RER MÉTROPOLITAIN

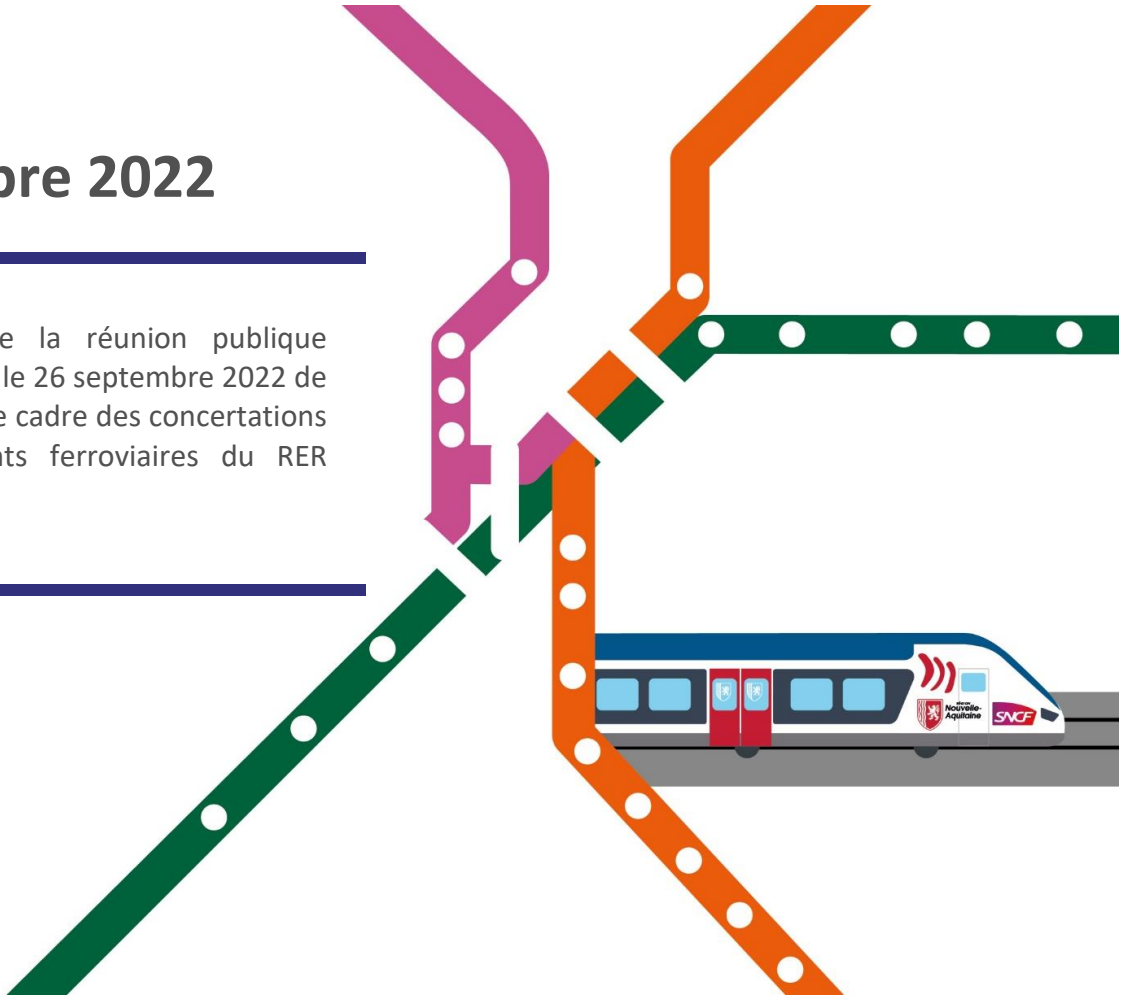
BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

Concertations sur le RER Métropolitain

Réunion publique d'Arcachon

26 septembre 2022

Verbatim complet de la réunion publique d'Arcachon, organisée le 26 septembre 2022 de 18h30 à 20h30, dans le cadre des concertations sur les aménagements ferroviaires du RER Métropolitain.



PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE Liberté Égalité Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

Interne

SOMMAIRE

1 Introductions et présentations du projet3

3

1.1.1 Maire d'Arcachon3

1.1.2 Région Nouvelle Aquitaine5

1.1.3 Bordeaux Métropole6

8

9

2 Échanges avec la salle13

Interne

1 Introductions et présentations du projet

1.1 Introductions

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de nous rejoindre pour cette première réunion publique organisée dans le cadre des concertations sur le projet de RER Métropolitain. On parle de plusieurs concertations, puisqu'il y a bien une concertation sur les aménagements ferroviaires de chacune des lignes TER concernées par le projet. Cette concertation se déroule du 20 septembre au 19 novembre 2022. Je suis Frédéric Fiatte, consultant Res Publica. J'accompagne la maîtrise d'ouvrage dans le déroulement de cette concertation.

Un mot d'abord sur l'ordre du jour qui nous attend. Nous allons commencer par une présentation du projet et du cadre de ces concertations. Madame Claire Marescot, Maire adjointe à l'Urbanisme, aux Transports et à l'Animation à la Ville d'Arcachon introduira la rencontre. Puis, sera organisé un temps d'introduction par les différents partenaires cofinanceurs du projet qui sont représentés ce soir par Ronan Léaustic, sous-préfet de l'Arrondissement d'Arcachon, par Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge des Infrastructures, des Transports et des Mobilités, et par Madame Claude Mellier, vice-présidente à Bordeaux Métropole en charge des Infrastructures routières et ferroviaires. Les garants de la concertation, Denis Salles et Walter Acchiardi, prendront ensuite la parole, puisque cette concertation se déroule sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Édouard Parant, directeur du projet chez SNCF Réseau présentera ensuite le projet, et plus particulièrement le volet ferroviaire et ses aménagements, accompagnés de ses collègues.

1.1.1 Maire d'Arcachon

Claire Marescot, maire adjointe à l'Urbanisme, aux Transports et à l'Animation de la Ville d'Arcachon

Monsieur le sous-préfet, Madame, Messieurs de la Région, Métropole, Département, Messieurs les garants, Mesdames et Messieurs. Bienvenue dans cette belle salle du MA.AT d'Arcachon et merci de votre présence, de votre intérêt pour cette concertation ce soir. Monsieur le maire n'a pas pu, malheureusement, se joindre à nous ce soir. En son nom, je vous souhaite la bienvenue.

Monsieur le maire a toujours été très favorable au bon développement du territoire. Nous serons donc très attentifs également ce soir à ce que les riverains, la commune, les acteurs économiques de la ville, mais aussi que les aspects, comme la technique, qui va nous être proposée, la sécurité, l'environnement, soit en bonne équation. Nous serons avec vous à l'écoute de cette présentation. Je vous souhaite une bonne présentation. Merci beaucoup.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica.

Sans plus attendre, la parole est à Ronan Léaustic, sous-préfet en charge de l'Arrondissement d'Arcachon.

Ronan Léaustic, sous-préfet en charge de l'Arrondissement d'Arcachon

Monsieur le vice-président du Conseil régional, Madame la Vice-présidente de Bordeaux Métropole, Madame l'Adjointe au maire d'Arcachon, Monsieur le Directeur du Réseau Express Métropolitain de

Interne

Bordeaux, Mesdames et Messieurs ici présents, Messieurs les garants que je tiens à saluer, merci d'être présents. C'est toujours important de prendre part à une concertation publique. C'est aussi cela qui fait vivre la démocratie participative. Ce n'est pas un vain mot, car les contributions permettent de mieux prendre en compte les attentes des usagers. C'est notamment une des raisons pour lesquelles nous nous trouvons ici. C'est particulièrement indispensable dans des projets d'aménagement comme celui que nous allons évoquer ce soir.

La Gironde, vous le savez, bénéficie d'une forte attractivité, il s'agit d'un département qui gagne environ 20 000 habitants par an. 30 000 habitants par an, en ce qui concerne le bassin d'Arcachon sur les 15 dernières années. Ce dynamisme n'est pas sans poser d'importants défis. Ils seront sans aucun doute évoqués ce soir, et notamment les importantes migrations, notamment pendulaires. Ce sont des éléments de contexte importants. Le projet de RER répond aux besoins soulevés par le report modal et l'augmentation démographique, en permettant un transport de masse, fiable et décarboné. En tant qu'équipement structurant, le renforcement du RER Métropolitain ouvre la voie à d'autres évolutions indispensables pour rendre l'habitat et les mobilités plus sobres. Je pense notamment à la densification autour des gares et des centres-villes, mais aussi au renforcement des infrastructures cyclables pour permettre un couplage vélo-train plus accessible à tous.

Ces évolutions sont particulièrement cruciales en Gironde où l'habitat dispersé et l'usage individuel de la voiture continuent d'occuper une place prépondérante, y compris en agglomération. À cet égard, et la préfète l'avait indiqué lorsqu'elle était intervenue sur ce même sujet auprès des élus début septembre, il faut inventer des réponses adaptées au temps présent. Il faut passer par une phase de densification de l'habitat. Ce n'est peut-être pas les habitudes, mais ça nous semble des éléments à prendre en compte.

Pour être à la hauteur des ambitions, l'État s'engage fortement aux côtés des collectivités et de l'ensemble des acteurs de l'aménagement. À ce titre, dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2022, un tiers des 42 millions destinés aux études et premiers travaux du RER Métropolitain sont financés par l'État, soit 14 millions. Le RER Métropolitain ne constitue toutefois qu'un pan de l'engagement financier de l'État en Gironde au service des mobilités durables. Les infrastructures cyclables, quant à elles, bénéficient de 3,5 millions répartis à travers 18 appels à projets. Pour les transports en commun, c'est 26 millions répartis à travers 9 projets.

On sait très bien que le train ne sera pas la solution unique. On a besoin de mobiliser un ensemble de réponses de court, moyen et long terme pour parvenir à relever ce défi des mobilités en Gironde. Nous avons besoin pour cela de toutes les institutions. L'État parmi elles prendra toute sa place au travers de la rocade, des autoroutes et de sa politique en matière de mobilité, avec les moyens juridiques et financiers qui y sont associés. Ils sont particulièrement puissants au service d'une politique absolument prioritaire pour le gouvernement et l'État.

Pour autant, nous le savons, l'effort d'adaptation prend du temps et ne peut suffire sans l'engagement de tous en faveur du report modal. Même si l'automobile fait aussi partie des solutions, on le sait, lorsqu'il n'existe pas encore d'offre de transport alternative, mais cela implique forcément un changement de culture par rapport à la voiture individuelle, notamment en faveur du covoiturage. Là encore, l'État, comme les collectivités, met à disposition des usagers des outils et infrastructures qu'il faut encore renforcer. Cela nous pousse à renforcer le partenariat et la culture du dialogue entre services de l'État, collectivités, opérateurs et usagers. Nous devons être à la hauteur des attentes fortes des Girondins en termes de mobilité.

Interne

Comment relever le défi du changement des comportements ? Comment favoriser l'appropriation citoyenne des politiques de mobilité durable ? Ce sont de vastes débats, de vastes questions. C'est pour cela aussi que la concertation publique existe. Je tenais à nouveau à profiter de cette occasion pour vous remercier chaleureusement, vous tous ici présents, l'ensemble des élus. Il y en a un certain nombre dans la salle que je salue. Je remercie l'ensemble des citoyens et des institutions que vous représentez ici tous. Vous êtes nombreux, c'est un motif de satisfaction. Merci à vous tous et bon débat, bonne concertation.

1.1.2 Région Nouvelle Aquitaine

Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

Monsieur le sous-préfet, Madame la vice-présidente, Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités, comme disait un ancien préfet des Landes, ça résume comme cela tout le monde. Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence. Nous sommes ici aujourd'hui car nous avons considéré avec Bordeaux Métropole qu'il était nécessaire d'organiser cette concertation sur les sites Internet qui vous seront présentés tout à l'heure, et qui sont déjà garnis, et à travers une série de réunions publiques qui va nous amener aux quatre coins de ce futur RER.

