France 2, le 7 septembre dernier. De l'autre côté du Rhin, la formule existe déjà depuis mai 2023 et permet aux 11 millions d'abonnés [allemands](#) de disposer d'un accès illimité aux bus, métros, [trains](#) locaux et régionaux. Les [trains](#) à grande vitesse ne sont pas compris dans l'offre. En France, le projet est encore en cours de discussion entre le gouvernement et les régions.

Un abonnement fixé à plus ou moins 49 euros

Le ministre a défendu «*un prix unique pas cher*» fixé «*autour de 49 euros par mois*» comme en Allemagne. Depuis 2016, ce sont les régions qui fixent librement la tarification des TER. Elles déterminent aussi les offres d'abonnement et les réductions. Ce qui explique les différences de tarifs d'un territoire à un autre. «*L'idée n'est pas d'enlever quelque chose à quelqu'un ou de retirer ces offres mais de faire mieux, tous ensemble*», avait avancé Clément Beaune, à condition que régions et gouvernements trouvent un accord.

L'exécutif souhaite que le financement du passe rail, estimé à trois milliards d'euros par an, soit partagé avec les régions. Si ces dernières adhèrent au dispositif, elles attendent de l'aide de la part du gouvernement. «*Je rappelle également qu'en Allemagne, l'Etat participe à hauteur de 50% à cette politique des bas prix. Il doit en être de même en France si on veut changer les habitudes*», affirmait Carole Delga, président de la région Occitanie, dans un communiqué de Ville Rail & Transports.

Ainsi les discussions sont toujours en cours en cours...