

**RER MÉTROPOLITAIN**  
BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

# DOSSIER DE CONCERTATION

SAINT-MARIENS/SAINT-YZAN  
<> LANGON

BORDEAUX/ PESSAC  
<> POINTE DE GRAVE

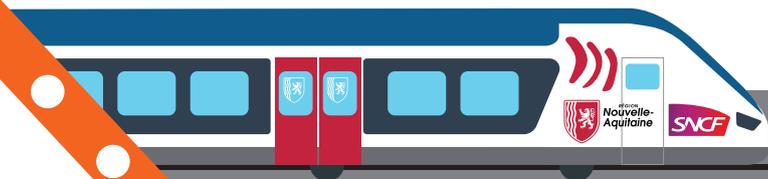
sur  
**les aménagements  
ferroviaires  
du RER Métropolitain**

ARCACHON  
<> LIBOURNE

**Du 20 septembre  
au 19 novembre 2022**



[projet-rer-m.fr](http://projet-rer-m.fr)





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

**Fabienne BUCCIO**  
Préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine



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

**Alain ROUSSET**  
Président de la Région Nouvelle-Aquitaine



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

**Alain ANZIANI**  
Président de Bordeaux Métropole



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

**Jean-Luc GLEYZE**  
Président du Département de la Gironde

# PRÉAMBULE

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.

Le RER Métropolitain s'appuie sur quatre volets :

- une amélioration de la desserte en train ;
- une amélioration de la desserte en car (avec de nouveaux cars express) ;
- la mise en place d'un billet unique et d'une tarification intégrée sur tous les réseaux de transport de l'aire urbaine (train, car, bus, tramway) ;
- une communication pour faire connaître ces nouveaux services au plus grand nombre.

L'objectif de ce grand projet est de décarboner les déplacements, d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours.

Sur le volet ferroviaire, la nouvelle offre de service RER s'appuie sur la création de nouvelles haltes et pôles d'échanges multimodaux (Talence Médoquine et le Bouscat Sainte-Germaine), ainsi que sur l'amélioration de trois lignes TER existantes :

- **Libourne – Bordeaux – Arcachon ;**
- **Saint-Mariens/Saint-Yzan – Bordeaux – Langon ;**
- **La ligne du Médoc : entre Bordeaux/Pessac et la Pointe de Grave.**

Le présent dossier de concertation vise à apporter aux habitants du territoire girondin les informations sur les concertations relatives à chacune des trois lignes de TER.

# SOMMAIRE

<b>LE CADRE DE LA CONCERTATION</b>	<b>6</b>
3 concertations pour les aménagements ferroviaires du RER Métropolitain	6
Participez et apportez votre contribution	8
<b>LE PROJET DE RER MÉTROPOLITAIN</b>	<b>10</b>
Un projet déjà sur les rails	11
Un projet d'amélioration de l'offre quotidienne de transports	12
Le RER métropolitain : qui fait quoi ?	14
<b>LES 3 PROJETS D'AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES SOUMIS À CONCERTATION</b>	<b>16</b>
Ligne Libourne – Arcachon	16
Ligne Langon – Saint-Mariens/Saint-Yzan	20
Ligne du Médoc	23
<b>LE CALENDRIER DU PROJET DE RER MÉTROPOLITAIN</b>	<b>26</b>

# 3 CONCERTATIONS POUR LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES DU RER MÉTROPOLITAIN

## Pourquoi organiser ces concertations ?

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

- du Code de l'environnement, pour les aménagements ferroviaires, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, faisant l'objet d'une évaluation environnementale ;
- du Code de l'urbanisme au titre de l'article L.103-2, pour la création d'une halte ferroviaire à Talence Médoquine<sup>1</sup>, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, et les espaces urbains attenants, sous maîtrise d'ouvrage Bordeaux Métropole.

Le droit d'option introduit par la loi ASAP<sup>2</sup> de 2020 permet aux maîtres d'ouvrage de soumettre un projet uniquement au Code de l'environnement lorsqu'il est également soumis au Code de l'urbanisme, à condition de placer les concertations préalables aux enquêtes publiques sous l'égide d'un garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) au titre de l'article L.121-17, aux conditions définies par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement.

Souhaitant consulter l'ensemble des usagers, actuels et futurs, des territoires concernés, les trois maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole),

avec l'ensemble des partenaires du RER, ont décidé de mener **trois concertations de manière concomitante** pour chacune des trois lignes (en incluant le pôle d'échanges multimodal et la halte de Talence Médoquine). Les maîtres d'ouvrage ont ainsi sollicité la CNDP pour la désignation de garants dans le cadre de ces concertations préalables. Par décision du 6 avril 2022, elle a désigné Messieurs Walter ACCHIARDI et Denis SALLES, garants pour accompagner les concertations sur les 3 lignes.

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

C'est l'autorité administrative indépendante chargée de garantir le droit individuel à l'information et à la participation de toute personne sur des politiques publiques, plans, programmes et projets ayant un impact significatif sur l'environnement.

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

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

- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

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



**Walter ACCHIARDI,**  
garant depuis 2017, est urbaniste conseil auprès des collectivités territoriales.



**Denis SALLES,**  
garant depuis 2020, est sociologue, directeur de recherche à ETTIS-INRAE à Bordeaux.

Plus de détails sur leurs parcours, sur la plateforme de concertation via le site du projet : [www.projet-rer-m.fr](http://www.projet-rer-m.fr)



Indépendants du maître d'ouvrage et de toute autre partie prenante de l'élaboration du projet, ils doivent respecter une stricte neutralité vis-à-vis du projet.

Leur mission consiste dans un premier temps à mener une analyse du contexte territorial, de la nature des enjeux et des publics concernés. Sur cette base, ils conseillent le maître d'ouvrage dans :

- la réalisation du présent dossier de concertation afin que celui-ci respecte les principes de complétude, d'accessibilité et de lisibilité des informations mises à disposition du public ;
- le calendrier et les modalités de concertation à mettre en œuvre afin d'assurer la meilleure participation du public.

Dans un délai d'un mois après la fin de la concertation préalable, les garants rédigent un bilan comportant :

- une synthèse des observations et préconisations formulées ;
- la méthodologie retenue par le maître d'ouvrage pour mener la concertation ;
- leur appréciation indépendante de la façon dont la concertation s'est déroulée ;
- d'éventuelles recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités de participation du public lors des étapes ultérieures du projet.

## Quels sont les objectifs des concertations ?

Les concertations visent à donner une information claire et complète sur les objectifs et caractéristiques des trois lignes concernées par le RER Métropolitain (composantes techniques, coûts et calendrier) et d'apporter des réponses aux questions du public. Elles permettront aussi à l'ensemble des publics de formuler et partager leurs contributions tant sur l'opportunité des projets mis à la concertation que sur les améliorations proposées.

## À qui s'adressent les concertations ?

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

## Quand se déroulent les concertations ?

Les concertations sur les trois lignes (Libourne – Arcachon, Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon, ligne du Médoc) se dérouleront du **20 septembre au 19 novembre 2022**.

## Et après les concertations ?

Moment privilégié d'information et d'échanges avec le public, les concertations permettent aux porteurs du projet d'entendre une diversité de voix et de recueillir les attentes et les contributions. À la fin des concertations, les contributions seront analysées et synthétisées dans trois bilans de concertation réalisés par les garants, qui seront rendus publics. Les maîtres d'ouvrage établiront, chacun sur son périmètre, leurs propres bilans de concertation et feront connaître les suites qu'ils envisagent de donner pour chaque ligne.

L'information et le dialogue se poursuivront au-delà des deux mois de concertation au travers de la plateforme de participation (qui restera ouverte), via les comités de ligne organisés par la Région Nouvelle-Aquitaine (qui informeront chaque année des avancées du RER Métropolitain) et via les échanges avec les territoires menés depuis 2021 par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM). D'autres modalités pourront être envisagées au regard des attentes exprimées lors des présentes concertations.

1 - Une halte ferroviaire est un point d'arrêt dépourvu de bâtiment voyageurs et de présence permanente de personnel. Concernant la création de la halte du Bouscat Sainte-Germaine, la concertation a déjà eu lieu, cf. page 25.

2 - Loi du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique.