Pourquoi a-t-on décidé de faire cela ? Comme vous le savez peut-être, en 2018, nous avons voté une feuille de route commune, à Bordeaux Métropole et à la Région, autour du projet de RER Métropolitain. Celle-ci ne comprend pas uniquement du ferroviaire. Il y a déjà des cars express qui ont été mis en place, notamment entre Créon et Bordeaux. Demain matin, je serai en comité de pilotage pour Blaye-Bordeaux en car express. Il y a trois ou quatre autres lignes qui sont prévus au niveau de la Métropole. Il y a également l'idée selon laquelle là où les uns et les autres regardaient cette gare de Bordeaux comme un terminus de tous les trains qui arrivaient à Bordeaux, nous avons estimé, à l'instar de ce qui se fait dans beaucoup de pays européens, que la gare de Bordeaux ne pourrait être qu'un arrêt dans le cadre de lignes qui seraient diamétralisées. C'est-à-dire de faire en sorte que cette gare soit un arrêt et pas uniquement une destination. C'est ainsi que l'on a réfléchi à cette idée de diamétraliser dans un premier temps entre Arcachon et Libourne, puis entre Sainte-Mariens et Langon. S'ajoute ces derniers mois la ligne du Médoc avec l'investissement, que je veux saluer du Conseil départemental de la Gironde, qui va nous permettre d'obtenir un véritable RER. Je ne sais pas si c'est le bon nom, d'ailleurs. Il faudra peut-être lui trouver un petit nom un jour.

Ce RER permettra de desservir en proximité beaucoup d'arrêts, en dehors comme dans la Métropole, pour les trajets domicile-travail, domicile-études, pour aller à un spectacle ou à un match de foot ou de rugby… Notre ambition est extrêmement simple et humble, c'est de dire qu'aujourd'hui, il y a un réseau existant, sur lequel on fait ce que l'on peut.

Nous ne sommes pas là pour évoquer ce que l'on évoque par ailleurs dans les comités de ligne de la Région. Nous sommes là pour évoquer un projet futur qui a déjà une actualité, puisqu'il y a déjà des trains qui sont diamétralisés entre Libourne et Arcachon. Nous votons dès lundi prochain un certain nombre d'études qui vont déboucher sur des travaux pour l'allongement d'un certain nombre de quais, le retournement des trains à Saint-Mariens et à Libourne… Bref, toute une somme de travaux et d'études qui sont encore en cours, qui vont nous permettre dans un premier temps de disposer de trains à la demi-heure. Je suis convaincu qu'avec des trains à la demi-heure, beaucoup de gens vont abandonner la voiture. Si, après-demain, on passe au quart d'heure, c'est définitivement qu'ils abandonneront la voiture, parce qu'ils savent que juste après, il y a un train qui vient.

Interne

Tout cela est un travail de longue haleine. Le temps ferroviaire, j'en sais quelque chose, est un temps extrêmement long. Même le patron de SNCF Réseau le dit. La vérité, c'est que l'on a été un peu à marche forcée sur ce projet de RER, notamment sur la réouverture des haltes ferroviaires. Et ce n'est pas fini. On me posait la question l'autre jour : « Est-ce qu'il peut y en avoir d'autres ? » La réponse est oui, sauf que l'on a déjà fait une feuille de route pour 2028 avec des investissements colossaux. Pour la suite, nous gardons en tête les trains au quart d'heure, de manière à pouvoir faire en sorte qu'il n'y ait plus de raison de garder la voiture et que l'on utilise les transports collectifs.

Est-ce que tout cela suffira ? Je n'en sais rien. Je n'ai pas la prétention de savoir ce que feront nos concitoyens à l'avenir. Ce que je constate immédiatement, c'est que les « grands experts » étaient venus me voir juste à la sortie du Covid pour me dire : « Monsieur Lagrave, vous ne retrouverez pas les chiffres de fréquentation avant 2024-2025. Vous verrez que tout le monde a abandonné le train. » Je leur ai envoyé un petit message récemment pour leur dire merci de leur participation. Ils se sont plantés complètement. La vérité, c'est que l'on est à peu près à 20 % supplémentaires par rapport aux chiffres de 2019 en fréquentation TER Nouvelle-Aquitaine. Tout le monde a aujourd'hui une appétence. Certains me diront que c'est le prix de l'essence. Très bien. C'est formidable. Ça peut être cela, ou d'autres d'explications. Je pense qu'il y a une vraie appétence pour les transports publics au moment même où, malheureusement, on ne s'en occupe pas. Monsieur le sous-préfet, excusez-moi, vous n'êtes en aucune manière responsable de ce que je vais dire, mais la vérité m'oblige à dire qu'aujourd'hui, par rapport à tous les travaux nécessaires en dehors du RER, mais aussi pour le RER, le compte n'y est pas au niveau des financements de SNCF Réseau. Je sais qu'il y a une règle d'or. Il y a plein de choses. Mais dans ce moment où l'on est en train de se parler, où il y a cette appétence pour le transport public, je considère, et je l'ai écrit, je l'ai même écrit publiquement et j'assume complètement mes propos, qu'aujourd'hui, il faut qu'il y ait des investissements massifs, à l'instar de ce qui se passe en Allemagne, en Italie, en Angleterre, partout dans les autres pays européens, sauf en France.

La vérité, c'est que dans les projets de RER, on n'a pas la prétention d'avoir inventé l'eau chaude. Certains me disent : « Vous êtes les premiers. » Je n'en sais rien. À la limite, j'ai tendance à vous dire que ce n'est pas très important. Le problème, c'est que ça se fasse. Il y a d'autres territoires qui sont en train de s'y essayer. Tant mieux, si l'on est plusieurs. Mais ça veut dire qu'il faut des moyens, à la fois pour les infrastructures, à la fois pour les haltes, et aussi pour les offres. Parce que si l'on veut un train à la demi-heure ou au quart d'heure, ça veut dire qu'il faut qu'il y ait plus d'offres. Nous allons faire ce que l'on pourra dans le cadre de nos compétences, y compris, et ce sera délibéré dans peu de temps, acheter de nouvelles rames parce que l'on voit bien qu'il y a besoin de nouveaux matériels sur ce territoire, comme sur d'autres territoires de la Nouvelle-Aquitaine, pour faire en sorte que l'on puisse répondre à une volonté politique. J'ose ce mot, je sais que c'est un gros mot pour certains. C'est un mot que j'emploie à dessein. C'est cette volonté de politique d'avoir comme vision ce report modal, qui est extrêmement nécessaire dans le moment que nous vivons.

1.1.3 Bordeaux Métropole

Claude Mellier, vice-présidente Bordeaux Métropole en charge des Infrastructures routières et ferroviaires

Monsieur le sous-préfet, Madame l'élue d'Arcachon, Monsieur l'élu de la Région, Mesdames et Messieurs. Ce soir, au cœur de nos échanges, c'est le projet du RER. Ce projet tient à cœur à beaucoup de personnes et beaucoup d'organisations. Depuis plusieurs années, la Métropole bordelaise est confrontée à un défi majeur

Interne

de mobilité pour ses habitants et ceux des territoires périphériques. Une réalité sur la Métropole : la hausse de la congestion routière. Comment la réduire ? Face au réchauffement climatique, comment préserver la qualité de la vie ? Comment agir contre la pollution, et surtout, la réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Nous sommes confrontés à ces questions-là. Pour y répondre, les transports collectifs ferroviaires et routiers sont déterminants au point que la Métropole a adopté conjointement avec la Région Nouvelle-Aquitaine en 2018 la feuille de route du RER Métropolitain. Je dois souligner que cette feuille de route a été votée à l'unanimité. Cela confirme ce que vient de dire Monsieur Renaud Lagrave, cette appétence pour les transports en commun. Depuis 2018, il y a eu des évolutions intéressantes. En 2022, par exemple avec la décision du Département de participer au financement. Les partenaires porteurs du projet, il faut les rappeler : la Région, la Métropole, le Département, l'État, SNCF.

Le RER Métropolitain résonne particulièrement dans les objectifs de la Métropole. Il s'inscrit dans la stratégie des mobilités que nous avons adoptée fin 2021. Le RER doit répondre à des besoins croissants de développement. Il doit également permettre de réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transport des habitants des zones périurbaines en offrant des solutions efficaces et interconnectées au sein de la Métropole et vis-à-vis des territoires périphériques. Beaucoup de gens nous interpellent précisément sur ces questions d'interconnexion. Les trajets entre les autres territoires et la Métropole représentent 22 % des déplacements métropolitains, mais 58 % des kilomètres parcourus, et essentiellement en voiture. On voit donc que le RER est un levier essentiel pour la transition écologique des déplacements à l'échelle de la Gironde et en lien avec la Métropole.

Le projet se décline en plusieurs volets. Au-delà du ferroviaire, il y a également un volet routier avec la création de lignes des cars express dans les territoires non accessibles par le train. Ces lignes doivent offrir des liaisons fréquentes et rapides vers la Métropole à l'image de la ligne Créon-Bordeaux, la première à avoir été lancée en 2019 et qui connaît un grand succès. Cinq autres corridors sont prévus et font l'objet d'études. Il y a également le volet tarifaire avec un travail de partenariat entre la SNCF, la Région, la Métropole et le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. C'est une réflexion tarifaire partagée en cours de réflexion, notamment autour du développement du billet unique pour les trajets de bout en bout. Ce travail doit aboutir à la mise en place d'une offre attractive. Il faut le reconnaître, ce billet unique, c'est la clé de la réussite pour le RER Métropolitain.

Un autre volet sur la communication et l'information au public autour du projet pour mieux le faire connaître et mettre en avant ses atouts en termes de services, d'intermodalité, de temps de parcours souvent méconnu par les habitants du territoire. Le mode ferroviaire est pourtant un mode très efficace pour se déplacer. Rapide et capacitaire, il permet de couvrir des courtes ou des longues distances. À titre d'exemple, le RER permettra de faire un trajet Cenon-Pessac en 14 minutes. En voiture, c'est 1 h ou 45 minutes à l'heure de pointe. Le RER permet de gagner du temps et de répondre efficacement aux besoins de déplacement. Il est le mode de transport collectif ayant le plus faible impact carbone par kilomètre et par passager. Il contribue ainsi à la transition énergétique et écologique.

Pour revenir sur le volet ferroviaire, nous portons l'ambition de renforcer la desserte TER, toutes les demi-heures sur tout le réseau et toute la journée sur une amplitude élargie. Le matin, 6 heures. Le soir, jusqu'à 22 ou 23 heures. Avec une desserte dite omnibus, c'est-à-dire desservant tous les arrêts. C'est la mise en place de liaisons traversantes entre les branches de Libourne et Arcachon d'une part, et Saint-Mariens et Saint-Yzan d'autre part. Ce que l'on appelle la diamétralisation, c'est la possibilité d'aller de Libourne à

Interne

Arcachon sans changer de train. Aujourd'hui, sur cette ligne vous avez un train par heure qui est diamétralisé, donc 32 trains par jour. Il est également prévu dans le RER Métropolitain, la création de deux haltes. Une halte au Bouscat Sainte-Germaine connectant la ligne du Médoc et la ligne du tram D. Son ouverture est prévue en juin 2023. Et une halte à Talence-Médoquine, un des éléments structurants du projet métropolitain puisque la halte se situera sur la ligne Libourne-Arcachon et celle du Médoc, Bordeaux-Le Verdon, et la future ligne de bus express Pellegrin. La halte Talence-Médoquine, c'est un élément important et structurant après 75 ans de fermeture. Je pense qu'il faut le souligner. Cela montre combien aujourd'hui le train, le RER Métropolitain, est un élément de réponse efficace pour les déplacements.

Je terminerai sur le fait qu'il faut souligner que la SNCF est le maître d'ouvrage principal du volet ferroviaire. Elle pilote la réalisation de l'opération. Les collectivités financent. Il sera détaillé dans la suite de la présentation les caractéristiques, les aménagements ferroviaires nécessaires au projet RER, et en particulier sur la ligne Libourne-Arcachon.

1.2 Présentation de la concertation

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour ces mots d'introduction et cette présentation des ambitions du projet. Avant de rentrer dans le détail du projet ferroviaire, un mot de Monsieur Salles, garant de la concertation de la Commission nationale du débat public.

