RESPUBLICA

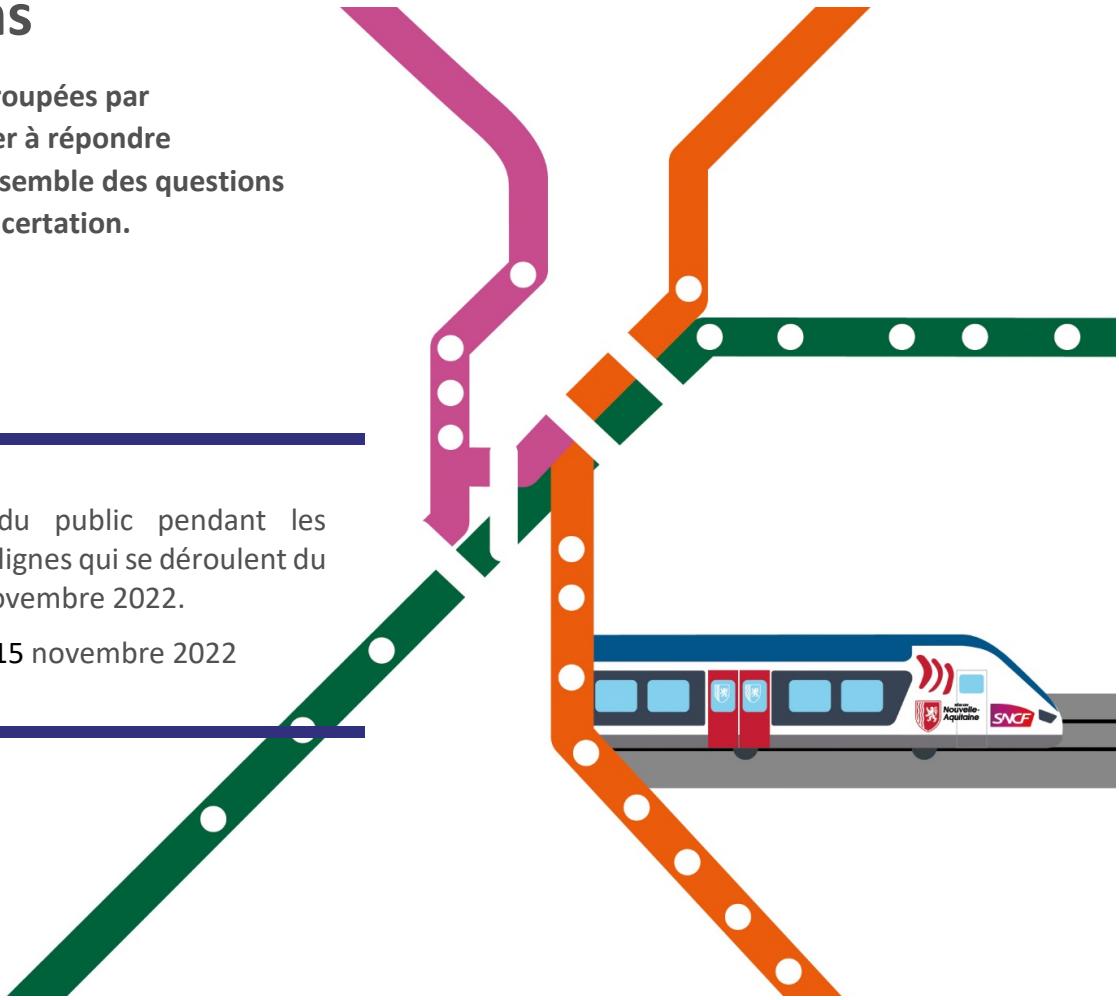
RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

Concertations sur le RER Métropolitain

Réponses aux contributions des citoyens

Les réponses sont regroupées par thématiques, sans viser à répondre exhaustivement à l'ensemble des questions posées pendant la concertation.



Mise à disposition du public pendant les concertations sur les 3 lignes qui se déroulent du 20 septembre au 19 novembre 2022.