# PARTICIPEZ ET APPORTEZ VOTRE CONTRIBUTION

Du 20 septembre au 19 novembre 2022, venez participer aux différentes rencontres prévues sur le territoire pour apporter votre contribution. Plusieurs dispositifs sont mis en place pour vous permettre de vous informer et de contribuer, y compris à distance. Ces modalités ont été définies dans le cadre d'un dialogue entre les 3 maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole, les partenaires co-financeurs et suite aux prescriptions des garants de la concertation.

## Sur quels sujets allons-nous échanger ?

Pour chacun des 3 projets, informez-vous et apportez vos contributions sur les aménagements ferroviaires nécessaires et leurs impacts.

- **Pour la ligne Libourne–Arcachon :** création de la halte ferroviaire avec pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine, aménagements des origine /terminus, adaptation des quais des haltes de Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon et Vayres, et implantation d'un transformateur électrique à Gujan-Mestras.
- **Pour la ligne Langon–Saint-Mariens/ Saint-Yzan :** aménagements des origine/ terminus, électrification de la section La Grave d'Ambarès-Saint-Mariens/Saint-Yzan, modernisation de la signalisation ferroviaire de la section Saint-André-de-Cubzac – Saint-Mariens/Saint-Yzan, création d'un quai supplémentaire en gare de Bordeaux Saint-Jean.
- **Pour la ligne du Médoc :** création de la halte ferroviaire avec pôle d'échanges multimodal<sup>3</sup> de Talence Médoquine, opérations de régénération et de modernisation de la ligne.

C'est également pour les maîtres d'ouvrage l'opportunité de recueillir les expressions du public sur tout autre sujet qui émergera, en lien avec le projet.

<sup>3</sup> - Lieu d'échanges où se connectent différents modes de transport : train, bus, vélo... il permet de faciliter les correspondances en offrant des services adaptés aux besoins de tous les usagers.

## Informez-vous

- **Le dossier de concertation**, présent document dans lequel figurent les principales informations sur le projet de RER Métropolitain, complétées par des documents annexes consultables sur la plateforme de participation.
- **Un dépliant d'information**, présentant de manière synthétique les caractéristiques du projet, ses objectifs ainsi que les modalités de concertation, diffusé lors des rencontres sur le territoire.
- **Des panneaux d'exposition**, disposés lors des rencontres publiques et, si elles le souhaitent, dans les mairies concernées par les aménagements ferroviaires.
- **Le site internet dédié au projet :** [www.projet-rer-m.fr](http://www.projet-rer-m.fr), qui centralise toute l'information sur le RER Métropolitain depuis 2020 et un focus dédié aux 3 concertations préalables aux enquêtes publiques, permettant à chacun de consulter les documents mis à disposition et d'apporter ses contributions, poser des questions auxquelles les maîtres d'ouvrage et partenaires apporteront des réponses régulièrement.

## Exprimez-vous

- **La plateforme de participation via le site internet du projet**, pour apporter une contribution et poser une question.
- **Les registres papier** mis à disposition dans les mairies concernées par les aménagements ferroviaires, à savoir les communes de Arcachon, Bassens, Bordeaux, Gujan-Mestras, Langon, Libourne, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Saint-Mariens, Saint-Yzan-de-Soudiac, Talence, Vayres et Izon.

Pour des remarques sur le déroulement de la concertation, les garants sont disponibles par courriel aux adresses suivantes :

- Monsieur Walter ACCHIARDI : [walter.acchiardi@garant-cndp.fr](mailto:walter.acchiardi@garant-cndp.fr)
- Monsieur Denis SALLES : [denis.salles@garant-cndp.fr](mailto:denis.salles@garant-cndp.fr)

## Participez aux évènements pour apporter votre contribution

- **6 réunions publiques** pour découvrir et discuter de chacune des lignes.
- **2 ateliers** permettant d'approfondir des enjeux plus spécifiques et au public de contribuer à la réflexion des maîtres d'ouvrage :
  - la halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine ;
  - les conditions de réussite du RER Métropolitain.

- **8 rendez-vous dans l'espace public** pour aller à votre rencontre.
- **5 rencontres dans les trains** pour vous inviter à participer.



## Les 3 lignes de TER concernées par les aménagements ferroviaires du RER Métropolitain



# UN PROJET DÉJÀ SUR LES RAILS

Ce projet, qui répond aux besoins croissants de mobilité de la population, a déjà fait l'objet de premières réalisations et expérimentations.

Sur le volet ferroviaire, le RER Métropolitain couvre trois lignes existantes Libourne-Arcachon (41U), Langon-Saint-Mariens/Saint-Yzan (43U) et Bordeaux/Pessac-Pointe de Grave (42). Une amélioration du nombre de dessertes a été initiée sur ces lignes, avec 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 et la réduction de creux de service<sup>4</sup> en journée. Ces améliorations se sont également traduites par la mise en place de la diamétralisation<sup>5</sup> de la ligne Arcachon - Libourne, pour 32 trains par jour en semaine (soit 1 aller-retour par heure). Par ailleurs, dans le cadre d'une expérimentation, les détenteurs d'un abonnement TBM (Transports Bordeaux Métropole) 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.

Sur le volet routier, une première action a aussi eu lieu : une ligne de cars express Bordeaux-Créon a vu le jour en septembre 2019. D'abord expérimentale, cette ligne a été pérennisée au regard de son succès.

Ces premiers jalons concrets composent le début de l'histoire du RER Métropolitain, dont bénéficient déjà les habitants du territoire.

Pour garantir la réussite du projet, l'accès au RER Métropolitain est essentiel. C'est pourquoi le syndicat mixte des transports à l'échelle de la région, Nouvelle-Aquitaine Mobilités, travaille de manière étroite sur l'intermodalité<sup>6</sup> avec ses membres, l'ensemble des collectivités concernées et l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba) afin de leur proposer :

- des typologies de gares au regard du contexte urbain, du territoire et du rabattement envisagé ;
  - un dimensionnement des besoins en stationnement pour les vélos et les voitures.
- Dans une démarche de co-construction, les propositions de typologies ont été validées par l'ensemble des maires au printemps 2021 et les besoins de stationnement présentés à l'automne 2021 dans le cadre du comité de bassin Gironde-Garonne. La démarche d'accompagnement se poursuit avec les collectivités concernées jusqu'à la consolidation des programmes des pôles d'échanges multimodaux (PEM). Plusieurs PEM font l'objet d'études d'aménagement pour des mises en œuvre opérationnelles souhaitées d'ici 2028 ; ils sont situés sur des corridors périurbains à fort potentiel de report modal<sup>7</sup>, identifiés dans l'étude multimodale 2025-2030 du syndicat.

Plus d'informations sur ces échanges avec les territoires sur le site [Nouvelle-Aquitaine Mobilités](#)

Environ **300 km** de lignes

**54** gares et haltes ferroviaires (dont 15 dans la Métropole)

**2** nouvelles haltes

Près de **1,2 M** d'habitants vivant à moins de 20 min en voiture d'une gare<sup>8</sup>

**38 000** voyageurs/jour en 2030 avec **+ 20 000** nouveaux usagers<sup>9</sup>

**+ 10%** de croissance annuelle de la fréquentation<sup>10</sup>

4 - Creux de service : période de moindre fréquentation et de plus faible nombre de trains, en fin de matinée et début d'après-midi.

5 - La diamétralisation permet de traverser l'agglomération sans changer de train; elle améliore ainsi le parcours du voyageur, à la fois en termes de gain de temps et de pénibilité. Elle facilite également certains aspects de la gestion des rames en gare en diminuant le nombre de quais nécessaires à l'attente et au stockage des matériels, ainsi que le nombre de mouvements à vide.

6 - Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet.

7 - Report modal : transfert d'une partie de voyageurs ou de marchandises d'un mode de transport sur un autre mode de transport.

8 - Source de l'agence d'urbanisme A'Urba 2022 sur la base de données de population INSEE de 2015.

9 - 18 000 voyageurs/jour en 2019 avant la crise sanitaire (fréquentation hors trajets TER semi-directs).

10 - Sur les lignes du RER, avant crise sanitaire.

# UN PROJET D'AMÉLIORATION DE L'OFFRE QUOTIDIENNE DE TRANSPORTS

Le principe du RER est basé sur **l'amélioration de la capacité du réseau et l'optimisation de son utilisation**. Pour l'étoile ferroviaire bordelaise, le réseau se compose de 5 branches, pour un linéaire d'environ 300 km de lignes existantes et de 54 gares ou haltes ferroviaires.