Denis Salles, Commission nationale du débat public

Merci. Walter Acchiardi, le cogarant, ne va pas tarder à arriver. Il a eu un léger contretemps. Nous allons vous présenter en quelques mots ce qu'est la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante qui cherche à garantir le droit individuel à l'information, à la participation de toute personne sur les grands projets, les politiques publiques qui ont un impact significatif sur l'environnement. La concertation préalable qui a été décidée, comme cela a été dit tout à l'heure par la maîtrise d'ouvrage et les partenaires, dans le cadre du Code de l'environnement, ici, a pour vocation de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet, des enjeux socio-économiques liés, c'est-à-dire de l'ensemble des impacts qu'il peut y avoir sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire. On doit également être en mesure de discuter des solutions alternatives ou encore des modalités d'information et de participation du public qui va avoir lieu après cette phase de concertation préalable.

Pourquoi des garants ? Comme leur nom l'indique, ils sont là comme observateurs pour apporter des garanties sur le bien-fondé et la bonne poursuite des débats. Nous sommes placés sur le côté car nous sommes indépendants du maître d'ouvrage. C'est la Commission nationale du débat public qui nous a désignés. On se doit de respecter une neutralité vis-à-vis du projet. On est là pour écouter et faire valoir la manière dont se déroulent les débats.

Notre travail a été mené en trois temps. Avant le lancement de la concertation, nous avons mené ce que l'on appelle une étude de contexte, avec une trentaine d'entretiens auprès d'acteurs du territoire. Nous avons d'ailleurs interviewé des personnes qui sont dans la salle. Nous avons mené une analyse de ce contexte territorial sur la nature des enjeux et les publics concernés. Dans un deuxième temps, avec ces éléments, nous avons conseillé la maîtrise d'ouvrage en apportant des recommandations sur le dossier de concertation On a également fait des propositions sur le calendrier et les modalités de la concertation pour que la

Interne

participation publique soit la mieux assurée possible. Le troisième temps, se déroule pendant la concertation. Nous allons participer à toutes les réunions publiques et tous les ateliers, tous les événements qui vont avoir lieu pendant ces deux mois. On est à votre disposition, à la disposition de l'ensemble du public, pour faire remonter des demandes. Tout à l'heure, on vous présentera toutes les modalités d'expression. On est à votre disposition à ces adresses (denis.salles@garant-cndp.fr et walter.acchiardi@garant-cndp.fr) pour répondre ou relayer vos questions. Après la concertation, les garants rédigeront un bilan qui sera rendu public, dans lequel il y aura une synthèse de l'ensemble des observations et des préconisations formulées par le public. Nous donnerons une appréciation indépendante sur la façon dont s'est déroulée la concertation et des recommandations pour la suite.

1.3 Présentation du projet

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Comment s'informer et participer pendant ces deux mois que vont durer les démarches ? Trois concertations, une par ligne, se déroulent en même temps pour des questions de logique et de visibilité du projet RER. Pour s'informer et s'exprimer, plusieurs moyens : le dossier de concertation qui va vous être distribué en fin de réunion, qui sera positionné sur les tables à la sortie, le dépliant d'information que vous avez vu en arrivant, un site Internet dédié : projet-rer-m.fr, sur lequel vous pouvez aussi vous exprimer et retrouver un certain nombre de documents, d'études qui ont été mises en ligne, une foire aux questions également. Vous pouvez aussi y déposer des avis. Nous avons a déjà reçu une centaine d'avis depuis le lancement. Et des registres papier sont disponibles pour les personnes qui veulent s'exprimer par écrit.

Nous sommes à la première réunion publique, située à Arcachon. Il y en aura cinq autres de prévues : une à Talence lundi prochain, à Libourne, à Saint-Yzan-de-Soudiac, à Langon et à Lesparre. Deux ateliers, deux rendez-vous importants, de coconstruction, de discussion entre participants pour alimenter le projet : un spécifique sur la halte Talence-Médoquine, et un plus général, à Bordeaux le 7 novembre, sur les conditions de réussite du projet. Les inscriptions se font en ligne. Nous nous rendons aussi dans les trains et dans l'espace public pour aller voir les usagers qui ne se rendent pas aux réunions pour leur présenter le projet et leur demander ce qu'ils en pensent.

Je passe tout de suite la parole à Monsieur Édouard Parant pour la présentation du volet ferroviaire et de ses aménagements. Il va être accompagné de ses collègues, qui se présenteront tout à l'heure.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Bonsoir. Nous allons vous présenter le projet en deux minutes chrono pour vous le remettre en tête. Après quelques chiffres marquants qui permettent de prendre l'ampleur de ce projet, tant financier qu'en termes de dessertes et de services qui vont être apportés, nous rentrerons un petit peu plus dans le détail avec les différents aménagements qui vont concerner votre territoire. Je serai accompagné de Nicolas Quatremere et Anne-Laure Téchené qui vous détailleront la nature des travaux.

Diffusion de la vidéo de présentation du RER Métropolitain

Vous le voyez, ce projet concerne l'intégralité des lignes qui convergent vers Bordeaux, au nombre de cinq, et quatre d'entre elles sont raboutées pour créer des lignes continues qui permettent aux trains de traverser Bordeaux sans s'y arrêter en termes de terminus. A travers cet objectif, nous espérons des gains de temps

Interne

pour les voyageurs et une attractivité accrue pour le train par rapport à la voiture. Ce soir, ce qui va nous intéresser prioritairement, c'est la ligne Libourne-Arcachon, dont l'objectif de mise en service est planifié à l'horizon 2027. Sur cette ligne, il y a également la création d'une nouvelle halte à Talence-Médoquine qui aura la capacité d'accueillir des voyageurs en provenance du Médoc. L'ensemble de ces aménagements va nécessiter beaucoup d'investissements publics pour les infrastructures (que l'on va vous détailler après) et pour l'achat de trains.

Quelques ordres de grandeur. Le projet représente pas loin de 600 millions d'euros pour les trois lignes. Ce montant est réparti entre quatre cofinanceurs : la Métropole, le Département, la Région et l'État. Par ailleurs, plus de fréquence nécessitera plus de trains. Il y a donc nécessité d'investir dans du matériel roulant pour acheter de nouvelles rames. Cela représente pas loin d'une centaine de millions d'euros. Il s'agit d'un investissement porté pour ces rames supplémentaires entre la Métropole et la Région.

Faisons un petit focus sur la ligne Libourne-Arcachon pour voir quels sont les types d'aménagement envisagés. On a globalement la nécessité d'aménager les terminus. Quand on parle de terminus, c'est là où les trains vont faire demi-tour et, le soir, où ils seront remisés et garés. Un des deux est prévue à Arcachon, l'autre se trouvant à Libourne. Nous avons également une nouvelle halte à Talence-Médoquine. De plus, nous avons besoins d'allonger certains quais pour pouvoir y mettre des trains plus capacitaires et donc emporter plus de clients. Nous avons aussi besoin d'avoir un peu plus de puissance électrique. Il y a donc du renfort de puissance à réaliser. Tout cela doit nous permettre globalement d'atteindre une fréquence de la demi-heure, entre 6 heures et 22/23 heures. Cela a été rappelé. Pour la branche Bordeaux-Arcachon, cela veut dire plus 14 trains par jour par rapport à l'offre de service proposée aujourd'hui.

Sur l'autre branche, c'est beaucoup plus ambitieux. Mais finalement, on sera aussi à 64 trains par jour. Simplement, on part de plus bas. On attend une augmentation de la fréquentation. Aujourd'hui, on est de l'ordre d'un peu plus de 10 000 voyageurs par jour sur cette ligne. On veut multiplier ce chiffre par 2, qui est un peu le leitmotiv de la SNCF, doubler à la fois les voyageurs et le fret. Les prévisions de trafic nous laissent augurer que la clientèle sera au rendez-vous. Pour se le mettre en tête, aujourd'hui, on a une cinquantaine de trains avec une desserte omnibus, c'est-à-dire que toutes les gares de l'axe sont desservies. Demain, ce principe de desserte sera maintenu. Il y aura une égalité de traitement sur toutes les gares. Ces trains iront jusqu'à Bordeaux et poursuivront jusqu'à Libourne. Aujourd'hui, il y a un train par heure et par sens diamétralisé. Demain, il y aura deux trains par heure et par sens qui feront cette ligne de bout en bout.

Je vous propose de nous concentrer maintenant sur le tronçon entre Bordeaux et Arcachon. Il y a trois types d'opérations. Deux concernent véritablement de l'infrastructure. Le troisième concerne la réouverture de la halte. Nous allons maintenant vous détailler ces opérations pour rendre plus concrets les aménagements nécessaires au développement du RER.

Nicolas Quatremere, SNCF Réseau

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis représentant de maîtrise ouvrage pour SNCF Réseau, qui est le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Je représente les équipes qui pilotent la réalisation pour le moment des études et, à terme, des travaux pour les aménagements ferroviaires qui vise à mettre en œuvre le projet de service présenté précédemment.

Le premier projet, c'est l'aménagement du terminus d'Arcachon. Ce sont des aménagements réalisés en gare d'Arcachon, à l'intérieur des emprises ferroviaires. Les objectifs sont de pouvoir accueillir plus de trains

Interne

en gare, d'aménager les voies pour pouvoir répondre à l'objectif d'augmentation du nombre de trains dans une journée, et de pouvoir garer les trains, les entreposer, notamment pour la petite logistique pour que, dès le lendemain matin, le train puisse repartir directement et assurer cette liaison diamétralisée en repartant directement d'Arcachon jusqu'à Libourne et pouvoir réaliser une journée d'activité.

Le poste d'aiguillage qui permet de commander l'ensemble des installations est un poste ancien et mécanique, il ne permet pas de répondre aux besoins du nombre accru de trains. Ce poste sera donc modernisé. À la place, nous allons créer un poste d'aiguillage informatique télécommandé depuis Bordeaux.

Aujourd'hui, le poste se situe à proximité du passage à niveau en sortie de gare, avec un agent de circulation qui commande les installations en voie et le passage à niveau. A l'avenir, cet agent sera localisé à Bordeaux. A Arcachon, nous aurons plutôt un bâtiment technique qui permettra d'assurer la commande des installations, les manœuvres, l'arrivée et le départ des trains, et l'ouverture et la fermeture du passage à niveau pour pouvoir le sécuriser. Un de nos objectifs est de maintenir le niveau de sécurité au niveau de ce passage à niveau.

Un autre objectif est de rester compatible avec les aménagements de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui est un projet en étude en gare d'Arcachon.

Quelques éléments de planning sur ce projet. Actuellement, on se situe en 2022. Nous sommes en train de mener des études d'avant-projet jusqu'en septembre 2023. En septembre 2023, on engagera les études de projet. Ces études visent à préciser le projet et à lancer les marchés de travaux, en visant une mise en service fin 2026 en accord avec l'objectif de la desserte à la demi-heure sur les lignes Libourne-Arcachon en 2027. Nous débuterons les travaux en avril 2024. Ce seront des travaux préparatoires qui concernent, toujours dans l'environnement de la gare, des modifications, des installations de voie et d'alimentation de caténaires.

La deuxième brique du projet de RER Métropolitain sur cette branche Libourne-Arcachon, est le renforcement de l'électrification. La ligne Libourne-Arcachon est électrifiée d'ores et déjà avec un courant 1500 volts continu. Avec l'augmentation du nombre de trains, les études qui ont été réalisées montrent que si l'on ne procède pas à des modifications d'alimentation électrique, il y aura un point de faiblesse entre Lamothe et La Teste-de-Buch.

Le premier objectif est donc de lever les restrictions de puissance électrique pour permettre aux RER de rouler à pleine vitesse.

