RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

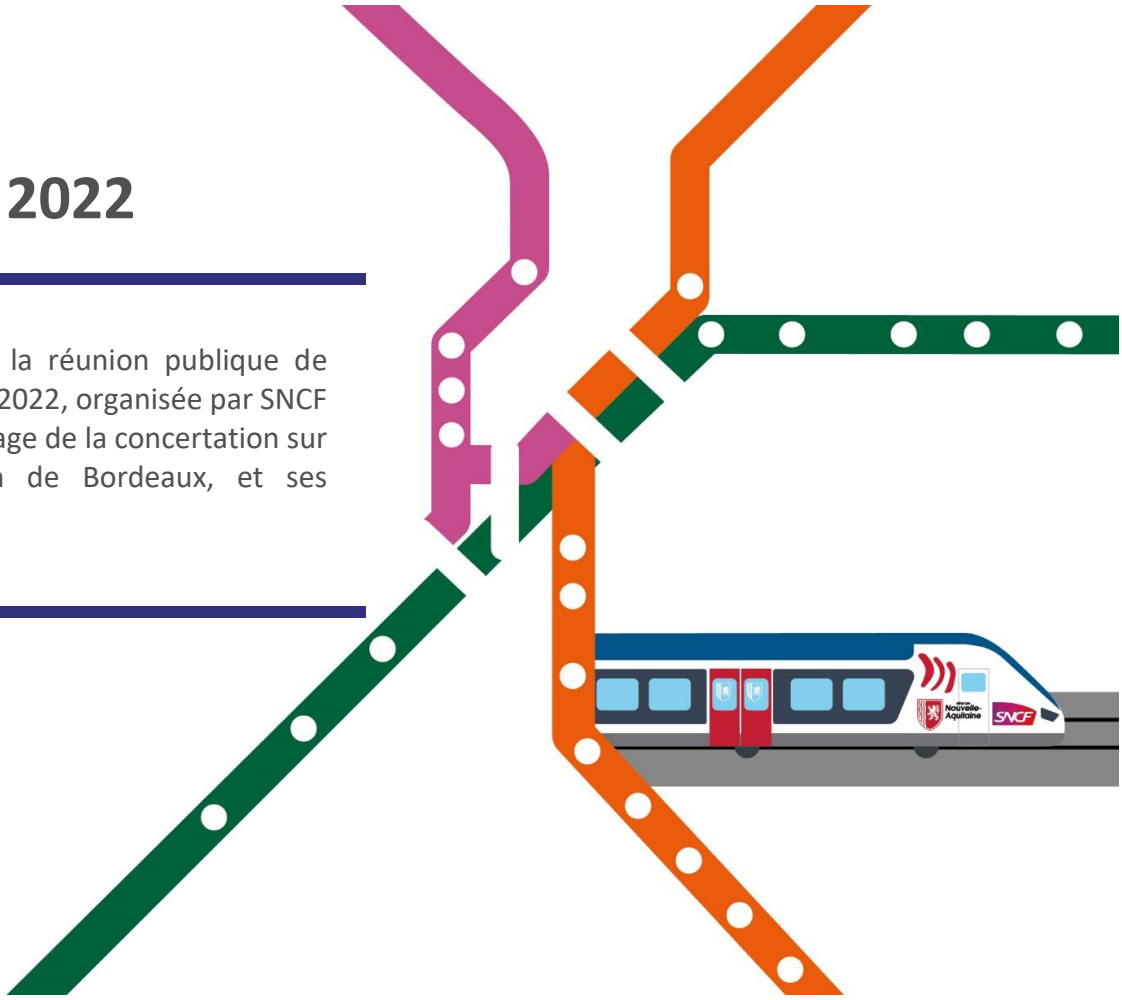
Concertations sur le RER Métropolitain

Réunion publique

à Langon

24 octobre 2022

Verbatim complet de la réunion publique de Langon du 24 octobre 2022, organisée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la concertation sur le RER Métropolitain de Bordeaux, et ses partenaires.