Version mise à jour le 15 novembre 2022

Interne

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

Table des matières

1 L'opportunité et les caractéristiques principales du projet 4
1.1 Pourquoi mettre en place le projet de RER métropolitain ? 4
1.2 Qui sont les acteurs impliqués dans le projet du RER métropolitain ? 4
1.3 Comment est évaluée la rentabilité du RER Métropolitain ? Quand cette donnée sera-t-elle disponible ? 5
1.4 Quand est-ce que le projet de RER métropolitain sera abouti ? 5
1.5 Quels seront les gains concrets pour les usagers du RER ? 6
1.6 Pourquoi proposer une fréquence à la demi-heure et pas au quart d'heure ? 6
1.7 Quelle sera l'amplitude horaire du service ? Pourquoi ne pas l'élargir plus tôt le matin et/ou plus tard le soir ? Qu'est-ce qui est prévu le weekend ? 7
1.8 La fréquence d'un train toutes les 30 minutes aura-t-elle un impact sur le fret ? Ne va-t-on pas freiner le développement de ce mode écologique ? 7
2 Les terminus, les tracés et les haltes 8
2.1 Pourquoi avoir choisi ces terminus pour les trois lignes ? 8
2.2 Est-il envisageable que le RER aille au-delà des terminus identifiés, jusqu'à Coutras ou Marmande par exemple ? 8
2.3 Vous parlez de diamétralisation, qu'est-ce que cela signifie ? Est-elle vraiment utile puisque personne ne cherche à traverser le territoire girondin d'un bout à l'autre ? 9
2.4 Pourquoi créer des haltes et des pôles d'échanges multimodaux à Talence et au Bouscat ? 9
2.5 D'autres ouvertures de haltes sont-elles prévues dans le cadre du projet ? 9
3 L'intermodalité et l'accessibilité aux gares du RER 11
3.1 Est-il prévu de permettre d'emporter davantage de vélos dans les trains dans le cadre du projet ? ..11
3.2 Avec l'arrivée du RER, les parkings autour des gares risquent d'être pris d'assaut : prévoyez-vous d'augmenter le nombre de places de stationnement autour des gares ? Qu'est-il prévu pour mieux connecter les gares au réseau de transport en commun ? 11
3.3 Est-il prévu de rendre les gares qui accueilleront le RER accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) ? 12
3.4 A l'avenir, les horaires des trains et des cars express et réseaux de bus urbains seront-ils mis en cohérence pour assurer des correspondances efficaces ? 12
4 La billettique et la tarification 13
4.1 Combien coûtera mon ticket de RER ? Pourra-t-on s'abonner au RER Métropolitain ? 13
4.2 Pourquoi ne pas mettre en place un billet unique pour emprunter tous les transports en commun dans l'agglomération bordelaise et sa périphérie ? 13
5 Aménagements et travaux 14
5.1 Avec la mise en service du projet, quelles seront les nuisances sonores pour les riverains liées à l'augmentation du trafic ? 14
5.2 Avec l'augmentation des trains, les barrières des passages à niveau seront souvent fermées, cela va nous faire perdre du temps. Qu'est-ce que vous prévoyez ? 14

5.3 Les travaux réalisés dans le cadre du RER Métropolitain auront-ils un impact sur le trafic ferroviaire et la qualité du service ?.....15

5.4 Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) sont-ils un préalable à la réalisation du RER Métropolitain ?.....15

5.5 Pourquoi ne pas rouvrir la ligne de train Blaye – Saint-Mariens dans le cadre du RER Métropolitain ? 16

Retrouvez le détail des réponses apportées par les partenaires en consultant les verbatims des réunions publiques et ateliers participatifs.

1 L'opportunité et les caractéristiques principales du projet

1.1 Pourquoi mettre en place le projet de RER métropolitain ?

L'objectif du RER Métropolitain 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.

1.2 Qui sont les acteurs impliqués dans le projet du RER métropolitain ?

Le RER Métropolitain est un projet partenarial intégrant de nombreux acteurs institutionnels.