Le second objectif est de fiabiliser le système d'alimentation électrique de la ligne en créant un deuxième point d'alimentation, ce qui permettra de disposer de deux sous-stations. S'il y en a une qui tombe en panne, la deuxième est là pour prendre le relais. Aujourd'hui, s'il y en a une qui tombe en panne, celle de La Teste, les trains ne peuvent plus circuler sur la ligne. Le deuxième objectif est de renforcer la puissance électrique pour répondre aux besoins supplémentaires liés à l'augmentation des trains. Concrètement, c'est un transformateur. On transforme l'énergie électrique en courant continu, avec du voltage en 1500 volts qui est adapté au matériel roulant. C'est Enedis qui nous donne de l'électricité

Concernant cette sous-station électrique les études portent sur une parcelle ferroviaire à proximité du passage à niveau. Il y avait une ancienne maison de garde-barrière qui était découpée en deux parcelles. Cette parcelle appartient à une entreprise du groupe SNCF. C'est ce site-là qui est privilégié. Une sous-station électrique, aujourd'hui, dans un environnement urbain, c'est un bâtiment de plain-pied en rez-de-chaussée

Interne

qui fait à peu près 8 m sur 15 m. Nous sommes en études d'avant-projet. Nous allons terminer ces études à peu près dans le même calendrier que les aménagements en gare d'Arcachon. On poursuit par les études projet. On lance les marchés de travaux. On réalise les travaux et l'on met en service la sous-station en décembre 2027. On est en cohérence avec la mise en service de l'offre à la demi-heure en 2027.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour ces précisions. Il nous reste un dernier point à aborder. C'est Anne-Laure Téchené, de SNCF Gares & Connexions, qui va nous en parler brièvement. Il s'agit de la halte Talence-Médoquine. On en reparle dans une semaine lors de la réunion publique de Talence, si cela vous intéresse d'entrer plus dans le détail.

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares et Connexions

Bonjour. Je suis Anne-Laure Téchené. Je travaille chez SNCF Gares et Connexions, filiale de SNCF Réseau, qui est exploitant et propriétaire des gares. Le projet de création de la halte et du pôle d'échanges de Talence-Médoquine est un projet qui a trois objectifs. Le premier, c'est de permettre une meilleure accessibilité à des pôles majeurs de l'agglomération bordelaise, campus, CHU, etc. Le deuxième objectif, c'est de mettre en connexion la ligne du Médoc et la ligne Arcachon-Libourne. Le troisième objectif, c'est d'aménager les abords, les espaces publics autour de la halte pour permettre d'accueillir d'autres modes, abris vélos, etc., et de connecter avec le futur bus express.

Concrètement, cela consiste à créer quatre quais. Pour accéder à ces quais, on accédera par une passerelle qui est accolée à l'avenue de la Mission Haut-Brion. Nous aménageons également les espaces au niveau des quais. Il y a deux niveaux, ce que l'on appelle le plateau bas (les quais), mais aussi le plateau haut (la passerelle). L'objectif, c'est de rendre très interconnectée cette halte avec le futur bus express qui passera à Talence. Bordeaux Métropole sera le maître d'ouvrage de l'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges autour de la halte. La présentation détaillée fera l'objet de la réunion publique de la semaine prochaine et lors de l'atelier à Talence.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup, Anne-Laure. Rendez-vous le 4 octobre. Un mot sur le calendrier, Édouard ? Un petit mot sur le calendrier global de la ligne.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Il faut être au rendez-vous fin 2027 pour l'ensemble des opérations qui viennent de vous être présentées, afin que clients et usagers puissent profiter de cette offre de service renforcée.

I

Interne

2 Échanges avec la salle

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup. Nous avons a été un peu longs, on s'en excuse. Si vous souhaitez en savoir un peu plus sur l'un ou l'autre des sujets abordés, c'est le moment de poser vos questions. Je vais me promener dans la salle pour vous passer le micro. Levez bien la main, si vous souhaitez intervenir. N'hésitez pas à vous présenter ou dire si vous êtes représentant d'une structure. Pour les besoins du compte rendu, nous enregistrons cette séquence.

Jean-Claude Duhard, Association Cobartec

Bonjour à tous. Je me présente, Jean-Claude Duhard, association Cobartec, 24 ans d'action sur la mobilité et les améliorations, surtout dans le domaine ferroviaire. Je tenais à resituer le contexte. On a parlé de Bordeaux. On connaît les encombrements bordelais. On les subit. Mais reconnaissez la problématique de notre territoire. Le territoire Barval, c'est 17 communes, 170 000 habitants. Nous venons de rejoindre, voire peut-être dépasser, l'agglomération de Pau. 17 communes d'un côté, 39 de l'autre. Tout cela pour dire qu'au passage, bien que ce ne soit pas à l'ordre du jour, que depuis des années, nous nous sommes battus pour améliorer la desserte TGV. On a eu une suppression pendant cinq ou six ans. On a réussi à obtenir le rétablissement du TGV grâce au sous-préfet de l'époque, avec qui j'avais contacté SNCF. Mais nous ne sommes pas satisfaits, parce que notre territoire n'est desservi que par un aller-retour sur Paris en semaine. C'est le minimum. Nous demandons au minimum deux allers-retours pour effectuer l'aller-retour dans les deux sens. Par rapport à la gare d'Arcachon, il est évident que si nous obtenions un aller-retour supplémentaire, il faudrait aussi obtenir des installations suffisantes. Depuis 15 ou 20 ans, on bagarre pour avoir des infrastructures à la hauteur, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Ensuite, vous l'avez évoqué à juste titre, nous sommes aujourd'hui en 1500 volts. J'ai cru comprendre qu'à terme, ce sera du 25 kV sur le devenir de la sous-station de Lamothe. Je sais aussi qu'il y a un projet de rectification de la courbe de Lamothe pour augmenter les vitesses et revoir l'alimentation intégrale de la ligne à 25 kV, qui serait plus intéressante. Je ne rentre pas dans les détails.

Je reviens sur le projet. Nous n'avons cessé de demander des pass Bordeaux depuis notre fondation. La proposition liminaire nous satisfait. Ce qui nous manque surtout, compte-tenu de l'évolution de la population locale, il n'y a pas eu d'enquêtes de fréquentation des voyageurs. La plupart des voyageurs de la ligne, la première ligne régionale, se dirigent vers la Métropole, à peu près à hauteur de 70 %. Nous aimerons avoir des chiffres plus sérieux. Les autres se rendent vers Arcachon dans l'autre sens. Très peu remontent sur Libourne, voire sur Coutras. Mais le principe tient la route pour nous. Quant à Langon-Saint-Mariens, ce sera une catastrophe à partir de Bordeaux. La seule possibilité, le seul intérêt, et je m'inscris en faux avec la proposition du Conseil régional, c'est qu'il faut réexploiter la ligne de Blaye à Saint-Mariens. Là, vous aurez la possibilité de rentrer plus rapidement sur Bordeaux. Avec des bus, vous allez vous retrouver sur des axes ultra saturés.

Ensuite, le troisième volet, c'est de descendre à Pessac *(pour la ligne du Médoc).* Le projet du Conseil régional, le Triangle des Échoppes, a fait flop. La fréquentation est très basse. Même le Conseil régional, alors qu'on les interpelle, ne donne jamais les chiffres de fréquentation, qui sont ultra bas.

Interne

Pour le moment, je vais laisser la place à d'autres. Mais j'ai une série de questions. Quid du devenir du poste de Lamothe qui devrait être supprimé et télécommandé ? Au passage, on vient de vivre un événement extraordinaire faute d'aiguilleurs. Dans ma carrière, j'ai travaillé à la SNCF pendant près de 38 ans et je n'ai jamais vu en temps normal un manque d'aiguilleurs. Aujourd'hui, ils sont tous concentrés à Bordeaux et vous manquez d'aiguilleurs. Les victimes, ce sont les usagers qui n'ont pas eu de train. Merci.

Participant non identifié

J'utilisais avant très souvent le train quand je travaillais à Bordeaux, Paris, Strasbourg ou Lyon. Le train de nuit n'existe plus. C'est un gros problème. On passait la nuit dans le train, c'était bien. Maintenant, qu'est-ce que l'on fait ? Par ailleurs, le TGV, c'est bien. Il en faudrait un deuxième. C'est nécessaire. C'est bien, pour 2027, d'avoir un train toutes les demi-heures, bravo. J'ai parlé un petit peu tout à l'heure à Monsieur le représentant du Conseil régional. Actuellement, avec le train de 12h06 qui part d'Arcachon vers Bordeaux, ceux qui travaillent à Arcachon, les lycéens ou collégiens, doivent courir pour l'avoir. Je pense que si vous décalez l'horaire de 20 minutes, ils arriveront à pied.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Je me permets d'intervenir. Comme l'a dit Monsieur Lagrave, nous ne sommes pas ici en comité de ligne pour parler de l'usage actuel du réseau. Sur le projet, avez-vous des choses à ajouter ?

Même participant non identifié

Le projet paraît bien. Il y a un progrès. Les gens vont aussi à Mont-de-Marsan. Il y a une base aérienne. Ici, on en a une aussi. Il m'a expliqué pour quelles raisons tous les trains ne s'arrêtaient pas à Biganos. Je pense qu'ici, on est peut-être des retraités, mais on a des enfants qui l'utilisaient et l'on prenait nous-mêmes le train quand on ne prenait pas la voiture pour aller à Bordeaux. Je travaillais à l'aéroport de Mérignac. Prendre le train, c'était très difficile. Mais j'avais quelqu'un qui me prenait à la gare de Cestas. Sinon, impossible. Ce n'est pas si simple que cela de prendre le train et de s'en servir. Pour ceux qui travaillent un peu loin du centre de Bordeaux, c'est extrêmement difficile. S'il faut partir deux heures avant pour arriver au boulot, ce n'est pas possible. Je tiens à le signaler.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Donc, la fréquence à la demi-heure, ça vous paraît plutôt une bonne idée.

Même participant non identifié

C'est une bonne idée. Travaillons là-dessus. Il nous faut davantage de chiffres. Ici, c'est Arcachon. J'espère que vous ferez une réunion à Biganos pour recevoir les gens de tout le coin. Il n'y a pas d'élèves, ici. J'espère que vous allez prendre contact avec les lycéens et les collèges d'Audenge, et tout le reste des CFA, pour avoir leur avis. Merci.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté. Merci. Sachez que l'on était à Biganos vendredi matin sur le parvis de la gare toute la matinée pour rencontrer les voyageurs qui font le trajet régulièrement.

Participant non identifié

Interne

Bonjour. Je suis un particulier qui vient d'acheter une maison à Arcachon alors que j'habite près de Lussac Saint-Émilion. Notre famille va, après quelques travaux, se transférer de là-bas à Arcachon. Actuellement, je suis très concerné par l'ensemble de la ligne puisque je la parcours souvent de Libourne à Arcachon. Aujourd'hui, par exemple, je suis venu en voiture parce que l'on me proposait deux trains plus un autocar. Je n'ai pas compris pourquoi.

Ce que je voulais savoir, c'est pourquoi vous vous obstinez à faire des trains omnibus. Cela rallonge le temps de trajet de manière incroyable. Vous voulez imiter le RER francilien. Je suis d'origine parisienne. Je peux vous dire que les trains sont de trois types différents sur tout le RER francilien : Des omnibus, des semi-directs et des directs. Tout cela s'intercale. Comment voulez-vous attirer beaucoup de gens quand il faut encore presque 1 h pour faire Arcachon-Bordeaux, 1 h 35 pour faire Libourne-Bordeaux ? En voiture, on fait moins. En heures creuses, en tout cas.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. On a bien noté cette question. Souhaitez-vous faire une première série de réponses ou l'on continue à prendre des questions dans la salle ? Je me tourne vers la tribune. Peut-être encore quelques questions. Je les ai notées.

Éric Bernard, vice-président de la Cobas en charge des Mobilités

Éric Bernard, je suis le vice-président de la Cobas en charge des Mobilités. Je représente ici la Cobas, qui regroupe les quatre communes du sud-bassin. Quatre communes, cinq gares et une quinzaine de passages à niveau. On ne peut qu'être en adhésion totale avec le projet, c'est-à-dire à une amélioration de la desserte de notre territoire et de l'ensemble de ses gares. Néanmoins, on a quelques inquiétudes que l'on a déjà exprimées auprès de Monsieur Quatremere, notamment concernant la qualité des installations et la conformité de nos gares, avec les exigences qui sont celles des longueurs de rame, et les conditions d'accessibilité des voyageurs PMR, que ce soit au niveau des gares, mais aussi au niveau des rames.