Interne SNCF Réseau

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

Région Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

SOMMAIRE

1 Introduction et présentations du projet 3
1.1 Introductions 3
1.1.1 Maire de Langon 3
1.1.1 Région Nouvelle-Aquitaine 4
1.1.2 Bordeaux Métropole 6
1.2 Présentation de la concertation 7
1.3 Présentation du projet 9
2 Échanges avec la salle 13

1 Introduction et présentations du projet

1.1 Introductions

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci à toutes et à tous de nous avoir rejoints pour cette cinquième réunion publique sur le projet de RER Métropolitain à Bordeaux. La concertation se déroule du 20 septembre au 19 novembre 2022. Je m'appelle Frédéric FIATTE, je suis consultant chez Res publica. C'est nous qui animons la concertation pour la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires. Je vais d'abord vous dire un mot sur ce qui nous attend aujourd'hui. Nous sommes également connectés à distance pour des personnes qui nous suivent en mode webinaire. Donc, quelques consignes pour le bon déroulement. On va uniquement parler dans les micros pour que les personnes à distance puissent nous entendre, sinon ils n'entendront pas les interventions.

Comment la réunion va-t-elle se dérouler ? Le premier temps va durer une quarantaine de minutes, peut-être un peu plus de présentation du projet et du cadre des concertations dans lequel on se situe. Il y aura d'abord un mot d'accueil de Monsieur Jérôme GUILLEM, maire de Langon, une introduction par les partenaires cofinanceurs du projet, ils sont représentés ce soir par Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine et Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente à Bordeaux Métropole en charge des transports en commun. On aura un mot de Denis SALLES, garant de la concertation, désigné par la Commission nationale du débat public, qui nous en dira un peu plus sur son rôle et une présentation des modalités de concertation qui ont eu lieu et qui vont avoir lieu d'ici le 19 novembre. Ensuite, on entrera dans le vif du sujet avec une présentation du volet ferroviaire du projet et de ses aménagements par Édouard PARANT, Directeur du RER Métropolitain chez SNCF Réseau et ses collègues qu'il vous présentera tout à l'heure. Enfin, vous aurez la parole pour des questions-réponses.

1.1.1 Maire de Langon

Jérôme GUILLEM, maire de Langon

C'est un grand plaisir de voir qu'une réunion de concertation se fasse ce soir à Langon. J'en profite pour excuser Renaud LAGRAVE, conseiller régional, qui est très investi et très engagé sur ces sujets de mobilité. Le conseiller régional que je suis ainsi qu'Éric à mes côtés, on mesure son investissement. Il aurait aimé être là, mais il est à Prague sur des sujets de mobilité comme notre autre collègue, Claude MELLIER, de la Métropole. Donc, j'ai plaisir à vous remercier, chers collègues, d'être présents ce soir en tant que coacteur et cofinanceur sur ce projet.

À titre personnel, je souhaite pouvoir dire que ces sujets de mobilité sont au cœur de notre territoire puisque nous avons pris une compétence mobilité à plusieurs intercommunalités. C'est quelque chose qui nous tient particulièrement à cœur, ce sujet des mobilités du quotidien, nous les avons souvent évoquées en lien notamment avec la Métropole depuis 2015 puisque ces concertations ont mené à des réflexions et des structurations de documents, notamment d'urbanisme en ce qui concerne notre Communauté de communes avec une identification d'un quartier de la gare avec un pôle multimodal, et de remercier aussi la démarche qu'a faite Alain ANZIANI en 2020 d'être à l'écoute sur ces sujets de mobilité puisqu'il a contractualisé avec nos territoires sur le sujet du RER -le terme est peut-être mal choisi, ce sera sans doute évoqué ce soir, car

cela ne renvoie pas toujours à des choses très positives- mais ce n'est que ce que l'on nous doit à nous les territoires, ces flux réguliers quotidiens. Donc, ce RER est nécessaire, mais il ne sera probablement pas suffisant puisque le travail de la Région sera complémentaire, et je la sais très à l'écoute.

Donc, je vous souhaite à tous une bonne soirée. Je passe la parole à Éric en tant que cofinanceur sur le sujet.

1.1.1 Région Nouvelle-Aquitaine

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Merci beaucoup, Monsieur le Maire, cher Jérôme, Madame la Vice-Présidente, Monsieur le Garant, Monsieur le Directeur. Tu dis, RER, nom mal choisi, peut-être, mais dans l'aire d'influence de la Ville de Paris, 44 % des gens utilisent les transports en commun ferrés pour leurs déplacements quotidiens au travail. C'est 70 % à l'intérieur de Paris. Donc, on en est très loin. Je crois que dans les grandes métropoles françaises on arrive péniblement entre 15 et 17 %. C'est donc un immense travail auquel on va s'atteler.