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

Ces quatre financeurs ont fait appel à des partenaires techniques afin de réaliser concrètement ce nouveau RER Métropolitain, en qualité de maîtres d'ouvrage :

- SNCF Réseau est le maître d'ouvrage des aménagements ferroviaires, chargé de l'adaptation des infrastructures (signalisation, électrification, aménagements des terminus…).
- SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage en charge de la création de la halte ferroviaire de Talence Médoquine, de l'adaptation des quais au matériel roulant et de la création d'un nouveau quai en gare de Bordeaux Saint-Jean. Au sein du projet, SNCF Gares & Connexions assure également la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements sur ses actifs (quais, traversées, bâtiments de gare, mobiliers de confort et d'attente, signalétique…).
- Bordeaux Métropole agit également en qualité de maître d'ouvrage des aménagements des espaces publics attenant à la halte ferroviaire de Talence - Médoquine pour constituer le pôle d'échanges multimodal.
- SNCF Voyageurs, exploitant du service TER en Nouvelle -Aquitaine pour le compte de la Région, propose aux usagers des solutions de mobilité partagée et de proximité. Elle apporte au projet de RER son expertise dans la définition du service et des futures installations techniques.
- Le syndicat mixte des transports Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) participent aussi activement au travail partenarial autour du RER Métropolitain, afin de développer l'intermodalité et une offre intégrée pour les habitants, notamment pour la mise en place de services mutualisés (informations voyageurs, solutions billettiques…) ou d'une tarification unifiée.

Depuis début 2020, le syndicat mixte NAM héberge dans ses bureaux les représentants des différentes entités, désigné "le plateau commun du RER Métropolitain", véritable plateforme de travail partagé par l'ensemble des partenaires.

1.3 Comment est évaluée la rentabilité du RER Métropolitain ? Quand cette donnée sera-t-elle disponible ?

Il convient d'abord de dissocier la rentabilité financière de la rentabilité socio-économique pour la collectivité. Les services ferroviaires régionaux de voyageurs sont structurellement déficitaires, c'est-à-dire que les recettes issues de la vente de titres de transport ne suffisent pas à couvrir les coûts d'exploitation du service ni l'achat de rames supplémentaires. L'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui a en responsabilité le service des TER (le Conseil régional Nouvelle-Aquitaine) couvre donc ce déficit par le versement d'une subvention d'équilibre à l'entreprise ferroviaire en charge d'exploiter le service (ici SNCF Voyageurs – TER Nouvelle-Aquitaine). L'absence de rentabilité financière ne préjuge pas pour autant de l'utilité du service rendu à la collectivité. Pour évaluer la rentabilité socio-économique du projet de RER M, le maître d'ouvrage procède à une évaluation, régie par un cadrage méthodologique national. L'objectif est de pouvoir tirer un bilan monétarisé des coûts et des avantages procurés par le projet pour la collectivité. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer des données utiles aux calculs, tels que les coûts d'investissement (les travaux, l'achat de nouveaux trains, …), d'exploitation (coûts pour opérer le service projeté) et les futurs avantages générés par le projet (recettes prévisionnelles, avantage pour les usagers des transports tels que les gains de temps, diminution de la pollution, diminution de la congestion routière, …).

Dans le cas du RER Métropolitain, la feuille de route présente une progressivité dans ses objectifs de déploiement ; cela se traduit par une maturité d'études différentes suivant les axes : Libourne - Arcachon, Langon-Saint Mariens/Saint-Yzan et Bordeaux/Pessac - Le Verdon.

Seul l'axe Libourne - Arcachon a la maturité suffisante pour conduire une évaluation socio-économique. Ces résultats seront accessibles dans le dossier support à l'enquête publique prévue en 2023, au chapitre « évaluation socio-économique », avec les informations détaillées relatives aux perspectives de fréquentation. SNCF Réseau mettra à disposition sur la plateforme de la concertation les indicateurs socio-économiques dès qu'ils seront disponibles, sans attendre le dossier d'enquête finalisé. L'évaluation portera sur l'ensemble des opérations nécessaires à l'atteinte des objectifs du projet Libourne - Arcachon, à savoir : les aménagements aux terminus de Libourne et Arcachon, l'aménagement de la halte de Talence Médoquine, l'adaptation des quais entre Bordeaux et Libourne et le renforcement des installations électriques entre Lamothe et Arcachon, ainsi que l'achat de rames supplémentaires.