Par ailleurs, c'est la préservation de la sécurité sur les passages à niveau. C'est l'inquiétude que nous avons de voir fermés quatre fois par heure, pour l'instant, dans un premier temps et peut-être davantage plus tard, les axes de traversée des voies ferrées, que ce soit pour les piétons, pour les cycles ou pour les véhicules automobiles qui demeureront néanmoins. Donc, il y a une inquiétude sur la fluidité des axes qui traversent les voies. Je ne peux pas oublier non plus, et nous en avons débattu pas mal avec vous, les aménagements des gares, et notamment de la gare de La Teste-de-Buch qui est la ville la plus importante du bassin d'Arcachon. C'est tout cela, que l'on veut exprimer. On est en adhésion avec vos objectifs. On en est plutôt globalement heureux. Mais on a quelques inquiétudes sur les moyens mis en œuvre. On est avec vous, et même devant vous. Ce que l'on fait, ce que l'on demande, on en est bien conscients et l'on est heureux que vous soyez une réponse aux préoccupations que l'on vit sur le territoire. Néanmoins, on souhaite que la modernisation du réseau soit une priorité. Cette ligne a 100 ans. On voit des traces de l'âge qui passe, je dirais des alliages qui souffrent de la proximité du milieu marin.

On vous demande, surtout sur les installations, que l'on soit ensemble et rapidement sur le terrain pour que l'on concrétise les aménagements qui permettront les accessibilités, les intermodalités, et tout cela. C'est un point que l'on abordera et que l'on réabordera. Et l'on vous recevra avec grand plaisir dans nos installations et dans nos communes.

Interne

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour cette intervention. Davantage qu'une question, c'était plutôt un point d'alerte que vous souhaitiez soulever sur la question de la sécurité.

David Plagès, Comité régional de vigilance ferroviaire, CGT des cheminots

Bonsoir. David Plagès, je représente le Comité régional de vigilance ferroviaire qui regroupe en son sein 17 associations d'usagers, et la CGT des cheminots. Tout d'abord, merci pour cette présentation. Je suis cheminot. J'ai plus l'habitude de voir des gares qui ferment plutôt que des gares qui rouvrent. C'est un peu le contresens de l'histoire qui est pris. J'en profite, puisqu'il y a Monsieur le sous-préfet. C'est toujours les collectivités territoriales qui sont en train de compenser les manques depuis de nombreuses années et le non-respect des engagements de l'État sur l'infrastructure ferroviaire. Je pense que l'on a besoin de plus de rails, de plus de technologie pour faire circuler plus de trains, de fret, de voyageurs. Quand ça se passe bien comme cela, il faut le souligner. C'est un projet intéressant, la diamétralisation, bien sûr, mais pas que.

Cependant, je pense que l'on est à un carrefour historique. Il y a le débat sur la LGV. Il y a les AFSB, comme on dit, la suppression du bouchon au sud de Bordeaux. Je pense que l'on a une chance historique de pouvoir planifier, y compris un RER plus large. Nous avons mené un peu des travaux, des enquêtes qui mêlent sociologie, déplacements et compagnie. Aujourd'hui, dans le cadre de ce RER, un Arcachonnais qui travaille à Mérignac c'est trop compliqué, il y a des ruptures de séquences, y compris demain en gare de Pessac en prenant le Macau-Pessac, donc une correspondance, et ensuite un Mérignac-Arlac, pour devoir prendre la ligne A du tramway qui va désormais bientôt jusqu'à l'aéroparc. Nous avons parlé du Triangle des Échoppes. Est-ce qu'il ne serait pas possible de l'intégrer dans les AFSB, pour avoir quelque chose de complet et demain pouvoir, sur une certaine partie des sillons, avoir un ou deux trains par période de pointe qui pourraient emprunter directement le Triangle des Échoppes à revers pour aller irriguer cette ligne de ceinture où, avec la création de Bouscat Saint-Germain, on voit bien que l'on a une étoile qui se tisse avec tous les arrêts de tramway ? On a toutes les lignes de tramways qui sont présentes sur cette ligne. Le potentiel, c'est plusieurs dizaines de milliers de navetteurs qui, aujourd'hui, sont privés de la solution de train, y compris dans ce cadre-là. Donc, c'est une des questions posées.

Je ne reviendrai pas, comme l'a fait Jean-Claude Huard de Cobartec, sur Blaye. On le fera à un autre moment. Je pense que l'on a tous ensemble peut-être la possibilité, en profitant des nombreux travaux qui vont avoir lieu avec les AFSB, de pouvoir rendre le RER encore plus pertinent pour que ce soit une réussite. Je pense que l'on a de gros efforts de popularisation à faire. Je ne doute pas que le RER trouve son public au fur et à mesure, mais plus on gagne du temps, plus les routes sont désengorgées et le climat ne s'en porte pas plus mal. Merci.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour cette intervention.

Participant non identifié

Je suis un simple usager et j'ai deux réflexions. La première, j'étais surpris d'apprendre que l'amélioration de la fréquence amènerait une fréquence à deux trains par heure alors qu'en fait, on a déjà dans une grande partie de la journée des trains toutes les demi-heures entre Arcachon et Bordeaux. Il n'y a pas une véritable amélioration. La deuxième réflexion concerne la plage horaire. On arrête à 23 heures. Pourquoi ne pas arrêter

Interne

en même temps que les trams de Bordeaux, ce qui permettrait aux Arcachonnais ou aux autres de pouvoir assister à des spectacles dans la métropole ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces deux questions.

Mickaël Baubonne, participant

Bonjour à tous, Mickaël Baubonne. J'ai lu avec attention le dossier de concertation. On s'aperçoit qu'il y a beaucoup de trous. D'abord, la Métropole avait fixé trois critères pour financer des projets dorénavant en matière de mobilité, à savoir le coût, le bilan carbone et le bilan socio-économique. On trouve une amorce de coût, mais ça ne comprend pas les AFSB. Surtout, on ne trouve aucun bilan carbone. On ne trouve aucun bilan socio-économique. On s'étonne même de trouver des chiffres de fréquentation, 38 000 voyageurs prévus chaque jour. Quand on s'en remet à une étude de Bordeaux Métropole et de la Région Nouvelle-Aquitaine de 2018 qui préparaient une version 1 de la feuille de route, on trouvait 60 950 voyageurs par jour prévus. En 2021, dans le cadre du schéma des mobilités de Bordeaux Métropole, on trouve 55 000. Là, on ne trouve plus que 38 000. On se demande où sont passés les autres voyageurs. J'aimerais bien savoir comment c'est calculé. D'ailleurs, on trouve qu'en 2019, les nouveaux voyageurs ne représentaient que 15 % des 60 950. Là, on est sur 53 % de nouveaux voyageurs. Comment passe-t-on de 15 % de nouveaux voyageurs à 53 % ? Par quel miracle ? Rien non plus sur l'impact sur le réseau urbain. Est-ce que le RER va congestionner les trams ? Est-ce que ça va les décongestionner ? Est-ce que ce sera totalement indifférent ? Par exemple, à Strasbourg, ils prévoient que la mise en place du RER va conduire à 20 000 usagers supplémentaires à la gare de Strasbourg. Si on se retrouve avec 20 000 usagers supplémentaires à la gare Saint-Jean, qu'est-ce qu'il se passe sur la seule ligne de tram qui dessert la gare ? Rien non plus sur l'impact sur la rocade, alors que c'est un projet qui est censé désengorger la rocade. Rien non plus sur l'urbanisme. Normalement, la mobilité, c'est deux choses. C'est la question des transports et la question de l'urbanisme. En l'occurrence, c'est un projet de mobilité qui ne marche que sur une jambe, puisqu'il n'y a que le volet transport, strictement rien sur l'urbanisme. Ce terme n'est abordé qu'une seule fois quand il cite le Code de l'urbanisme.

Ensuite, sur les financeurs, on retrouve Bordeaux Métropole. C'est assez marquant, parce que, dans le dossier de concertation, il est clairement dit, et je suis juriste à la base, mais ça m'a un peu choqué, que la Métropole agit « au-delà de ses compétences ». Devant un juge administratif, il faudra expliquer que la Métropole agit au-delà de ses compétences. C'est la première fois que je vois ça. Je m'interroge sur la légalité de la chose. Des délibérations qui sont annulées, parce que la personne publique qui agit est incompétente, il y en a beaucoup. Ensuite, je m'interroge sur le fait que finalement, la Métropole soit la seule intercommunalité à cofinancer ce projet alors même que ce projet intéresse bien d'autres intercommunalités. Par exemple, Monsieur parlait de la Cobas. C'est bien beau, de fixer de nouveaux objectifs à financer, mais quel est le financement de la part de la Cobas ? Quel est le financement de la part de la Cali ? Le financement de Médoc-Estuaire ? Tout repose sur la Métropole dans le volet intercommunalité. Finalement, on se retrouve avec deux grands gagnants, d'abord l'État qui se retrouve à ne financer sa propre compétence qu'à hauteur de 28 %, bravo. C'est un exploit, sans doute un miracle aussi. Les intercommunalités girondines sont le deuxième gagnant, puisqu'au final, elles se retrouvent à bénéficier d'un projet sans même financer une partie. J'ajoute que la Région n'est pas très loin derrière. Monsieur Lagrave tapait un petit peu sur l'État en disant que l'État devait financer un peu plus. C'est quand même assez fou de retrouver sur un projet d'une compétence régionale, puisqu'il s'agit de faire rouler des trains, la Région qui finance seulement 21 % du projet, derrière

Interne

le Département et la Métropole. La Métropole se retrouve à financer une infrastructure qui va permettre à ses contribuables de la quitter beaucoup plus facilement, mais pas trop loin non plus pour profiter toujours des services publics métropolitains.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces remarques. Est-ce que l'on fait une première série de réponses ? Il y a eu beaucoup de sujets abordés. Sur les sujets techniques peut-être, en premier ?

Édouard Parant, SNCF Réseau

À ce jour, pour répondre à l'interrogation sur le type de courant, il n'est pas prévu de changer le mode ou le type de courant sur cette ligne. J'aurais tendance à dire que le mieux est l'ennemi du bien. Vous avez vu à quelle hauteur se montaient les investissements. Si ça fonctionne avec les infrastructures actuelles, faisons en sorte de concentrer nos efforts sur ce qui doit être modifié. Et ce qui fonctionne bien, gardons-le.

Sur les augmentations de vitesse, il y a peut-être eu des études. Aujourd'hui, elles n'ont pas été jugées nécessaires pour mettre en œuvre et déployer l'offre de service. Donc, ce n'est pas d'actualité.

La réouverture de ligne Blaye – Saint Mariens aux transports ne fait pas partie du programme du RER. La décision de la desservir à nouveau par TER nécessite l'accord des pouvoirs publics. Nous aurons certainement l'occasion de l'évoquer dans le cadre d'autres réunions publiques.

Propos dans la salle hors micro

Donc aujourd'hui, il n'y a pas de projet de réouverture de ligne sur Blaye au titre du RER. Mais je crois qu'il y a des études en cours qui sont cofinancées.

Sur la question de la diamétralisation des lignes, aujourd'hui, finalement, c'est la feuille de route qui a été donnée à SNCF Réseau pour déployer ce projet. Vous verrez, en allant sur le site Internet, qu'il y a des prévisions de trafics qui ont été conduites et qui présentent le pourcentage de clientèle intéressée par cette possibilité de faire des bypass. Globalement, ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a très peu de clients intéressés d'un bout à l'autre de la ligne. C'est majoritairement des flux qui voudront traverser la métropole et donc, c'est sur un périmètre resserré hyper dense que ce service a le plus d'intérêt.

Sur l'accessibilité PMR, ce sujet fait l'objet de deux déclinaisons. L'une au niveau national pour les principales gares, et au niveau régional, il y a un schéma directeur d'accessibilité programmée qui réunit notamment l'État, la Région et SNCF Gares et Connexions. L'ensemble de ces partenaires définissent un agenda pour aménager et mettre aux normes un certain nombre de gares. C'est un sujet important, mais qui n'est pas spécifique au projet de RER. Il concerne l'intégralité du périmètre. J'ai pris note pour Monsieur le vice-président de la Cobas de prendre rendez-vous avec vous sur les thématiques qui sont les vôtres, à savoir la fluidité, la sécurité aux passages à niveau et les questions d'accessibilité.