Je voudrais d'abord replacer un peu le travail de la Région par rapport à une stratégie globale qui est mise en place depuis maintenant de nombreuses années en matière de soutien des transports ferroviaires. La Région Nouvelle-Aquitaine a un engagement dans la durée vis-à-vis de tout ce qui est du transport ferroviaire. Ce n'est pas simplement sur le RER Métropolitain girondin, cela l'est également sur les petites lignes, les grandes lignes. Évidemment, le fret, mais l'essentiel de notre travail depuis des années, de nos engagements financiers sont largement mis sur les petites lignes, sur ces dessertes fines qui font le quotidien de la plupart des Néo-Aquitains.

J'en veux pour preuve le dernier protocole que l'on a signé avec l'État pour près de 1,5 milliard, dont presque un milliard d'engagements de la Région Nouvelle-Aquitaine pour les dix prochaines années pour améliorer et sauver quelques lignes de desserte fine justement, pour mailler l'ensemble du territoire de Nouvelle-Aquitaine, et dieu sait si ce territoire est vaste en lignes de chemin de fer pour justement rabattre le maximum de population vers le réseau ferré plutôt que d'utiliser la voiture. C'est un enjeu très important pour nous, des investissements matériels très conséquents. Sur les années passées, on est allé jusqu'à 1,4 milliard d'achats de matériels. Ne serait-ce que sur la dernière année, on a demandé de rénover 62 rames pour 212 millions en 2022.

Le quotidien, c'est la priorité à la Région. On parle beaucoup des grandes lignes, mais je vous assure que l'essentiel de ce que fait le service transport à la Région est vraiment tourné vers le quotidien. Je parlerai aussi de la prise en charge du tarif par la Région. Aujourd'hui, 70 % du tarif est pris sur le budget de la Région.

Donc, vous voyez bien que l'on n'abandonne pas, contrairement à ce que je peux lire ou entendre dans un certain nombre de publications, les transports quotidiens. C'est notre passé, c'est notre présent, et c'est largement notre futur par ce que l'on est en train de mettre en place, notamment à travers ce projet de RER Métropolitain que l'on baptisera peut-être autrement dans le futur, un nom qui sonne peut-être plus bordelais, girondin ou néo-aquitain. Je sais que l'on ne manque pas d'imagination en ce domaine.

Ce RER Métropolitain est issu d'une feuille de route entre Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine. C'est un travail qui a été fait en 2018 à la suite d'études préalables en 2017. Nous ont rejoint, l'État avec la loi LOM, le CPER, et tout dernièrement le Conseil départemental de Gironde Très content d'avoir à nos côtés le Conseil départemental de Gironde pour compléter ce projet et aller loin dans le Médoc. Madame

la Maire de Parempuyre, on pense même au Médoc lorsqu'on est à Langon, ce ne sont pas les mêmes appellations, mais on y boit aussi du bon vin des deux côtés.

Les objectifs de ce RER Métropolitain sont au départ deux lignes traversant la Métropole, l'une de Libourne au bassin d'Arcachon et l'autre de Saint-Mariens à Langon, et maintenant la pénétrante vers le Médoc avec l'arrivée dans le pack des cofinanceurs du Conseil départemental de Gironde.

Il y a trois objectifs pour ce RER Métropolitain qui sont pour nous fondamentaux :

- Réduire les inégalités d'accès de l'offre de transport public pour les zones périphériques, pour les zones périurbaines comme on les appelle. Ce n'est pas simplement un projet de transport, c'est un projet de société. Aujourd'hui, le sentiment d'être éloigné des centres de décision, de l'emploi, le nombre de kilomètres que l'on parcourt pour accéder à un certain nombre de services est un élément important du sentiment de déclassement social que peuvent ressentir un certain nombre de personnes. Il y a deux catégories en France dont le lieu d'habitation est très éloigné de leur lieu de travail : il y a les cadres dont on peut supposer que pour la plupart c'est un choix, et les ouvriers dont on peut penser malheureusement que, pour la plupart, c'est subi. Donc, cette priorité est en lien avec une accessibilité maximale, rapide, efficace des transports en commun en sachant que l'on connaît tous aujourd'hui la difficulté de prendre sa voiture en coût et en temps. Donc, pour cela, il faudra enlever un certain nombre de freins en termes de fréquence, de capacité, de trajet, de prix et aussi d'intermodalité, entre les différents moyens de transport parce qu'on ne pourra pas atteindre tous les points que l'on veut pour l'arrivée ou pour le départ avec le train. Il faudra aussi utiliser d'autres moyens, je pense notamment à des bus express.