1.4 Quand est-ce que le projet de RER métropolitain sera abouti ?

Le RER Métropolitain s'appuie sur trois volets qui seront mis en place à l'horizon 2030 :

- une amélioration de la desserte en train ;
- une amélioration de la desserte en car (avec de nouveaux cars express) ;
- une communication pour faire connaître ces nouveaux services au plus grand nombre.

Par ailleurs, 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) est actuellement à l'étude.

Depuis 2020, le RER métropolitain est déjà une réalité dans le quotidien des girondins :

- une amélioration du nombre de dessertes a été initiée sur les trois lignes TER (42, 43U et 41U), avec en 2022 l'ajout de près d'une centaine de trains supplémentaires par semaine depuis 2020 (+ 14 % d'offre) ;
- de nouveaux horaires ont été mis en place, avec une amplitude plus importante. Ces améliorations se sont également traduites par la mise en place de voyages sans correspondances (diamétralisation) à Bordeaux Saint-Jean de la ligne Arcachon – Libourne, pour 32 trains par jour en semaine (soit 1 aller-retour par heure) ;
- l'expérimentation, pour les détenteurs d'un abonnement TBM qui empruntent la ligne 42 du TER entre Bordeaux Saint-Jean et Parempuyre et entre Pessac et Parempuyre, de pouvoir l'emprunter avec leur carte d'abonné habituelle et sans surcoût ;
- la mise en place d'une ligne de cars express Bordeaux-Créon d'abord expérimentale, puis pérennisée au regard de son succès.

1.5 Quels seront les gains concrets pour les usagers du RER ?

Le RER Métropolitain, propose de renforcer l'offre de service TER sur les lignes 42 (BORDEAUX/PESSAC < > POINTE DE GRAVE), 43U (SAINT-MARIENS/SAINT-YZAN < > LANGON) et 41U (LIBOURNE < > ARCACHON). Cette nouvelle offre s'articule autour de trois avancées majeures pour les usagers :

1. une fréquence de desserte à la demi-heure et – dans un second temps et à plus long terme – au quart d'heure, grâce à une hausse du nombre de trains en circulation ;

2. une desserte systématique de l'ensemble des arrêts du périmètre, selon le principe d'un service omnibus, avec les TER longs parcours dits "semi-directs" en complémentarité ;

3. une exploitation diamétralisée pour les axes Libourne — Arcachon et Saint-Mariens/Saint-Yzan-de-Soudiac — Langon.

À l'horizon 2030, le RER Métropolitain ce sera :

- plus de trains (+150 trains/jour par rapport à 2020), plus de fréquence et de flexibilité (un train toutes les 1/2h, une amplitude horaire élargie et des cars express à haute fréquence),

- plus de performance en heure de pointe (des temps de trajets moins longs sur toutes les lignes),

- plus de proximité (2 nouvelles haltes et de nouvelles stations de cars express),

- plus de simplicité (un abonnement et une tarification unique, avec des trains diamétralisés pour deux lignes : un simple arrêt à Bordeaux Saint-Jean, sans changement de train).

Tous ces gains concrets vont permettre au réseau ferroviaire girondin de transporter plus de voyageurs. Les études effectuées par les partenaires prévoient 20 000 voyageurs supplémentaires sur le réseau ferré en 2030 par rapport à 2019. Ce sont ainsi 38 000 personnes par jour qui emprunteront le RER Métropolitain.

1.6 Pourquoi proposer une fréquence à la demi-heure et pas au quart d'heure ?

La fréquence à la 1/2h est le premier pas vers une fréquence au 1/4h, qui demande de forts investissements en termes de matériel roulant et de capacité d'approvisionnement.

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

Après 2030, les lignes Libourne-Arcachon et Langon-Saint-Mariens pourront, grâce à des renforts d'investissements et de trains en matinée et en heure de pointe, tendre vers un service au quart d'heure.

1.7 Quelle sera l'amplitude horaire du service ? Pourquoi ne pas l'élargir plus tôt le matin et/ou plus tard le soir ? Qu'est-ce qui est prévu le weekend ?

Sur l'ensemble des lignes, l'amplitude horaire sera de 5h30-6h (le matin) au départ des terminus à 22h-23h le soir en semaine au départ de Bordeaux.

A ce stade, il n'est pas prévu d'élargir cette amplitude horaire. La SNCF a besoin de plages horaires sans circulation, notamment la nuit, pour effectuer des opérations de maintenance sur le réseau ferré et sur les trains.