Propos dans la salle hors micro

Effectivement, en tant que maîtres d'ouvrage, nous avons conduit des études de trafic sur le périmètre du RER avec le modèle des partenaires cofinanceurs. Nous n'avons pas développé un modèle de trafic spécifique au RER. On s'est appuyé sur le modèle existant. Ce modèle et les chiffres que vous avez, c'est le périmètre uniquement des voyageurs dans les trains RER. Il est possible, que les chiffres que vous avez, ce soit

Interne

l'intégralité des gens qui voyagent sur ce même périmètre, avec des TER et des trains semi-directs. Je pense que l'écart entre les volumes de voyageurs se situe là. Mais c'est le même modèle, avec quasiment les mêmes hypothèses actualisées.

Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

Je vais vous répondre, Monsieur. C'est un sujet que l'on est en train de traiter au niveau régional pour pouvoir créer trois types de train, comme vous venez de le dire. Vous avez cité le RER. Vous êtes parisien, ça tombe bien, moi aussi. Je connais un peu la chanson. Les trois types de train, c'est quelque chose que l'on est en train de finaliser. Pour tout vous dire, à chaque fois que l'on fait ça, tous ceux qui habitent sur la ligne nous demandent pourquoi on a supprimé des trains. Tout à l'heure, Monsieur est venu me voir : « Le train de Mont-de-Marsan ne s'arrête pas à Biganos. » Mont-de-Marsan–Bordeaux, il faut 1 h 40 si vous vous arrêtez partout. On a supprimé quatre arrêts sur le train du matin, permettant réduire le temps de trajet à 1h10 (30minutes gagnées). C'est vrai qu'aujourd'hui, la demande qui est faite, contrairement aux idées reçues, c'est la vitesse et d'avoir du temps raccourci dans les transports. On peut le comprendre. Surtout quand on est dans des endroits où il n'y a pas beaucoup de trains, ce qui n'est pas forcément le cas entre Arcachon et Bordeaux. Mais sur d'autres destinations, c'est vrai qu'il y a des trous d'offre. La vérité c'est qu'il faut que l'on ait trois types de train, des trains interurbains qui desservent un maximum, des trains qui font du direct et des trains qui desservent toutes les gares. C'est ce que l'on essaie de s'appliquer à faire en ce moment. On ne pourra pas le faire partout. On essaie de le faire dans un maximum d'endroits, y compris avec des endroits, pour répondre à celles et ceux qui nous disent que leur train ne s'arrête plus, avec des systèmes que l'on va tester dans pas longtemps. En tout cas, j'espère que je vais avoir une étude sur la table dans les jours qui viennent d'arrêts à la demande. Il y a des haltes où il y a une montée, deux montées par jour. Je ne parle pas des lignes ici, mais dans d'autres endroits de la région, pour que l'on puisse tester l'arrêt à la demande par les usagers de manière à desservir toutes les gares, mais pas forcément tout le temps, là où il n'y a pas de passager. C'est un sujet que l'on traite et que l'on souhaite mettre en place.

Pour Monsieur le vice-président de la Cobas, je veux juste vous dire que la Région accueille à bras ouverts tous les projets de pôles d'échange multimodal. Il n'y a aucun doute là-dessus. Partout où l'on peut faire des PEM, on en fait. J'attire votre attention sur le fait que ce n'est pas la Région qui va faire les PEM. La Région cofinance, comme cela s'est fait dans plein d'endroits, avec parfois des fonds européens. Mais elle ne va pas financer elle-même les PEM. De la même manière, elle ne va pas financer les parkings. Je dis ça, parce que ce n'est pas notre rôle. À un moment donné, je suis entièrement disponible pour travailler avec vous. On l'a déjà fait sur la ligne, car il y a des PEM qui ont été refaits et recréés. Il est évident que, si demain, il y a des projets de PEM qui doivent se mettre en place, on est ouverts sur cette question.

Sur la question de la sécurité et de l'entretien, que c'est un travail qui est fait. Il y a déjà eu des travaux faits sur cette ligne. Alors, on me dira : « Pas assez, il en faut encore. » Pas de problème. De toute façon, il y a de l'entretien à faire. Sur les passages à niveau (PN), on va avoir des sujets. Si vous avez un train au quart d'heure, vous allez avoir des fermetures tous les quarts d'heure. Ce n'est pas sans poser de problème sur un certain nombre d'endroits. C'est pour ça qu'à un moment donné, sur un certain nombre de lignes, les suppressions de PN, même s'ils ne sont pas dangereux, ça fait partie des sujets. C'est la même chose quand on fait Bordeaux-Agen, où il y a 150 ou 200 PN. Que voulez-vous faire ? Vous ne pouvez pas accélérer les trains. D'où le fait qu'il faut une ligne au sud de la région qui nous permette d'éviter d'avoir tout ça. Tout ça pour vous

Interne

dire, et ça a été proposé par Monsieur Parant, il faut qu'il puisse y avoir des réunions avec les territoires sans aucun problème.

Sur la question de la fréquence pour aller plus loin le soir en correspondance avec pourquoi pas TBM, je n'ai rien contre. Il y a juste un petit souci, qui est que plus on va allonger les trains le soir, moins il y aura de travaux sur la ligne. C'est à dire qu'à partir du moment où l'on rend la ligne, en admettant qu'il soit minuit, les travaux commencent à 1 heure et qu'ils finissent à 4 heures. Vous avez une plage de travaux extrêmement courte. L'entretien sur les lignes, réalisé en dehors des plages horaires des voyageurs, c'est un sujet de préoccupation pour nous. Moins on laisse de temps, moins il y a de travaux. C'est mathématique. C'est blanc ou noir. Si on ne fait pas de travaux, après, on peut se retrouver avec des ralentissements. Je suis prêt à ce que l'on regarde, mais je veux juste vous dire que l'on a un sujet, qui est qu'il faut laisser du temps pour l'entretien des voies, des passages à niveau, du matériel… Cela dit, si l'on va vers 22 h 30, ça va déjà être joli. Je pense que ça fait déjà des bons moments.

Ensuite, Monsieur, vous nous interpellez, et je laisserai Claude répondre pour Bordeaux Métropole. On serait les grands gagnants, pas les premiers, j'ai bien compris, mais on serait gagnant. On peut le voir comme cela. Ça peut être une option. Il y a l'option qui est plutôt la nôtre, vous l'avez certainement compris, qui est de se dire qu'aujourd'hui, on peut ne rien faire. C'est sûr, ça peut être une option. On ne fait rien et l'on attend que ça se passe. Ce n'est pas l'option que l'on a choisie. L'option que l'on a choisie, c'est non seulement de faire le RER Métropolitain, mais ça vous a certainement échappé que la Région va venir au financement d'AFSB. C'est peut-être deux projets différents, mais à un moment donné, AFSB, c'est financé en grande partie par la Région. Accessoirement, il y a un tout petit détail technique qui s'appelle GPSO et sur lequel on va aussi faire des investissements. Par ailleurs, il y a aussi l'achat des rames qui va être partagé.

Vous dites « hors de leurs compétences ». J'espère cependant, puisque vous êtes juriste, que vous allez regarder toutes les collectivités de France et de Navarre qui font des choses hors de leurs compétences, parce que vous avez du boulot. Y compris quand il y a des collectivités locales qui vont intervenir sur des sujets qui n'ont rien à voir avec ce qu'ils font. Mais ils le font quand même. J'ai tendance à vous dire, tant mieux. Quand on a une volonté politique, il y a des fois où l'on peut se faire rattraper par la patrouille qu'est l'État. Ça arrive quand on est complètement hors des clous. Mais là, objectivement, sur un dossier aussi important qu'est une unité autour de ce territoire pour faire en sorte que l'on désengorge la rocade et au-delà, que l'on pense à ceux qui n'habitent pas uniquement dans la métropole… Parce que tout à l'heure, ça a été dit par plein d'intervenants, le nombre d'habitants qui sont ici. Moi, je pense à ceux qui habitent Agen, Langon, du côté de Saint-Mariens ou ceux qui sont sur le Médoc. Tous ces gens-là aujourd'hui, pour arriver et travailler à Bordeaux… Je suis aussi concerné, habitant Mont-de-Marsan, dès que l'on prend la bagnole, on sait quand on part, mais on ne sait jamais quand on arrive. Considérant ça, pouvoir faire en sorte que ces gens-là, en dehors de la Métropole, puissent véritablement accéder à tout ce qu'il y a comme services pour travailler, pour la culture, pour l'éducation, pour la formation, ça me paraît le sens de l'histoire. Maintenant, on peut ne pas partager ça. Vous dites que les autres collectivités ne financent pas. Mais elles sont bienvenues au club. On n'a jamais empêché personne de venir autour de la table. La preuve. Le Département est venu en 2022, à juste titre à mon avis, en disant que c'était un dossier qui paraissait important. Si demain, d'autres collectivités veulent venir, elles sont les bienvenues. Nous ne sommes pas sectaires. On a ouvert le champ des possibles. Aujourd'hui, il y a des collectivités qui ont pris la compétence transport, d'autres sont AOM. Peut-être qu'à un moment donné, elles vont se dire que ça intéresse aussi leur territoire. C'est la raison pour laquelle il y a plein de discussions en cours dans le cadre de Nouvelle-Aquitaine Mobilité sur ces questions,

Interne

sur les corridors, sur le RER, et je ne doute pas qu'à un moment donné, il y aura des collectivités qui diront : « Ça m'intéresse et je viens dans le dispositif. » Mais ça veut dire qu'il faut convaincre, expliquer. Et vous avez raison de dire qu'il faut beaucoup plus communiquer. C'est pour ça que l'on est là.

Je terminerai sur la question de la réouverture de la ligne vers Blaye. Il y a aujourd'hui une décision qui n'a échappé à personne d'un désengagement de SNCF Réseau depuis des années sur l'entretien du réseau, qui fait qu'aujourd'hui, en plus, il y a un contrat de performance signé entre l'État et Réseau aux alentours de 3,2 milliards alors que tout le monde s'accorde sur le fait qu'il faudrait pratiquement 1 milliard de plus. La Région ne fait pas l'entretien des lignes. Elle paye des péages, dès qu'elle fait circuler un TER. C'est 60 millions d'euros par an que la Région verse à SNCF Réseau pour faire rouler nos trains. Donc, on serait en droit normalement d'avoir des voies entretenues. Une fois que vous me dites que l'on n'a qu'à rouvrir des lignes, non. Vous le faites. Vous venez nous voir. On en discute. Et l'on peut éventuellement partager les choses. Mais on n'en est pas là. Aujourd'hui, il faudrait se mettre d'accord sur le fait que l'on mette déjà le réseau existant en état. Parce qu'il ne l'est pas. On peut parler de Blaye jusqu'à Saint-Mariens, je n'ai aucun problème là-dessus. Mais avant, on va se parler d'Angoulême-Limoges qui est fermé. Il y en a plein, comme cela, qui sont aujourd'hui suspendus avec des limitations de vitesse. Je vous invite surtout à essayer d'aller voir le patron de SNCF Réseau pour faire rouvrir cette ligne, car c'est de sa responsabilité, pas de celle de la Région.

Claude Mellier, vice-présidente Bordeaux Métropole en charge des Infrastructures routières et ferroviaires

J'interviens après mon voisin, mon camarade vice-président de la Région. Je voulais répondre à Monsieur Baubonne qui interpelle la Métropole en disant que l'on serait hors compétences. Effectivement, nous sommes autorité organisatrice et nous sommes habilités à intervenir sur des projets de mobilité qui sont en dehors de notre territoire. Donc, nous ne sommes pas hors compétences sur cette question. Peut-être qu'il faudrait modifier le contenu du dossier.