Les opérations prévues dans le cadre du projet vont permettre de renforcer l'offre de service TER sur les trois lignes avec :

- 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 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 - **un voyage sans changer de train** entre Libourne et Arcachon et entre Saint-Mariens/Saint-Yzan et Langon.



## des temps de trajet + performants à l'heure de pointe

- **14 minutes en RER entre Cenon et Pessac** (53 minutes en transport en commun TBM<sup>11</sup> et jusqu'à 1h10 en voiture)
- **44 minutes en RER entre Libourne et Pessac-Alouette** (jusqu'à 1h45 en voiture en heure de pointe)
- **19 minutes en RER entre Bègles et la halte de Sainte-Eulalie- Carbon-Blanc** (contre 31 minutes actuellement en transports en commun et jusqu'à 55 minutes en voiture)



## + de proximité et d'intermodalité

- **2 nouvelles haltes** aux pôles d'échanges Le Bouscat Sainte-Germaine et à Talence Médoquine, avec des aménagements et équipements d'intermodalité modes actifs, adaptés aux personnes à mobilité réduite et interconnectées au réseau TBM (respectivement à la ligne D du tramway et au futur bus express)
- Une **offre intermodale aux points d'arrêt** en co-construction avec les collectivités
- De **nouvelles lignes de cars express** en complément de l'offre ferroviaire



## + de simplicité

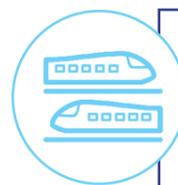
### L'ambition de proposer aux usagers :

- Une **tarification intégrée**, adaptée à tous les publics (jeunes, familles nombreuses, etc.), tous les usages (ponctuels ou fréquents) et aux nouvelles façons de travailler (télétravail)
- Un **support billettique commun** Modalis décliné sous forme de carte et de M-Ticket, accepté sur l'ensemble des réseaux et services de mobilité du territoire (TER, cars, tram et bus TBM, Vcub, abris-vélos sécurisés...)
- Des trains **diamétralisés** pour deux lignes : un simple arrêt à Bordeaux Saint-Jean, sans changement de train



## + de personnes transportées

- **38 000 voyageurs/jour** sur le réseau RER (soit + 20 000 voyageurs par rapport à 2019) **avec des trains cadencés à la demi-heure**
- Un potentiel de **+ 8 000 voyageurs supplémentaires par jour, avec une fréquence portée au quart d'heure après 2030**



## + de trains

- Aujourd'hui **+ 96 trains/semaine, soit près de + 20 trains/jour**, déjà mis en place sur les branches Libourne, Arcachon et Langon par rapport à 2020
- En 2030, jusqu'à **+ 150 trains/jour** répartis sur toutes les lignes du RER par rapport à 2020



## + de fréquence et de flexibilité

- Un **train toutes les ½ h** par ligne et par sens
- Une **amplitude horaire élargie**
- Des cars express à haute fréquence

### Avec des spécificités sur la ligne du Médoc :

- Un **train toutes les 30 minutes entre Macau et Bordeaux/Pessac** (en alternance)
- Un **train par heure, toutes les 30 minutes en heure de pointe, entre Lesparre et Bordeaux/Pessac** (en alternance)
- Un **train toutes les deux heures entre La Pointe de Grave et Bordeaux**

11 - TBM Transports Bordeaux Métropole

# LE RER MÉTROPOLITAIN : QUI FAIT QUOI ?

## LES FINANCEURS



**La Région Nouvelle-Aquitaine** organise le service des trains régionaux (TER) et des cars régionaux (lignes de cars interurbaines et scolaires), ce qui signifie qu'elle construit les horaires de trains en lien avec l'exploitant de la ligne (SNCF Voyageurs), qu'elle élabore une gamme tarifaire et qu'elle peut développer des services complémentaires (mesures particulières pour les vélos l'été par exemple). Bien que cela ne relève pas directement de son champ de compétences, elle participe également au financement de travaux d'infrastructures ferroviaires et d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux qui facilitent l'accès aux gares par d'autres modes de transports complémentaires (parkings vélos, etc.).



**Bordeaux Métropole** est autorité organisatrice des mobilités sur son territoire et conçoit une stratégie de mobilités durable et résiliente pour son aire urbaine. Elle 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. Elle est maître d'ouvrage des aménagements d'espaces publics d'intermodalité autour des gares sur son territoire.



**L'État**, conformément à la Loi d'orientation des mobilités (LOM) et grâce notamment au Contrat de Plan État-Région et au plan France Relance, participe au financement des études et des travaux ferroviaires du RER Métropolitain en faveur de la désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux.

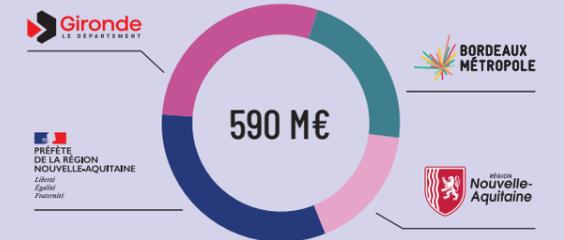


**Le Département de la Gironde** a souhaité s'associer à l'actualisation de la feuille de route établie en 2022 et au financement du RER, afin notamment de prolonger l'amélioration du service au-delà de Macau jusqu'à la Pointe de Grave. Il a pris l'engagement d'investir globalement 170 millions d'euros pour le développement du RER. Il portera en complément les sujets du développement du vélo et du covoiturage.

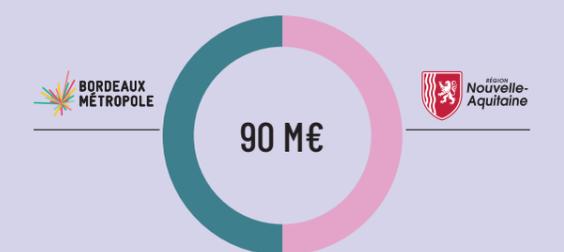
## Un projet au financement partagé

À ce stade de définition du projet, le budget prévisionnel pour les deux lignes Libourne-Arcachon et Saint-Mariens-Langon ainsi que la section Bordeaux/Pessac-Macau de la ligne du Médoc est évalué à **390 M€** (conditions économiques 2020) pour le volet infrastructures ferroviaires (comprenant notamment la création des 2 haltes), auquel il convient d'ajouter environ **90 M€** pour l'acquisition de matériels roulants supplémentaires pour assurer l'augmentation de desserte. Une enveloppe complémentaire de **200 M€** est prévue pour les besoins en aménagements d'infrastructures et en matériels roulants de la ligne du Médoc au nord de Macau, dont la programmation doit encore être précisée.

### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



### MATÉRIELS ROULANTS



## LES PARTENAIRES TECHNIQUES

**SNCF Réseau** travaille à l'entretien, la modernisation et la sécurité du réseau ferroviaire. En partenariat avec les pouvoirs publics, SNCF Réseau commercialise et garantit l'accès à l'infrastructure au service de ses clients. SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage, est chargée de l'adaptation des infrastructures ferroviaires (signalisation, électrification, création d'origine/terminus...).

**SNCF Gares & Connexions** assure la gestion unifiée des gares et, à ce titre, met à disposition et exploite les bâtiments, espaces, équipements et services nécessaires à l'accueil des voyageurs et à l'accès aux trains. Les gares constituent les points d'accès du RER Métropolitain pour les déplacements du quotidien, mais aussi des lieux d'intermodalité qui facilitent les déplacements. Au sein du projet, SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements sur ses actifs (quais, traversées, bâtiments de gare, mobiliers de confort et d'attente, signalétique...) et participe activement avec les autres partenaires à la définition d'une offre de services pour les usagers du territoire.

**SNCF Voyageurs** exploite le service RER, propose aux usagers des solutions de mobilité partagée et de proximité, afin de répondre à leurs besoins en termes de qualité de service, de coût et de respect de l'environnement, à travers notamment l'offre TER définie par la Région. Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, SNCF Voyageurs s'engage pour le développement de l'offre de l'étoile ferroviaire bordelaise.

**NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES** Pour le compte de ses membres (dont font partie la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde, les agglomérations de Libourne et du Bassin d'Arcachon Nord et très prochainement plusieurs communautés de communes ayant pris la compétence mobilité), **NAM** est chargé de développer des services mutualisés (informations voyageurs, solutions billettiques, MaaS<sup>12\*</sup>...), de créer une connaissance partagée et d'imaginer les déplacements de demain. Il œuvre par la co-construction à ce que les solutions intermodales développées soient pérennes et adaptées aux enjeux de territoire. Depuis début 2020, le syndicat héberge un ensemble de bureaux désigné « le plateau commun du RER Métropolitain », véritable plateforme de travail partagée par l'ensemble des partenaires.

# LIGNE LIBOURNE – ARCACHON

## APPORTEZ VOTRE CONTRIBUTION SUR :

- La création de la halte ferroviaire avec un pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine
- L'adaptation des quais des haltes de Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon et Vayres
- Les aménagements des origine/terminus de Libourne et d'Arcachon
- L'implantation d'un transformateur électrique sur la commune de Gujan-Mestras



2025

- Ouverture de la nouvelle halte de Talence Médoquine et des espaces publics attenants pour assurer l'intermodalité.
- Début des travaux d'aménagements d'infrastructure entre Bordeaux et Libourne.

2027

- Mise en service des terminus Libourne et Arcachon.
- Renforcement des installations électriques.

94 km

21 000 voyageurs/jour à l'horizon 2030

19 gares/haltes dont la création de la halte Talence médoquine

125 M€ d'investissement (enveloppe prévisionnelle)

64 trains/jour à l'horizon 2030 (+ 14 trains/jour sur Bordeaux – Arcachon et + 41 trains/jour sur Bordeaux – Libourne)<sup>14</sup>

13 - Meilleur temps estimé à l'heure de pointe du matin  
14 - par rapport à 2020

La ligne Libourne – Arcachon, qui opère une desserte d'est en ouest, est le projet le plus avancé. La section Bordeaux-Arcachon est la plus fréquentée du réseau régional et représente actuellement les 2/3 des clients du RER Métropolitain.

### Aménager les 2 terminus de la ligne

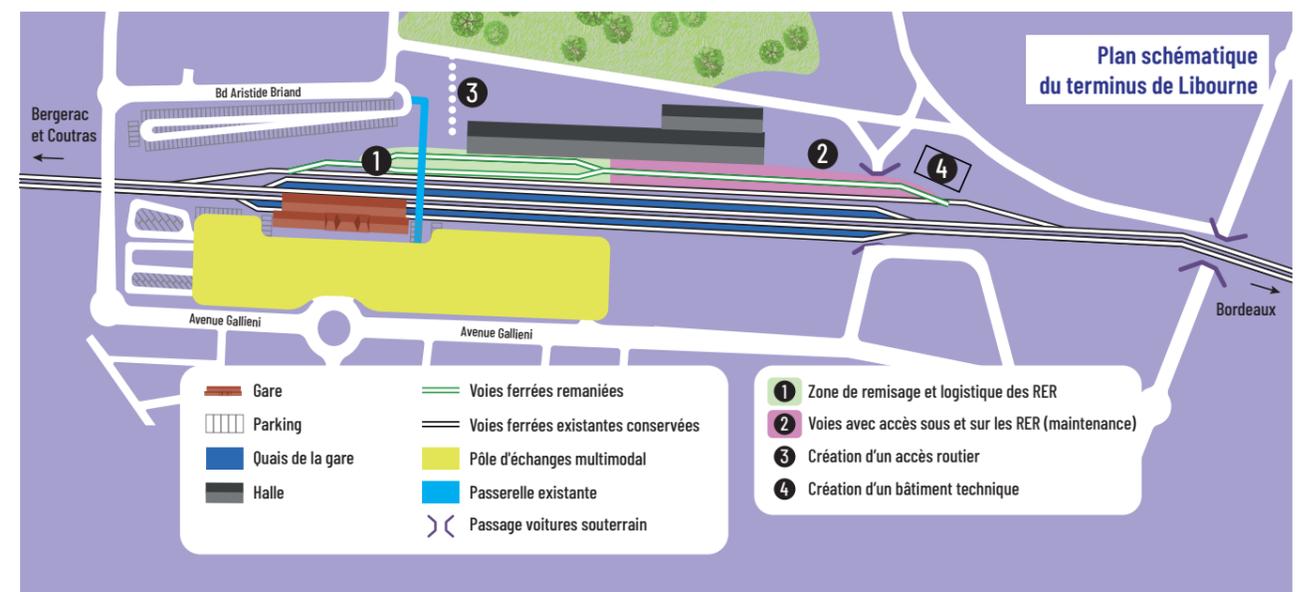
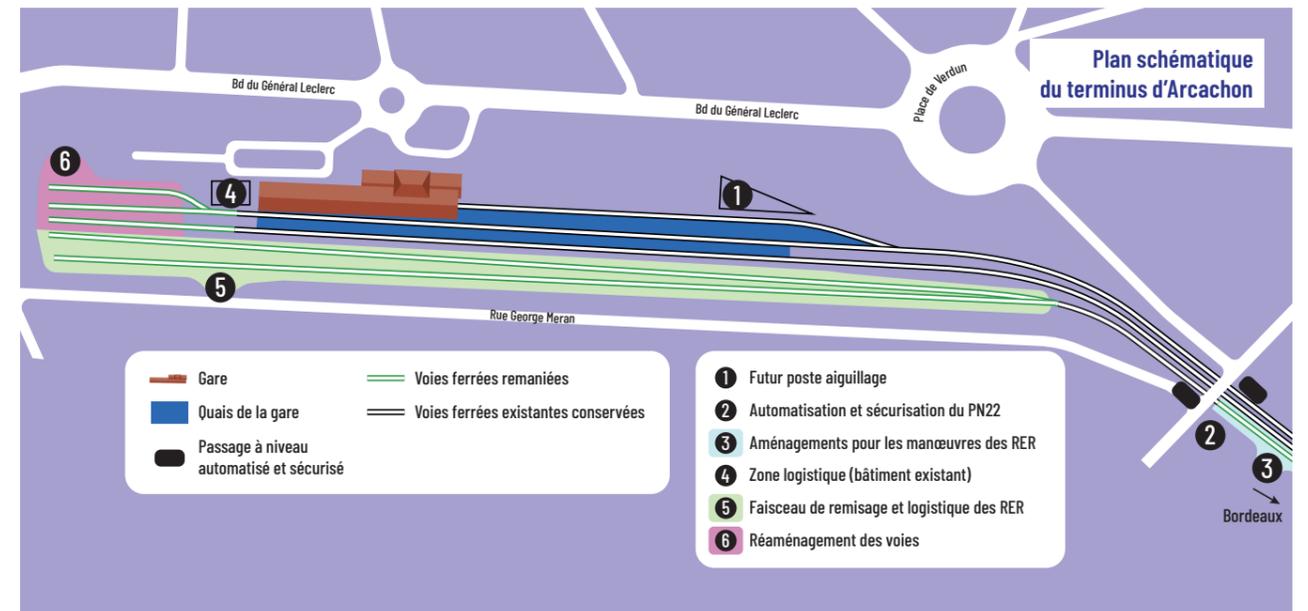
Les gares d'Arcachon et de Libourne, en tant qu'origine et terminus de la ligne diamétralisée, nécessitent des travaux afin de pouvoir accueillir des trains supplémentaires et assurer une desserte accrue.

Dans l'emprise ferroviaire de la gare d'Arcachon, des voies de remisage vont être aménagées pour pouvoir accueillir 9 à 12 rames du RER Métropolitain (selon la saisonnalité) nécessaires pour assurer l'offre de service. Ces voies permettront de réaliser des opérations de petite logistique (vidange des eaux usées, remplissage en eau sanitaire, nettoyage des rames).

Ces travaux vont aussi s'accompagner de la création d'un nouveau poste d'aiguillage informatique, télécommandé depuis Bordeaux, qui assurera la gestion des

mouvements de tous les trains de la gare d'Arcachon dans le cadencement prévu pour le RER. Le passage à niveau n°22, situé dans la gare d'Arcachon, sera automatisé afin d'en sécuriser le fonctionnement face à un nombre de passages de trains accru.

À l'autre extrémité de la ligne, l'emprise ferroviaire de Libourne connaîtra les mêmes conditions de remisage complétées de fonctionnalités de maintenance technique des rames (voie sur fosse, passerelles permettant l'accès en toiture des rames TER...), dimensionnées pour l'accueil de 5 rames de RER.