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

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

1.8 La fréquence d'un train toutes les 30 minutes aura-t-elle un impact sur le fret ? Ne va-t-on pas freiner le développement de ce mode écologique ?

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

Par exemple, sur la ligne Arcachon-Libourne, les études montrent qu'il est possible de faire passer 1 train de fret par heure et par sens, y compris en heure de pointe. Il est aussi possible de faire circuler les trains de fret en dehors des périodes de pointes, soit tôt le matin, soit tard le soir.

En préservant les sillons fret actuels, qui ne sont à ce jour pas tous exploités, le RER préserve de la marge de progression au trafic ferroviaire de marchandises.

2 Les terminus, les tracés et les haltes

2.1 Pourquoi avoir choisi ces terminus pour les trois lignes ?

L'étude réalisée en 2017-2018 par la Région et la Métropole a conduit au choix des terminus présentés dans le cadre de la concertation :

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

Ceux-ci ont été choisis en fonction de leurs intérêts, en tant que pôles de vie importants (comme Libourne, Arcachon et Langon), et considérant plusieurs contraintes techniques compatibles avec une augmentation de la fréquence des trains (comme les aménagements préexistants et la surface disponible). Par ailleurs, la Région et la Métropole ont souhaité garder une certaine cohérence en termes d'échelle (distances par rapport à Bordeaux) entre les différentes lignes, en prenant en compte l'ensemble des statistiques de fréquentation des gares.

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

2.2 Est-il envisageable que le RER aille au-delà des terminus identifiés, jusqu'à Coutras ou Marmande par exemple ?

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

Pendant les réunions publiques, les élus régionaux et métropolitains ont rappelé la logique qui avait prévalue à la définition des terminus pour le RER Métropolitain (cf. §2.1) et qui a guidé l'élaboration de leur feuille de route en 2018. Dans cette phase, le RER sera donc en service jusqu'aux terminus présentés pendant la concertation.

Cependant, la feuille de route 2018 n'est pas un document gravé dans le marbre. Rien n'empêche les collectivités de la réviser comme cela a été le cas en 2022 à l'occasion de l'arrivée du Département en tant que partenaire du projet. Si le RER connaît le succès attendu, une réflexion pourra être engagée concernant le prolongement de certaines lignes, dans la limite des possibilités techniques offertes par le réseau ferroviaire. Il convient également de souligner que le développement de l'offre régionale au-delà des terminus actuels du RER peut s'envisager via les missions TER existantes, afin d'offrir des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture individuelle.

2.3 Vous parlez de diamétralisation, qu'est-ce que cela signifie ? Est-elle vraiment utile puisque personne ne cherche à traverser le territoire girondin d'un bout à l'autre ?

La diamétralisation se rapporte à la circulation des trains RER. Elle permet aux voyageurs de traverser la métropole du nord au sud ou d'est en ouest sans avoir à changer de trains en gare de Bordeaux Saint Jean. Bordeaux n'est plus une gare terminus, mais une gare de « passage » ; les RER marquent l'arrêt quelques minutes puis poursuivent leur route vers leur terminus, en bout de ligne. Cela permet d'éviter de prendre une correspondance (changer de train) et donc de gagner du temps de parcours pour les voyageurs concernés. Les prévisions tablent sur une clientèle intéressée d'environ 1 100 personnes/jour sur la ligne Libourne-Arcachon et près de 500 personnes/jour sur la ligne Langon - Saint-Mariens/Saint-Yzan.

La diamétralisation a également pour objectif de faciliter les déplacements intra-métropole.

Enfin, la diamétralisation améliore la capacité de la gare de Bordeaux Saint Jean à accueillir plus de trafic : moins de mouvements techniques improductifs de trains (aller/retour vers leur site de remisage au sud de la gare), moins de circulations à vide pour ramener des trains vides à leur garage bordelais (remisage aux terminus) et plus de capacité pour la maintenance du matériel TER (une partie du petit entretien est relocalisé aux terminus des lignes). Le tout pour garantir une meilleure qualité de service.