C'est moi qui avais présenté en 2018 la délibération sur la feuille de route du RER Métropolitain. Je peux vous dire que, quand elle a été votée à l'unanimité, ça a été une immense joie à la Métropole. Tout le monde a applaudi. Effectivement, cette feuille de route répond à une attente au niveau des transports en commun, et notamment l'utilisation du ferroviaire. On a sur la Métropole une ligne de ceinture restée sous-utilisée pendant de nombreuses années. Si je n'avais pas eu mes camarades, dans leur syndicat ou formation politique, qui se sont battus pour une autre utilisation de cette ligne, peut-être que l'on n'en serait pas là aujourd'hui. Mais en 2018, on a mesuré, face à la réalité à laquelle on était confrontés de congestion routière, les difficultés à se déplacer dans la Métropole, qu'on avait sur place des infrastructures sous-utilisées qui pouvaient nous permettre de répondre aux besoins de déplacement. Comme cela a été dit, le RER ne répondra pas à tous les déplacements. Bien sûr qu'il en faudra peut-être d'autres, qu'il faudra réfléchir à d'autres moyens de transport et de déplacement collectif, mais notre objectif, c'est de le rendre beaucoup plus performant. Ce que l'on vit ce soir, c'est cet échange et ces remarques qui sont à mon avis justifiées. Chacun intervient en fonction de ce qu'il ressent et ce qu'il aimerait comme amélioration. C'est pour cela que concernant la Cobas, on peut, comme la Région, discuter avec la Métropole. On a au niveau Métropole discuté avec La Cali concernant le PEM de Libourne Ce qui veut dire que l'on est ouverts pour travailler ensemble en lien avec nos compétences.

Interne

C'est important que les collectivités travaillent ensemble, construisent ensemble, répondent ensemble aux besoins de transport collectif et de déplacement. Mais il ne faut jamais oublier quand même qu'il y a une responsabilité de l'État sur les transports ferroviaires notamment. Là, c'est vrai, la réouverture de la ligne Blaye-Saint-Mariens fait débat. Et c'est un juste débat qui est mené par les habitants du secteur et par d'autres personnes. Là, il faut réfléchir comment, ensemble, on va poser les questions là où elles doivent être posées au niveau des financements. Ce n'est effectivement pas à la Région de rouvrir. Mais la Région peut contribuer et aider dans le débat politique, dans les prises de position.

Je terminerai sur le fait qu'aujourd'hui, notre objectif, c'est de s'attaquer aux inégalités, faire en sorte que les habitants, qu'ils soient dans la métropole ou hors métropole, aient des possibilités de transport en commun avec des horaires adaptés qui leur permettent de pouvoir aller travailler/étudier dans de bonnes conditions. S'il faut améliorer les horaires, c'est un débat que l'on doit mener ensemble. La Métropole prend ses responsabilités tout à la fois au niveau de la Métropole et du RER, mais aussi par rapport aux questions que vous avez posées concernant la Cobas.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Merci pour cette première série de réponses. Il nous reste une vingtaine de minutes. Je vais demander aux personnes qui veulent poser des questions d'être concises. Ce sera la même chose pour les personnes qui répondent.

Pierre-François Bergue, participant

Bonsoir. Je suis Pierre-François Bergue. Ce RER Métropolitain est un très beau projet, mais je me pose une question sur l'arrêt à Libourne. Pourquoi on n'est pas allé jusqu'à Coutras ? Deuxième question : est-ce qu'il y a une concertation avec les mairies pour l'aménagement des parkings ?

Isabelle Merlet, participante

Bonsoir. Isabelle Merlet, jeune retraitée arrivant à Arcachon et ayant connu la région parisienne. Je souhaitais, suite à mon expérience en particulier des galères sur la ligne du RER C, savoir si vous aviez prévu dans votre projet des voies de remisage ou de dégagement quand il y a un problème sur un bout de la ligne, pour que toute la ligne ne soit pas affectée et que la partie de la ligne qui est de l'autre côté de Bordeaux puisse au moins fonctionner, et ne pas se retrouver dans les situations qui sont aujourd'hui bien connues des usagers du RER C de Paris.

Deuxième petite question : puisque vous en êtes à prévoir des aménagements de gare, pourriez-vous bien tenir compte de la totalité des voyageurs ? Certes, on parle des PMR, mais à Arcachon, nous avons beaucoup de seniors et des familles qui viennent en vacances. Aujourd'hui, on peut venir accompagner nos seniors jusque dans les rames. On peut venir chercher sa femme et ses deux enfants chargés de valises. Si demain, vous passez au système RER, vous allez sans doute mettre des bornes d'accès. On va se retrouver comme à la gare Montparnasse pour prendre le TGV. À toutes les bornes, on ne peut pas passer. La SNCF, vous êtes obligés de mettre du personnel derrière pour ouvrir le système. Je ne parlerai pas des vélos.

D'autre part, quand on accède aux gares, et en région parisienne, on le voit, ça devient l'enfer, on ne peut même plus accompagner quelqu'un jusqu'à la gare en voiture pour le déposer. Tout le monde ne sera pas capable de faire du vélo jusqu'à 100 ans. Mais que l'on puisse au moins venir en voiture jusqu'à la gare déposer des gens avec leur voiture ou des mamans avec leurs enfants. J'espère que vous pourrez prévoir

Interne

cela. En tout cas, je suis pour maintenir plus de TGV deux fois par jour et le désenclavement de l'aéroport de Bordeaux.

Philippe Busse, adjoint au maire de La Teste-de-Buch

Bonjour. Philippe Busse, adjoint au maire de La Teste-de-Buch. Patrick Davet, notre maire, est pour le report modal, et nous y travaillons d'arrache-pied à La Teste-de-Buch. C'est très bien que SNCF et la Région concertent sur la modernisation des lignes TER, mais SNCF devrait aussi s'occuper un peu mieux de ses missions sur les ouvrages existants. Je vais compléter un peu les propos de mon collègue de la Cobas. Je reviens sur l'engagement sur le pôle d'échange multimodal de La Teste. C'est le dernier à faire sur le sud-bassin. Le dossier a démarré depuis des années. La mairie de La Teste et la Cobas ont tenté de relancer depuis plus d'un an. Ils se heurtent à de très grosses difficultés. Ils se heurtent à des mauvaises volontés des services de la SNCF. Un courrier de constat d'échec a été récemment envoyé à la Direction régionale de la SNCF et à la Direction nationale. Ce courrier a même été remis par notre maire au conseiller du Président de la République chargé des Transports. Le maire de La Teste souhaiterait trouver un vrai partenaire pour le pôle d'échange multimodal qui est essentiel dans le cadre de la modernisation du TER. Nous sommes heureux que la Région soit présente dans le financement, et peut-être Bordeaux Métropole. Notre maire aussi est très sensible à la sécurité sur le domaine public. J'ajoute que nous sommes préoccupés par la conformité des quais de gare, l'état des supports des caténaires. Là, je rejoins la Région qui dit qu'au niveau de la maintenance, ce n'est pas tout à fait à l'heure. L'état des supports, je constate dans la gare de La Teste des trous dans les supports des caténaires. La sécurisation des passages à niveau, c'est préoccupant. On a à La Teste quatre passages à niveau. Il y en a deux dans le centre-ville. Avec la multiplication des passages, il faut une sécurisation, non seulement maintenue, mais à mon avis, renforcée. Je terminerai par une question technique. La sous-station prévue à Gujan en renforcement, si j'ai bien compris, est prévue d'être alimentée par le réseau 20 kV d'Enedis. Est-ce suffisant pour la puissance de court-circuit nécessaire ? Merci.

Germain Suys, Association Talence Gare Multimodale

Merci. Bonjour, messieurs, dames. Germain Suys, association Talence Gare Multimodale. Je ne vais pas parler de Talence, car vous allez faire une réunion là-bas. Par contre, j'aimerais savoir ce qui vous a poussé à faire une diamétralisation entre Arcachon et Libourne plutôt qu'entre Arcachon et Saint-Mariens. Vous faites la même chose entre Saint-Mariens et Langon. Est-ce que les études de trafic, que vous avez dû faire, ont justifié que l'on abandonne la possibilité d'avoir des TER directs entre Arcachon et Langon ou Saint-Mariens ? Deuxième chose, en ce qui concerne la tarification. Aujourd'hui, c'est la Région Nouvelle-Aquitaine qui gère les transports routiers et les transports ferroviaires. Or, on peut constater que la tarification n'est pas du tout la même en ce qui concerne le coût du voyage pour l'usager. Quand il prend un TER, il paye quelques fois beaucoup plus cher pour faire la même chose, le même trajet, qu'en prenant un bus. Pourquoi le TER, qui est plus économe, coûte plus cher que le bus, qui est plus polluant ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces questions. Je passe la parole à la tribune. Il nous reste une dizaine de minutes.

Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

Je vais répondre sur trois sujets. Le premier, c'est sur la question de la nécessité d'avoir des parkings. Je l'ai dit tout à l'heure. C'est une évidence. Quand on fait les comités de ligne ici, comme dans plein d'endroits, là

Interne

où il y a beaucoup de fréquentation, il y a beaucoup d'usagers qui nous disent : « Je monte à la gare d'avant, car je ne trouve pas de parking à tel endroit. » C'est un vrai sujet. Il doit être pris en compte. On va faire ce que l'on peut sur la partie ferroviaire, mais sur les sujets d'aménagement aux abords des haltes ou des gares, il est évident que les pôles d'échanges sont, de mon point de vue, le sens de l'histoire dans lequel on peut laisser son vélo en toute sécurité, sa voiture, et ainsi de suite. Si les collectivités locales que sont les communes ou les intercommunalités aspirent à avoir plus de trains, voire plus de cars sur certains endroits, je n'ose même pas imaginer qu'elles ne vont pas faire des investissements pour faire en sorte que les gens puissent se garer, laisser leur vélo ou faire le dernier kilomètre avec le transport urbain, s'ils ont la chance d'avoir un transport urbain à proximité. Evidemment qu'il faut des aménagements.

La deuxième chose, c'est qu'à chaque fois que l'on fait des pôles d'échanges, il y a des arrêts minute qui permettent de pouvoir accéder pour déposer une personne plus âgée ou des familles avec beaucoup de bagages, des enfants, tout ce qui nécessite que l'on puisse se garer à proximité, mais dans un temps court. Aujourd'hui, il y a des gares ou des haltes qui ne sont pas encore des pôles d'échanges sur lesquelles il n'y a pas encore ce service.

Est-ce que l'on mettra des bornes de contrôles comme à Montparnasse ? Non. D'abord, sauf si vous me dites que l'on a gagné au loto. Premièrement. Deuxièmement, ça voudrait dire que l'on mette des systèmes de billettique très onéreux. À l'heure où je vous parle, on n'a pas prévu ça. C'est le cas sur les accès TGV à la gare de Bordeaux. En tout cas, sur les TER, ce n'est pas encore le cas. Et ça ne va pas être le cas tout de suite. Sur les gares et les haltes desservies sur le projet de RER et ailleurs, je préfère que l'on mette l'argent sur le réseau plutôt.

Sur la question de la tarification, un TER qui fait Arcachon-Bordeaux tous les jours en heure de pointe, c'est 700 000 € par an. Quand vous prenez votre billet, vous payez 24 % de la réalité de ces 700 000 € divisés par le nombre de voyage. Tout le reste, c'est payé par la Région. Sachant que l'on n'a pas de versement mobilité. C'est sur budget constant. Une fois que l'on s'est dit cela, le prix du car, ce n'est pas 700 000 € par an. Loin s'en faut, et bien heureusement. Quand vous me dites qu'il y a une différence, oui, il y a une différence brutale. Quand vous prenez le car, vous payez 3 à 4 % du prix réel. Aujourd'hui, est-ce qu'il peut y avoir une réflexion sur la tarification ? Oui. Mais la Région a décidé de ne pas la faire seule. Bien que l'on aurait pu faire une tarification seule avec nos trains et nos cars. Non. On a choisi de le faire dans le cadre de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, dont je suis le président, et j'imagine qu'il sera présenté dans une des réunions. Nouvelle-Aquitaine Mobilités, c'est Modalis. Je ne sais pas si vous connaissez. C'est l'application. C'est maintenant de la vente en ligne, et c'est le Syndicat Mixte chargé de travailler sur la tarification unique, une tarification qui soit attractive pour les usagers. Que vous soyez abonné à votre réseau urbain local, au TER, au car, ce n'est pas à vous de regarder ce qui est le moins cher. Ce n'est pas à vous de vous dire : « Il me faut trois tickets. » Non. C'est à nous de nous débrouiller. On n'a pas à laisser les usagers faire trois bornes différentes, une vente par-ci ou par-là, et d'avoir trois tickets avec trois contrôleurs. On va faire un seul billet, la carte Modalis est faite pour ça. Pour les abonnés, ça existe déjà. Ça va exister encore plus fortement dans les mois qui viennent. La vente à l'unité existera de la même manière avec une discussion qui est en cours entre les AOM membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités et la Région pour faire en sorte qu'il y ait des tarifs plus attractifs et que l'on puisse faire en sorte qu'il y ait encore plus d'accompagnement des usagers, notamment financier. Mais à un moment donné, c'est notre argent, ce sont nos impôts qui vont financer la baisse du prix du billet.