## Sécuriser les installations électriques

Des installations électriques doivent être fiabilisées et renforcées afin de garantir l'efficacité du projet et d'accompagner l'accroissement du trafic sur la ligne. **Une nouvelle sous-station (transformateur) électrique<sup>15</sup> est envisagée à Gujan-Mestras** associée à un renforcement des câbles électriques permettant d'assurer une qualité d'alimentation adaptée à l'offre de service. Concernant son positionnement exact, des réflexions sont en cours pour la définition du terrain le plus adapté.

Afin d'adapter à terme le dispositif global d'installations électriques à l'échelle de l'étoile ferroviaire bordelaise, deux autres sous-stations sont à l'étude à Gazinet-Cestas et Biganos (lieu-dit Canauley), hors périmètre du RER M.

À noter que le projet de mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) de la gare d'Arcachon est intégré dans les études du RER, afin d'optimiser les interfaces entre ces 2 opérations étroitement liées.

## Adapter les quais pour accueillir plus de clients

L'offre proposée pour le RER Métropolitain s'appuie sur une augmentation du cadencement et sur un accroissement de la capacité des trains. Le matériel roulant retenu sur la ligne Libourne-Arcachon est donc capacitair : il s'agit de trains à deux niveaux Z56500 avec 6 voitures Regio2N le plus souvent jumelées pour doubler la capacité. Les quais de toutes les gares et haltes de la ligne doivent pouvoir accueillir ce matériel roulant. **Les quais de la gare de Bassens et des haltes de Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon et Vayres doivent donc être adaptés.**



Exemple d'une sous-station 1500 watts à Arles (Bouches du Rhône)



Train à double étage (modèle Regio2N)

15 - Sous-station : poste de transformation et de distribution du courant électrique nécessaire à l'alimentation des caténaires.

Caténaire : dispositif aérien d'alimentation électrique des trains constitué d'un câble porteur et d'un fil de contact suspendus par des supports régulièrement espacés

# FOCUS

## La halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine

La Ville de Talence, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont souhaité la réouverture du point d'arrêt de Talence Médoquine, afin de connecter l'offre TER avec l'offre de transports urbains (dont une ligne de bus express en projet). **Objectif : permettre une meilleure accessibilité à plusieurs pôles majeurs de l'agglomération bordelaise à proximité**, comme par exemple le campus universitaire de Talence et le Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin.

La réouverture du point d'arrêt avec la création de la halte ferroviaire est l'un des éléments structurants du projet de RER Métropolitain puisque la halte sera située à la fois sur la ligne Libourne - Arcachon et celle du Médoc.

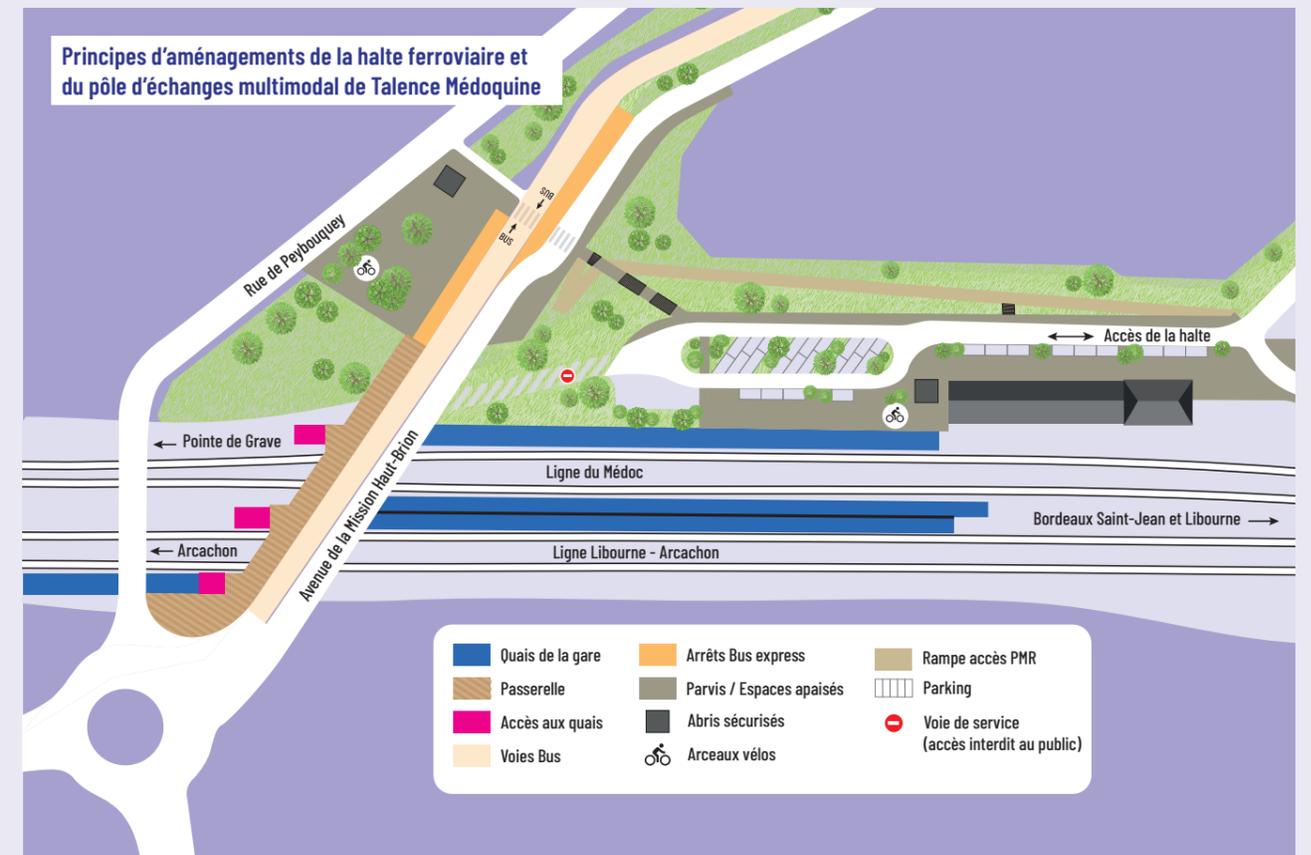
Les aménagements de la halte sont composés de :

- 2 quais de 162 mètres pour desservir la ligne Libourne-Arcachon ;
- 2 quais de 144 mètres pour desservir la ligne du Médoc.

Ces quais seront accessibles à tous, en toute autonomie, par des escaliers fixes et des ascenseurs, depuis une passerelle située à proximité immédiate du Pont de la mission Haut-Brion. La halte sera équipée du mobilier d'attente et de confort ainsi que des équipements de sécurité et de signalétique nécessaires à son fonctionnement, au regard des perspectives de fréquentation, soit 4 000 montées/descentes<sup>16</sup> par jour.

L'aménagement des abords de la halte offrira les fonctionnalités d'un pôle d'échanges multimodal : offre de stationnement voitures, vélos (arceaux, abris sécurisés) et services (VCub).

La concertation vous permettra d'apporter vos contributions sur les aménagements de la halte et des espaces publics du pôle d'échanges multimodal. Les travaux de création de la halte et des espaces publics attenants sont programmés sur la période 2024-2025. L'ensemble des aménagements répondra à la réglementation pour les personnes à mobilité réduite.



16 - Montée : comptabilisation d'un voyage d'un usager au départ de Talence Médoquine, montant dans un train. Descente : comptabilisation d'un voyage d'un usager à destination de Talence Médoquine, descendant d'un train ; la somme des montées et descentes est un indicateur permettant de dimensionner certains équipements et aménagements de la halte.