Elle est un des leviers permettant l'augmentation de l'offre TER, qui va amener à gérer quotidiennement plus de trains en gare de Bordeaux. En tant qu'Autorités Organisatrices de la Mobilité, la Région et la Métropole, doivent (au même titre que SNCF) trouver des solutions pour fluidifier la gare Bordeaux Saint-Jean.

2.4 Pourquoi créer des haltes et des pôles d'échanges multimodaux à Talence et au Bouscat ?

Les nouvelles haltes créées poursuivent un objectif : permettre une meilleure accessibilité de plusieurs pôles majeurs à proximité de l'agglomération bordelaise et créer des pôles concentrés de multimodalités pour les usagers. Leur aménagement est conçu pour une circulation facilitée des personnes à mobilité réduite.

La halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine seront aménagés à l'ancien point d'arrêt de Talence Médoquine. Il est idéalement placé à proximité du campus universitaire de Talence et du Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin.

La halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal du Bouscat Sainte-Germaine, en cours de travaux pour une mise en service dès 2023, permettent de renforcer l'intermodalité avec le réseau de transport métropolitain et régional, notamment la ligne D du tramway et la future voie verte pour les cyclistes.

2.5 D'autres ouvertures de haltes sont-elles prévues dans le cadre du projet ?

En dehors des deux haltes Bouscat sainte-Germaine et Talence-Médoquine, il n'est pas prévu à ce stade d'ouvrir (ou de réouvrir) d'autres gares/haltes.

L'ouverture d'une gare ou d'une halte représente des investissements importants et doit présenter un certain potentiel de fréquentation. Il est aussi nécessaire d'en évaluer les contraintes d'insertion dans l'environnement et l'infrastructure ferroviaire. Une étude d'opportunité, portée par les collectivités locales, doit être réalisée en amont.

La création d'un arrêt supplémentaire sur une ligne a en outre un impact sur les temps de parcours et ne sont pas sans conséquence sur les autres arrêts de la ligne.

Enfin, l'existence d'anciens quais ne garantit pas la faisabilité d'une réouverture, les infrastructures ferroviaires ayant pu évoluer significativement par ailleurs (électrification, signalisation…).

3 L'intermodalité et l'accessibilité aux gares du RER

3.1 Est-il prévu de permettre d'emporter davantage de vélos dans les trains dans le cadre du projet ?

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

Actuellement, en Nouvelle-Aquitaine, les rames utilisées sur le réseau TER (Régio2N) proposent 281 places fixes, 50 places relevables et 6 emplacements vélos (2 espaces pouvant accueillir 3 vélos chacun). Le décret est donc respecté : 281x2%=5,62.

La question de l'emport des vélos dans les trains est complexe à traiter et fait débat entre les usagers. D'une part, l'emport des vélos constitue une perte de capacité voyageurs et, d'autre part, les montées-descentes avec des vélos allongent le temps à chaque arrêt, en ce sens le bon équilibre doit être trouvé.

Aujourd'hui, les partenaires du projet RER ont fait le choix de trouver un équilibre entre la dépose de vélos avec des parkings dédiés et sécurisés (accessible avec le billet unique) et l'emport à bord à des trains. Plusieurs options peuvent être étudiées pour utiliser le vélo autrement (et éviter d'embarquer son vélo dans le train) : prêts de vélo longue durée, aides à l'achat d'un deuxième vélo, vélo en libre-service (Vcub par exemple), free-floating, recyclerie...

Néanmoins, pour les prochaines commandes de matériel roulant, il sera recherché un aménagement de plus de places pour les vélos.

3.2 Avec l'arrivée du RER, les parkings autour des gares risquent d'être pris d'assaut : prévoyez-vous d'augmenter le nombre de places de stationnement autour des gares ? Qu'est-il prévu pour mieux connecter les gares au réseau de transport en commun ?

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

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

3.3 Est-il prévu de rendre les gares qui accueilleront le RER accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) ?

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

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

- les gares de Libourne, Cenon, Pessac-Alouette et Pessac sont déjà accessibles,
- la gare de Bordeaux Saint-Jean est partiellement accessible (fin des travaux en 2023).

Les deux nouvelles haltes (Le Bouscat Sainte-Germaine et Talence-Médoquine) seront accessibles PMR.