Interne

Claude Mellier, vice-présidente Bordeaux Métropole en charge des Infrastructures routières et ferroviaires

Je disais dans la présentation tout à l'heure que le billet unique, c'est la clé de la réussite du RER. C'était ce que je voulais préciser, car si l'on veut que dans leur diversité, les gens puissent prendre ce moyen de déplacement, il faut que l'on arrive ensemble à trouver la solution. On y travaille. Il y a une étude en cours. On va regarder aussi ailleurs comment ça se passe. Notre souci, c'est d'y arriver.

Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

On lance, pour tout vous dire, le recrutement d'un chargé de mission sur cette question à Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Il arrive le 1er octobre. C'est quelqu'un qui arrive d'Île-de-France Mobilités. Il connaît un petit peu comment ça fonctionne. On ne va pas copier l'Île-de-France. On a parlé du RER. Mais on va essayer de faire un peu mieux, si l'on peut, en toute humilité, si l'on peut faire mieux. On regarde aussi ce qui se passe dans d'autres pays européens, notamment sur Prague et sur l'Allemagne, où aujourd'hui, on a des acceptations tarifaires au-delà des zones tarifaires, qui sont relativement intéressantes. Il y a des choix faits, et il ne m'appartient pas de les commenter, sur d'autres territoires français. Nous, on va essayer de s'inspirer de ce qui fonctionne bien et, à un moment donné, si vous voulez, il faut fixer un niveau de recettes pour les uns et pour les autres, et dire : « En fonction de cela, on fait. » Aujourd'hui, le tarif est beaucoup calculé au kilomètre. Est-ce que c'est pertinent par rapport à des zones géographiques ? Ça fait partie des sujets sur lesquels il faut que l'on arrive à avancer et que l'on ait une tarification attractive, notamment pour un certain nombre de publics. Je pense aux plus jeunes ou aux plus âgés. Il faut que l'on ait cette réflexion. Ce ne sera pas prêt demain matin. Je ne sais pas quand ce sera prêt, car ça nécessite beaucoup de travail. On travaille déjà avec Limoges, avec La Rochelle, avec Pau, avec le Pays basque et avec d'autres pour que l'on ait cette harmonisation à l'échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de Modalis.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Je me permets de relancer la discussion sur deux questions qui n'ont pas trouvé de réponse sur les choix qui ont motivé la diamétralisation telle qu'elle est présentée aujourd'hui. Pourquoi ne pas aller jusqu'à Coutras ? Pourquoi avoir choisi ces lignes ?

Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

Je veux juste vous dire que j'ai eu la même question du maire d'Agen. Il m'a demandé pourquoi ils n'y sont pas. Tout à l'heure, on m'a interpellé sur Mont-de-Marsan. On peut tout faire. Mais à un moment donné, il fallait bien que l'on choisisse. Le choix s'est fait aussi au regard des études qui étaient les nôtres par rapport aux origines-destinations. C'est vrai que c'est plus Libourne que Coutras. Le but, c'est de démarrer quelque chose. Certes, il y aura peut-être des manques. Tout à l'heure, j'ai évoqué les haltes qui seront peut-être nécessaires à certains endroits. Il y a peut-être plus de choses à faire à tel ou tel endroit. Peut-être que l'on ajoutera une station plus tard. Mais honnêtement, on est en 2022. On va se fixer 2028 pour réussir cela. Si on y arrive, votre serviteur ou les suivants ou les suivantes écriront une nouvelle page. Mais il faut déjà que l'on arrive à respecter ce que l'on a présenté. C'est des investissements, de l'argent. C'est beaucoup de coordination. C'est beaucoup de travail. Si on arrive déjà à avoir en 2028… Tout à l'heure, j'entendais que l'on était déjà à la demi-heure sur Arcachon. Tant mieux pour vous. Mais ce n'est pas le cas de toute la Nouvelle-Aquitaine. Tous les autres sont bien contents d'avoir la demi-heure demain. Ci, après-demain, on passe au quart d'heure, vous serez les premiers. Ensuite, si l'on a un billet unique pour ça et que l'on a de la

Interne

fréquence encore plus et que l'on ouvre un peu plus le soir et que l'on démarre un peu plus tôt le matin, tant mieux. Si on arrive déjà à faire cela… J'ai écouté la bataille de chiffres, si vraiment ça fonctionne, les chiffres seront dépassés largement par rapport à ce que l'on a aujourd'hui dans les études. À chaque fois que l'on fait un choc d'offres en Nouvelle-Aquitaine… L'année dernière, on a créé un million de kilomètres de train en Nouvelle-Aquitaine. On est à plus 20 % de fréquentation. Si vous mettez plus 20 % de fréquentation ici, vous verrez que les chiffres qui sont aujourd'hui dans l'étude seront balayés. Mais je laisse les sachants nous dire comment il faut penser. Moi, je vous dis mon sentiment. Aujourd'hui, si l'on a le matériel, le billet unique, la fréquence, la régularité, vous verrez que l'on explosera tous les compteurs.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Une réponse complémentaire sur le pôle d'échange multimodal ?

Jean-Luc Gary, directeur territorial SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine

Jean-Luc Gary, directeur territorial SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine. Je vais répondre à Monsieur l'adjoint au maire de La Teste. J'ai rencontré il y a maintenant trois semaines avec Nicolas Quatremere la maire de Gujan, présidente de la Cobas, à mon initiative. Je lui ai proposé de rencontrer le maire de La Teste pour faire avancer ce dossier. J'espère que l'on pourra engager ce débat sur un autre ton que celui que vous avez eu. Ce n'est pas comme ça que l'on fait avancer les dossiers. Je ne sais pas s'il y a eu de la mauvaise volonté de notre part. Je n'ai pas l'impression. Ce que je sais, et vous n'êtes pas responsable, il y a eu un changement de majorité à La Teste, et il y a eu des atermoiements pendant un certain temps au niveau de la commune. Le maire de La Teste voulait un souterrain. Instruits par l'expérience, on préconisait une passerelle. Mais on a mis quelque temps, plusieurs années, à s'entendre là-dessus. Je suis heureux que l'on soit revenus à quelque chose d'un peu plus raisonnable en termes d'aménagement qui nous évitera des problèmes. Tous les éléments sont sur la table pour avancer. Il y a des questions de coût et de prix. C'est toujours pareil. Il y a des coûts qui ont augmenté. On expliquera pourquoi ils ont augmenté, de façon sereine. J'espère que l'on aboutira à un accord. En tout cas, soyez assuré qu'au niveau de l'équipe de la direction territoriale, tout est fait pour faire avancer ce projet. J'espère qu'il en sera de même de votre côté.

Ensuite, un mot à Renaud Lagrave. Il sait ce que je pense concernant la responsabilité de SNCF Réseau et la responsabilité de l'État en matière de gestion et d'entretien des petites lignes. Je ne veux pas que cette péripétie porte atteinte à tout le travail que l'on a fait depuis quelques années pour essayer d'avancer de concert. Pour avoir été dans beaucoup d'autres régions, je sais le travail immense que fait la Nouvelle-Aquitaine en matière de développement du ferroviaire partout où ce n'est pas sa compétence. Cela a été dit et je le redis. L'entretien du réseau, ce n'est pas sa compétence. Les chiffres que citait Renaud Lagrave, c'est sans l'entretien de Réseau et sans l'investissement qui est fait sur le réseau par la Région, au-delà des péages payés. Je tiens à le redire, qu'il n'y ait pas d'ambiguïtés là-dessus. SNCF Réseau sait parfaitement quelles sont ses responsabilités.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup. On a déjà cinq minutes de retard, donc on va glisser vers la conclusion de cette réunion. Je vais juste donner la parole aux garants de la concertation pour un mot ou une réaction sur le déroulement de cette réunion, et la parole à Monsieur le sous-préfet.

Walter Acchiardi, Commission nationale du débat public

Interne

Bonsoir. j'en profite simplement pour rappeler que les contributions arrivent de manière importante. Il y a 110 contributions lancées. On attend vos contributions. C'est l'essentiel de la concertation, les contributions que vous faites oralement, mais aussi sur le site. C'est avec ça que nous réaliserons les bilans des trois concertations. Également vous redire, parce que j'imagine que ça a été dit, que l'on est à disposition personnellement pour des questions liées à la qualité de la concertation. Pas bien sûr sur le projet, parce qu'il y a d'autres personnes bien plus qualifiées que nous pour cela. Merci, et bonsoir.

Ronan Léaustic, sous-préfet en charge de l'Arrondissement d'Arcachon

Merci beaucoup. Merci à vous tous. En conclusion, j'avais prévu à peu près ce que Monsieur le directeur territorial SNCF Réseau allait pouvoir dire sur les quelques interventions un petit peu vives que nous avons pu avoir. Ceci étant, les réponses sont évidemment celles que j'allais vous apporter. Je vous remercie, Monsieur le Directeur, de l'avoir fait à ma place, et l'on se réjouit d'être présents à vos côtés sur ce très beau projet, comme l'a rappelé Madame la Préfète, le 8 septembre devant les élus. Je réaffirme ce que j'ai pu vous dire en introduction. Ce projet de RER Métropolitain est un projet structurant sur lequel l'État investit du temps, de l'argent et de l'énergie. Je tenais à le réaffirmer également sur le pôle multimodal. Monsieur le maire de La Teste et Madame la Maire de Gujan-Mestras, et présidente de la Cobas, le savent également. Là aussi, ça a été indiqué par le directeur de SNCF Réseau. Nous regardons ça de très près. Nous serons présents et attentifs, et aux côtés de la Région sur ce dossier par ailleurs.

Enfin, vous dire, parce que ça nous arrive aussi de temps à autre, qu'il y a un certain nombre de mobilisations financières, DETR/dotation d'équipement des territoires ruraux, toutes ces choses que connaissent les élus, qui nous permettent parfois de participer à un certain nombre d'équipements, de parkings, tel que vous l'avez cité. En tout cas, je réaffirme haut et fort notre soutien sur ce très beau projet. Nous avons besoin d'avancer sur les mobilités. Nous avons besoin d'avancer sur l'ensemble de ces sujets liés au changement climatique, au changement de modèle. C'est extrêmement important. Nous y croyons aussi aux côtés de la Région, de SNCF Réseau. Et vous avez été nombreux, très directs, très passionnés. Mais c'est aussi ça, la concertation publique. Moi, je me réjouis d'avoir été présent ici, ce soir. Merci à Monsieur le Vice-président pour votre présence, Madame la Vice-présidente. Merci également à vous-mêmes, à l'ensemble des équipes autour de vous, et à vous tous qui avez pris du temps, de l'énergie pour être présent ce soir. Et ce n'est que le début, de longues réunions. Je ne doute pas un seul instant qu'elles seront aussi intéressantes que celle-ci. Merci également à Madame l'Adjointe du maire d'Arcachon, et avec vous l'ensemble de vos équipes et Monsieur le Maire, de nous avoir accueillis dans ce magnifique auditorium. Merci à vous tous.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci à toutes et à tous. Vous voyez s'afficher ici les réunions publiques et les prochains rendez-vous de la concertation. Bonne soirée.

Interne