# LIGNE LANGON – SAINT-MARIENS/SAINTE-YZAN

## APPORTEZ VOTRE CONTRIBUTION SUR :

- Les aménagements des origine/terminus de Langon et de Saint-Mariens/Saint-Yzan
- L'électrification de la section La Grave-d'Ambarès – Saint-Mariens/Saint-Yzan<sup>18</sup>
- La modernisation de la signalisation ferroviaire de la section Saint-André de Cubzac – Saint-Mariens/Saint-Yzan
- La création d'un quai supplémentaire en gare de Bordeaux Saint-Jean



La ligne Langon – Saint-Mariens/Saint-Yzan est le projet Nord-Sud. Le territoire situé au nord de l'étoile ferroviaire est celui qui enregistre la croissance démographique la plus forte alors même que son accès routier à Bordeaux, via une entrée nord de l'A10, souffre d'embouteillages chroniques et d'un goulet d'étranglement pour traverser la Garonne : le pont d'Aquitaine. Des premiers travaux permettant la sécurisation des manœuvres en gare ont été réalisés en 2021 sur le terminus de Saint-Mariens/Saint-Yzan pour permettre à terme d'accroître la desserte journalière. Sur cette ligne, les principaux travaux démarreront en 2025 et la mise en service des divers aménagements est prévue entre 2028 et 2030. Le programme des aménagements sur cette ligne reste à compléter et à valider par les partenaires, sur la base des résultats issus des études préliminaires en cours et des observations recueillies en cours de concertation.

## Aménager les 2 terminus de la ligne

L'aménagement des gares de Saint-Mariens/Saint-Yzan et de Langon doit permettre d'exploiter ces gares en journée pour des flux importants et la nuit pour le remisage des rames. L'accueil et le stationnement à quai des trains du RER Métropolitain ne devront pas interférer avec la circulation des autres trains en gare (TER, IC, fret).

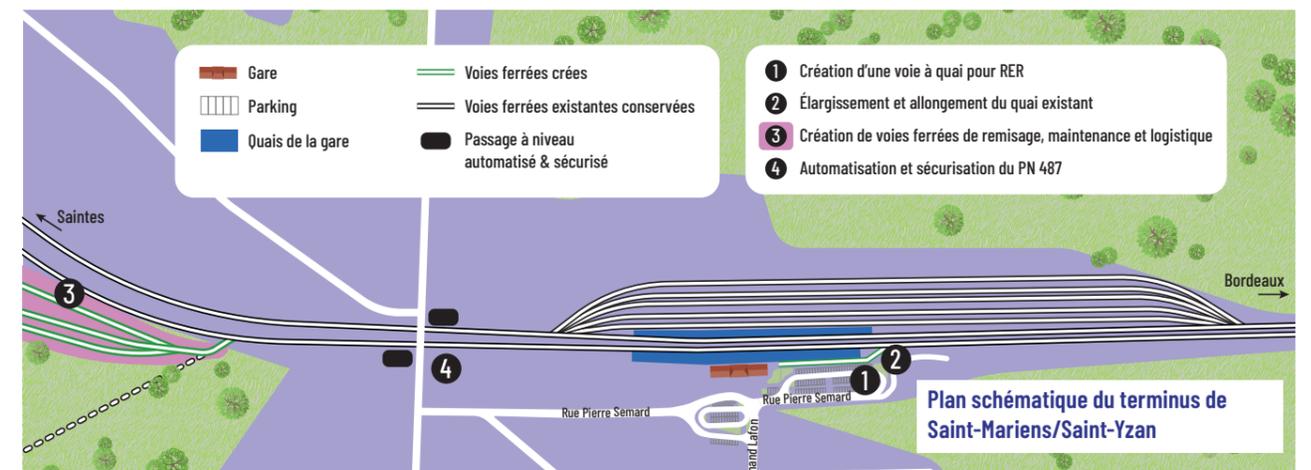
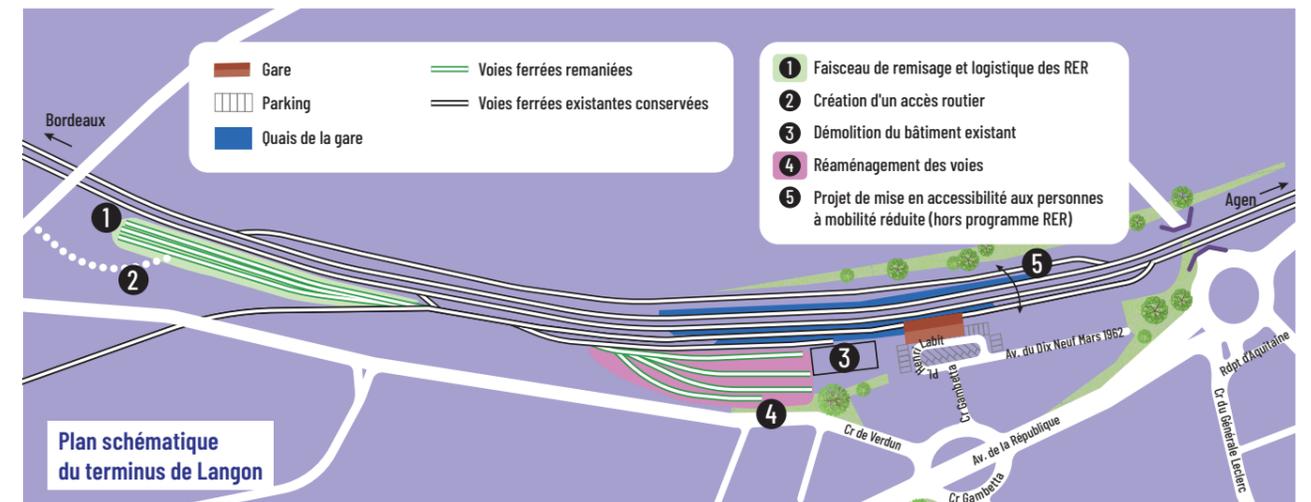
Dans l'emprise ferroviaire de Langon, des voies de remisage seront réorganisées pour accueillir les rames du RER (jusqu'à 6 rames). Ces voies rendront possibles des opérations de petite logistique pour 4 rames (vidange eaux usées, remplissage en eau sanitaire, nettoyage des rames). À noter que le projet de

mise en accessibilité PMR (Personnes à Mobilité Réduite) de la gare de Langon a fait l'objet d'une prise en considération dans les études du RER, afin d'optimiser les interfaces entre ces deux opérations étroitement liées.

Au nord de la ligne en gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan, une nouvelle voie à quai dédiée au RER sera créée entre les voies actuelles et le bâtiment voyageurs afin d'exploiter le RER sans impacter les autres circulations. Ces aménagements seront compatibles avec la création d'une deuxième voie à quai.

L'origine-terminus de Saint-Mariens/Saint-Yzan assurera également les fonctionnalités

de remisage mais aussi de maintenance légère des rames (voie sur fosse, passerelles permettant l'accès toiture des rames du RER...), dimensionnées pour accueillir jusqu'à 8 rames de RER dont 2 pour la maintenance légère. Le passage à niveau n°487 au nord de l'emprise de la gare sera automatisé pour plus de sécurité. Pour assurer l'ensemble de ces nouvelles fonctionnalités, il est apparu nécessaire de moderniser le poste d'aiguillages de la gare ; à cette fin, un nouveau poste sera construit, télécommandé depuis Bordeaux, à l'instar de celui d'Arcachon.



**2026-2028**

- Modernisation de la signalisation entre Saint-André-de-Cubzac et Saint-Mariens/Saint-Yzan.
- Création d'un quai supplémentaire en gare Bordeaux Saint-Jean.
- Mise en service des terminus de Langon et de Saint-Mariens/Saint-Yzan.

**2030**

- Électrification de la section La Grave-d'Ambarès – Saint-Mariens/Saint-Yzan.<sup>18</sup>
- Diamétralisation systématique de la ligne après la mise en service des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (hors RER, cf. page 22).