Par ailleurs, pour toutes les gares/haltes, l'actuelle Convention TER SNCF – Nouvelle-Aquitaine prévoit un service de prise en charge des voyageurs PMR, dénommé "Accès TER".

3.4 A l'avenir, les horaires des trains et des cars express et réseaux de bus urbains seront-ils mis en cohérence pour assurer des correspondances efficaces ?

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

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

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

4 La billettique et la tarification

4.1 Combien coûtera mon ticket de RER ? Pourra-t-on s'abonner au RER Métropolitain ?

La feuille de route des partenaires du RER Métropolitain prévoit une billettique unique, qui vise à proposer aux usagers un seul titre de transport pour l'ensemble de leur trajet, depuis leur lieu de départ jusqu'à leur lieu d'arrivée, sans distinction de réseau de transport.

Les dispositions tarifaires sont quant à elles en cours d'étude entre les partenaires et une expérimentation est en cours avec les détenteurs d'un abonnement TBM (Transport Bordeaux Métropole) qui empruntent la ligne 42 du TER entre Bordeaux Saint-Jean et Parempuyre et entre Pessac et Parempuyre, avec leur carte d'abonné habituelle et sans surcoût.

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

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

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

Une réflexion commune Région-Bordeaux Métropole sera également menée en vue de mettre en place des tarifs solidaires à l'échelle du RER.

4.2 Pourquoi ne pas mettre en place un billet unique pour emprunter tous les transports en commun dans l'agglomération bordelaise et sa périphérie ?

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

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

5 Aménagements et travaux

5.1 Avec la mise en service du projet, quelles seront les nuisances sonores pour les riverains liées à l'augmentation du trafic ?

Le nombre de trains RER augmentera par rapport à la desserte de 2022 (cible de 64 trains/jour sur chacune des 3 lignes). Le renfort d'offre se fera principalement durant les heures creuses de la matinée et de l'après-midi.

Toutefois, le projet ne correspond pas à une nouvelle infrastructure de transport ou à la modification d'une infrastructure existante (articles R.571-44 et 571-46 du code de l'environnement). La réglementation n'impose donc pas aux maîtres d'ouvrage de prendre des dispositions particulières pour limiter l'ambiance sonore aux abords des voies circulées par le RER.

Néanmoins, soucieux de l'impact potentiel du projet, les maîtres d'ouvrage font réaliser une étude acoustique (actuellement en cours) pour la ligne Libourne-Arcachon, dans le cadre de l'étude d'impact afin de caractériser l'ambiance sonore actuelle et estimer l'ambiance sonore future sur le périmètre du projet.

Des mesures de bruit sont réalisées, en ciblant les zones de travaux et les zones sensibles vis-à-vis du bruit (zones urbaines). Elles permettront, en premier lieu, de caractériser l'état actuel et d'évaluer, ensuite, les incidences du projet en phase exploitation, selon le trafic, les caractéristiques du matériel roulant et les installations. Il s'agira d'évaluer si le projet conduit à une augmentation des nuisances sonores de plus de 2 décibels, pour au moins une des 2 périodes de référence (diurne et nocturne), et dans quelle mesure la mise en œuvre de protections phoniques améliorerait l'ambiance sonore.

5.2 Avec l'augmentation des trains, les barrières des passages à niveau seront souvent fermées, cela va nous faire perdre du temps. Qu'est-ce que vous prévoyez ?

Les passages à niveau sont en premier lieu une zone de danger potentiel pour les flux traversants les voies (voiture, bus, camion, vélo et piéton). Ensuite, leur fermeture nécessite un arrêt des autres circulations le temps du passage du (des) train(s). La fermeture répétée peut donc engendrer du désagrément. Ce sujet est pris en compte par SNCF Réseau et les partenaires et une étude a été confiée au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour déterminer combien de véhicules traverseront les différents passages à niveau à horizon 2030. En fonction de ces prévisions, il est déterminé pour chaque passage à niveau si le risque est acceptable ou non selon un seuil réglementaire. Ceux qui font l'objet de risque feront l'objet d'études complémentaires afin d'identifier les solutions envisageables, comme la création d'aménagement de franchissement, l'adaptation de la voirie, la fermeture avec report sur un autre franchissement, … Néanmoins, ces aménagements représentent parfois des coûts importants qui devront être étudiées avec chaque collectivité concernée.

5.3 Les travaux réalisés dans le cadre du RER Métropolitain auront-ils un impact sur le trafic ferroviaire et la qualité du service ?

Les travaux seront différents pour chaque projet de service. La réalisation de certains aménagements (construction et aménagements de quais, travaux sur les voies, électrification, …) nécessitera des interruptions du trafic. Afin de limiter les perturbations pour les voyageurs, ceux-ci seront réalisés principalement de nuit ou le week-end.

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

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

5.4 Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) sont-ils un préalable à la réalisation du RER Métropolitain ?

Le RER Métropolitain et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) sont deux projets distincts, bien que situés sur une même zone géographique, complémentaires et interdépendants. Grace aux AFSB, il sera possible de déployer une desserte omnibus (c'est-à-dire desservant tous les arrêts) ente Bordeaux et Langon à la fréquence de deux trains par heure et par sens (actuellement, il est au mieux possible de desservir alternativement 6 à 9 arrêts sur 11).

Les Aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB) visent à fluidifier le trafic ferroviaire, augmenter la capacité de la ligne pour absorber les trafics actuels et futurs (directs, semi-directs, omnibus, trains à grande vitesse, trains d'équilibre du territoire (Intercités) et fret, améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transport collectifs de la métropole, et améliorer la sécurité des usagers et des riverains à proximité des passages à niveau existants.

Avec plus de voies pour répartir les différentes circulations au sud de Bordeaux Saint-Jean, une bonne desserte périurbaine et une bonne régularité seront possibles. Dans ce cadre, les AFSB permettront de poursuivre l'évolution des services TER. Le RER Métropolitain s'appuie donc sur les AFSB pour proposer la fréquence souhaitée dans sa feuille de route, permettant d'envisager à terme jusqu'à 4 trains par heure et par sens.

Avec notamment la création d'une 3ème voie entre le triangle d'Hourcade et Saint-Médard d'Eyrans, les AFSB vont en effet permettre d'augmenter le trafic sur la ligne Bordeaux-Langon, et d'avoir une desserte de l'ensemble des arrêts (dite omnibus) à la 1/2h. Cela est actuellement impossible, compte-tenu du niveau de trafic et de son hétérogénéité (fret, TER, ER, TGV, TET).

Le projet AFSB est déclaré d'utilité publique et dispose de plans de financement actés ; il fait donc partie du contexte à prendre en compte pour le RER Métropolitain mais ne fait pas partie du projet en tant que tel.

5.5 Pourquoi ne pas rouvrir la ligne de train Blaye – Saint-Mariens dans le cadre du RER Métropolitain ?

La mise en service d'une ligne de cars express Bordeaux-Blaye est envisagée à partir de septembre 2023 dans une phase transitoire sans aménagement de l'A10 (augmentation des fréquences, diminution du nombre de points d'arrêt par rapport aux lignes actuelles). La desserte cible est envisagée après les aménagements de l'A10, soit 4 ans après l'ordre de service de l'Etat à son concessionnaire VINCI, avec une amélioration très significative du temps de parcours.

A terme, le temps de parcours entre Blaye et Bordeaux pourra passer de 1h50 à 1h25, soit jusqu'à 25 minutes de gain de temps, avec un projet de fréquence de desserte à 20 minutes aux heures de pointe et 18 arrêts. Il est attendu sur cette ligne jusqu'à plus de 700 voyageurs/jour.

La Haute-Gironde est desservie également par la ligne TER Bordeaux-Saint-Mariens : 35 TER/jour, avec la création de 8 nouvelles circulations depuis 2018.

Dès décembre 2022 (Service Annuel 2023), + 3 A/R (soit + 6 circulations/jour de semaine) permettront de diminuer les creux de journée et d'augmenter l'amplitude du soir, et ainsi de capitaliser sur l'investissement d'un Origine-Terminus de Saint-Mariens réalisé en 2021. Cela constituera une première étape vers l'amélioration du service.

Ces efforts liés à la mobilité sur le territoire de la Haute Gironde vont se poursuivre, avec la préparation de Contrats Opérationnels de Mobilité avec la Région.