**82 km**

**22 gares/haltes**

**64 trains/jour**  
(+ 42 trains/jour sur Bordeaux – Saint-Mariens/Saint-Yzan et + 35 trains/jour sur Bordeaux – Langon)<sup>19</sup>

**13 000**

**voyageurs/jour**  
à l'horizon 2030

**265 M€**  
**d'investissement**  
(enveloppe prévisionnelle)

17 - Meilleur temps estimé à l'heure de pointe du matin  
18 - Sous réserve de faisabilité technique et financière.  
19 - par rapport à 2020

### Assurer des circulations de trains décarbonés

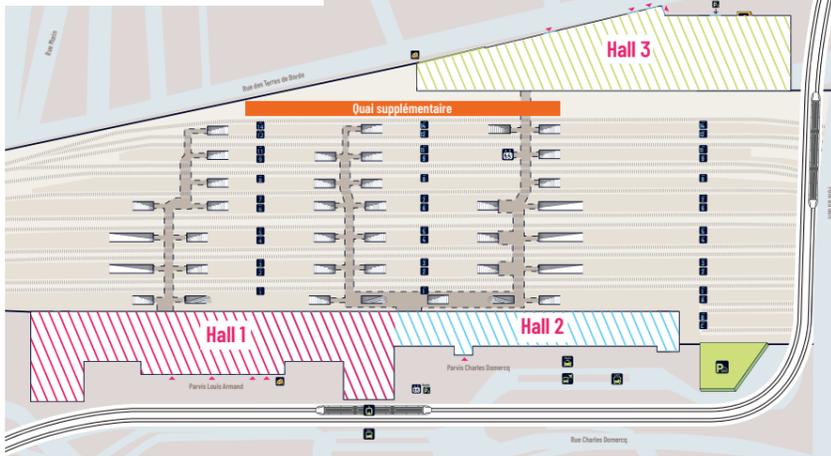
Entre La Grave d'Ambarès et Saint-Mariens/Saint-Yzan circulent aujourd'hui des trains qui fonctionnent en mode thermique. Demain, la diamétralisation<sup>5</sup> de la ligne Saint-Mariens/Saint-Yzan-Langon implique qu'un même train emprunte une section électrifiée (vers Langon) et une autre section actuellement non électrifiée (vers Saint-Mariens/Saint-Yzan). Pour supprimer cette différence, et dans l'objectif de décarboner ces trajets, la feuille de route prévoit de **procéder à l'électrification de la section La Grave d'Ambarès à Saint-Mariens/Saint-Yzan**. L'électrification permettrait également de faire circuler des trains offrant plus de capacité aux voyageurs, ceci afin de répondre à la demande de mobilité des territoires situés au nord de Bordeaux.

Cette électrification est en cours d'étude, plusieurs solutions techniques (électrification partielle avec des trains à batteries ou totale de la ligne avec du matériel circulant vers Langon) pouvant s'envisager. Une à deux sous-stations/transformateurs électriques<sup>20</sup> devront être construites, dont la localisation dépendra de la solution retenue.

### Augmenter le nombre de trains grâce à une signalisation modernisée

L'augmentation de la fréquence des trains et la nécessité de ne pas péjorer les autres circulations régionales, ainsi que celles des trains d'équilibre du territoire (Intercités), impliquent d'accroître le débit de la ligne entre Saint-André-de-Cubzac et Saint-Mariens/Saint-Yzan. L'enjeu est de passer d'un train toutes les 8 minutes à un train toutes les 4 minutes. Pour ce faire, la **signalisation ferroviaire de cette section doit être modernisée**. Cette étude est en cours.

#### Emplacement du nouveau quai en gare de Bordeaux Saint-Jean



### Désaturer le hub de la gare de Bordeaux Saint-Jean et diamétraliser la ligne

La mise en œuvre de la **diamétralisation à la gare de Bordeaux Saint-Jean** nécessite la **création d'un quai supplémentaire** dans cette gare majeure, pour limiter les conflits de circulation avec l'ensemble des autres trains. Ce nouveau quai se situera du côté Belcier / hall 3, proche de la sortie rue des Terres de Borde. L'étude de ses modalités de connexion aux ouvrages existants et au hall 3 est en cours de réalisation.

### Quelle interface entre le RER Métropolitain et les Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) ?

Ces deux projets distincts, bien que situés sur une même zone géographique, répondent à des objectifs différents, mais aussi complémentaires et interdépendants.

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 ; améliorer la sécurité des usagers et des riverains à proximité des passages à niveau existants.

Pour cela, les 12 km de ligne existante entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans seront réaménagés avec : la création d'une 3<sup>e</sup> voie entre le triangle d'Hourcade et Saint-Médard d'Eyrans ; la création d'une

4<sup>e</sup> voie au droit des points d'arrêt ; le réaménagement en pôle d'échanges multimodal des points d'arrêt de Bègles, Villenave-d'Ornon, Cadaujac, et Saint-Médard d'Eyrans ; la suppression de 6 passages à niveau.

Avec plus de voies pour répartir les différentes circulations, une bonne desserte périurbaine et une bonne régularité seront possibles. Dans ce cadre, les AFSB permettront de poursuivre l'évolution des services TER et d'atteindre la fréquence souhaitée dans la feuille de route du RER Métropolitain, permettant d'envisager à terme jusqu'à 4 trains par heure et par sens.

Le projet AFSB n'est pas intégré au projet de RER, il dispose déjà des autorisations nécessaires à sa réalisation. Les augmentations de dessertes envisagées dans la feuille de route du RER Métropolitain sont cohérentes avec les objectifs des AFSB.

# LIGNE DU MÉDOC

## APPORTEZ VOTRE CONTRIBUTION SUR :

- L'aménagement de la halte ferroviaire avec pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine
- Les opérations de régénération et de modernisation de la ligne

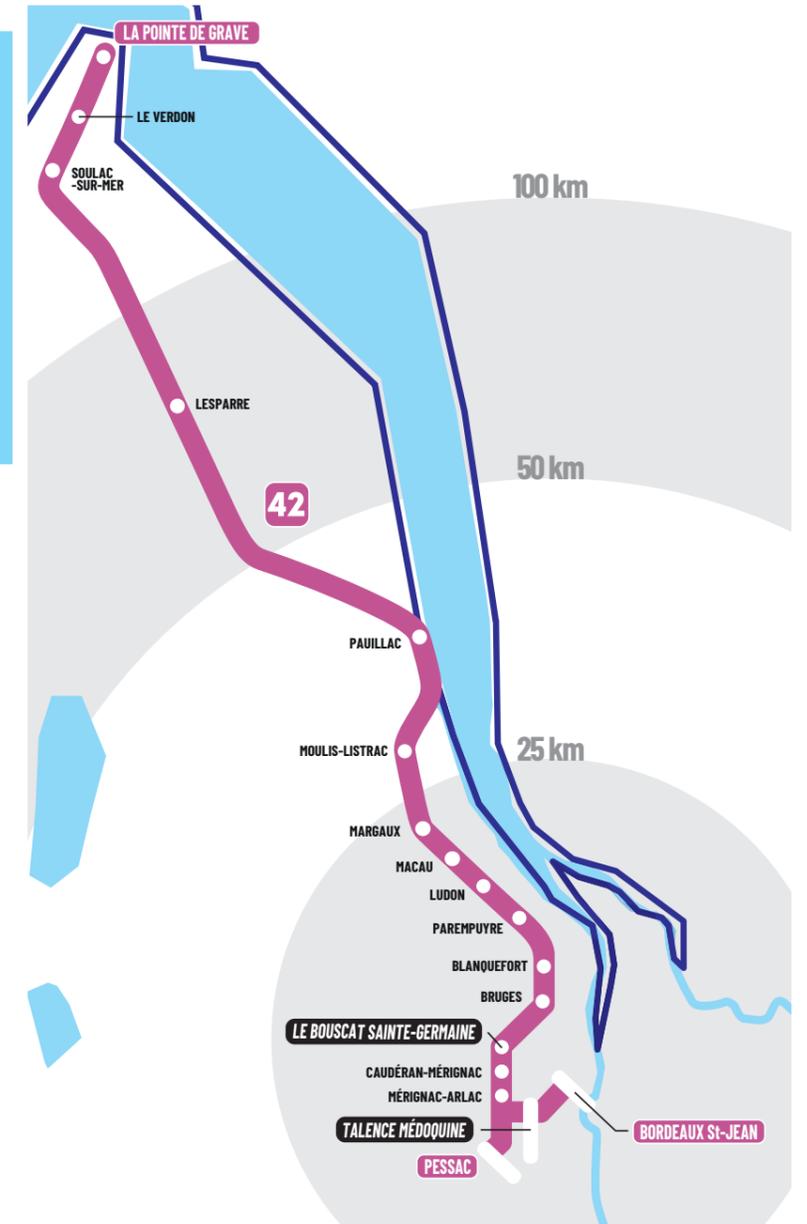
**123 km**

**18 gares/haltes**  
dont la création de 2 haltes du Bouscat Sainte-Germaine et Talence Médoquine

**64 trains/jour**  
jusqu'à Macau (+22 trains/jour)  
à l'horizon 2030

**5 000 voyageurs/jour**  
sur la section Bordeaux-Macau  
à l'horizon 2030

**200 M€ d'investissement**  
(enveloppe prévisionnelle)



**2030**

Mise en service des aménagements et de l'offre de service.

20 - Sous-station : poste de transformation et de distribution du courant électrique nécessaire à l'alimentation des caténaires.

Le projet de la ligne du Médoc s'étend de Bordeaux/Pessac jusqu'à la Pointe de Grave, tel que présenté dans la feuille de route 2022 (cf. pages 12-13) avec le concours du Département de la Gironde. Il offrira une desserte du nord-ouest de la Gironde. Dans sa partie urbaine, c'est la ligne la plus connectée avec le réseau de transports urbains de la Bordeaux Métropole, puisqu'elle offre une desserte périphérique complète reliée à toutes les lignes de tram TBM. L'accroissement de l'offre nécessitera au préalable une régénération importante des infrastructures et leur modernisation. Ce projet est en cours d'étude et les aménagements nécessaires doivent être déterminés à l'aune de celles-ci et des résultats de la concertation.

### Des travaux préalables de fiabilisation des circulations

Préalablement aux travaux liés au projet, **une partie des infrastructures ferroviaires du secteur doit être modernisée** pour pouvoir supporter une circulation de trains plus dense car plus fréquente et régulière. Ces travaux concerneront :

- la régénération de la voie ferrée, des ouvrages d'arts et des ouvrages hydrauliques ;
- la régénération de la caténaire<sup>21</sup>, avec la volonté de déployer une exploitation par trains à batterie, issus de rames du parc de matériel roulant reconfigurées lors de leur maintenance de mi-vie.

### Déployer l'offre de service à l'horizon 2030

Le renforcement progressif de cette ligne, souhaité par les partenaires, poursuit des objectifs ambitieux pour offrir un service de qualité pour la presqu'île du Médoc, avec en 2030 :

- un train toutes les 2 heures, voire toutes les heures entre le Verdon et La Pointe de Grave ;
- un train toutes les demi-heures en heure de pointe entre Lesparre et Bordeaux ou Pessac (en alternance) ;
- un train toutes les demi-heures entre Macau et Bordeaux ou Pessac (en alternance) toute la journée ;
- une augmentation des amplitudes le soir, au départ de Bordeaux/Pessac.

Pour mener ce renforcement et ainsi augmenter la capacité de la ligne, **une modernisation de l'infrastructure est à prévoir**. Des études sont en cours pour déterminer précisément le programme des opérations nécessaires. À ce stade, une modernisation de la signalisation ferroviaire de la ligne est envisagée, ainsi que l'ajout d'un ou plusieurs points de croisement des trains.



Quai de la gare de Macau

21 - Dispositif aérien d'alimentation électrique des trains constitué d'un câble porteur et d'un fil de contact suspendus par des supports régulièrement espacés.

## TRAVAUX EN COURS

### La halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal du Bouscat Sainte-Germaine

La halte du Bouscat Sainte-Germaine constitue un nouvel arrêt sur la ligne du Médoc, qui a fait l'objet d'une concertation réglementaire en septembre 2019. Elle sera aménagée pour garantir l'accès et la sécurité de tous les usagers. Elle permet 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.

La réalisation de cette halte est sous la responsabilité de deux partenaires :

- SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage de la halte ferroviaire, entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite et qui consiste en la création de deux quais de 144 mètres de longueur, dotés d'abris voyageurs, du mobilier et des équipements de confort et de sécurité nécessaires,

accessibles depuis les parvis grâce à des escaliers et des ascenseurs. La création de halte inclut les travaux connexes portant sur l'adaptation des équipements ferroviaires existants (caténaires, telecom...). Un linéaire de brise-vues est prévu au droit des habitations.

- Bordeaux Métropole assure la maîtrise d'ouvrage de la création d'un parvis au droit de la halte et du réaménagement de l'avenue Clémenceau, pour permettre des échanges plus fluides entre bus, tram, véhicules en autopartage et véhicules électriques.

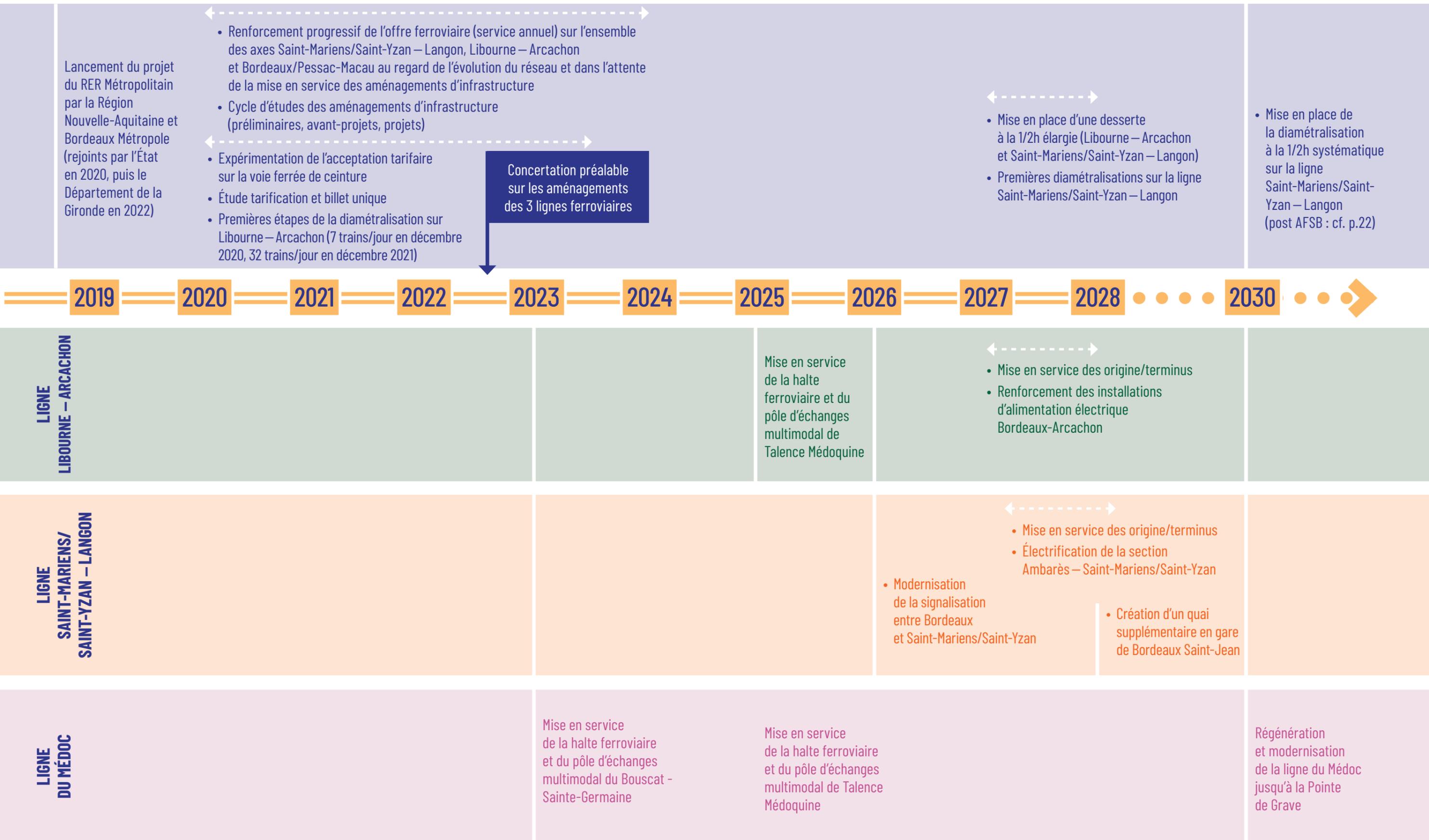
Financés par l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole et la Ville du Bouscat, la halte et le pôle d'échanges multimodal font partie du projet de RER Métropolitain. Les travaux de construction ont commencé fin 2021 et la mise en service est prévue pour mi-2023.



Construction des accès aux quais (escalier et ascenseur) côté parvis

Construction des quais et des brises-vue

# LE CALENDRIER DU PROJET DE RER MÉTROPOLITAIN (volet ferroviaire)



# RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE



Conception - réalisation : EPICEUM - © Photos : SNCF Réseau | SNCF Réseau & Connexions | Région Nouvelle-Aquitaine | Shutterstock | Anthony Querleau - Août 2022