- Deuxième objectif, c'est la décongestion du réseau routier autour de la Métropole. L'année prochaine, on va fêter -je ne sais pas s'il faut appeler cela fêter- la fin des travaux de la mise en deux fois trois voies des 45 km de la rocade bordelaise. Comme beaucoup l'empruntent très régulièrement, on doit se demander si on n'est pas revenu au point de départ 25 ans après en matière de congestion, pas avec les mêmes chiffres de trafic, mais on arrive là aussi à la congestion. Au niveau de l'arrivée, notamment de l'A62, on est presque à 130 000 véhicules/jour sur la rocade à ce niveau. On sent bien que là aussi le projet de RER Métropolitain a tout son sens puisque de véritables possibilités d'avenir ne seront trouvées qu'à travers le report modal. Le projet qui vous est proposé est tout de même la possibilité dès 2030 d'avoir un augmentation de fréquentation de quelques 20 000 personnes par jour, c'est-à-dire en report modal 6 200 véhicules en moins sur les routes dès 2030, et avec la possibilité de monter jusqu'à l'équivalent de 9 000 véhicules-jour quand on aura atteint la fréquence maximale qui est une fréquence de quinze minutes, c'est l'objectif final de l'ensemble des investissements.

- Le troisième objectif donné est également environnemental, c'est de baisser les gaz à effet de serre et les polluants. Si vous prenez la carte de la pollution automobile sur le secteur Gironde et Métropole, vous voyez bien que vous avez la carte de la rocade avec les différentes entrées des différentes autoroutes. Pour vous donner une idée, les transports en France, c'est 41 % de l'émission de CO^2 à l'échelle nationale, et le transport routier représente 95 % des gaz à effet de serre du transport. Par comparaison, le train représente 0,3 %. Le transport particulier représente 53 %, c'est énorme.

Ce sont donc les trois objectifs principaux. C'est un projet ambitieux, car il y aura beaucoup de travaux. Le calendrier est serré. J'ai parlé de la rocade, vingt-cinq ans. Là, les objectifs, c'est 2027 pour Libourne – Arcachon, fin 2028 pour Saint-Mariens – Langon, et à l'horizon 2030 pour le Médoc. C'est quelque chose comme 680 millions, ce qui est une estimation. Il faut toujours être prudent lorsqu'on n'a pas encore les enveloppes et les marchés ouverts, mais ces 680 millions comprennent 590 millions de travaux et 90 millions pour les rames. On accroît de façon très importante la capacité à transporter, mais il faut aussi du matériel et des infrastructures qui suivent.

Je ne vais pas être plus long parce que l'essentiel portera effectivement sur les questions et les réponses aux questions, et le débat que l'on pourra avoir autour de ce projet qui, je pense, va changer plus que la vie quotidienne des gens. Cela va changer en grande partie la façon dont on va voir l'évolution de ce département autour de sa métropole et le rapport entre le périurbain et la métropole. C'est un sujet récurrent sur la Gironde. Pour moi qui suis un élu landais, cela nous parle parce que par l'A65 de Mont-de-Marsan on est toute de suite à Langon. Je serais donc sûrement l'un des premiers utilisateurs du RER si j'avais une fréquence assez rapide pour me rabattre vers le centre de Bordeaux. Donc, je poserai bien ma voiture de temps en temps en gare de Langon.

1.1.2 Bordeaux Métropole

Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente de Bordeaux Métropole, déléguée aux transports en commun et au stationnement

Bonjour à chacune et à chacun d'entre vous. Je suis toujours contente, quand il y a des sujets de concertation, de voir des salles pleines. Cela veut dire que les habitants du territoire s'approprient le projet et cela ne peut être qu'une bonne chose de venir poser des questions et se renseigner. Donc, je ne vais pas reprendre l'historique depuis 2018, mes collègues l'ont très bien fait, mais simplement pour préciser la volonté de la Métropole et de son président de cette discussion, initiée depuis maintenant deux ans, avec les territoires qui entourent la métropole sur le sujet des transports, parce que c'est important. Effectivement, la Métropole est un élément central, mais nous ne voulons pas occulter les territoires voisins qui sont aussi très importants.

Ce projet de RER métropolitain, je ne vais pas non plus revenir sur le nom, est important pour la transition écologique. C'est important parce que l'on a trop tendance à ne vouloir voir que le tram sur la métropole alors que même sur la métropole, le RER Métropolitain est une bonne chose et il va beaucoup plus vite que le tram. Ce projet, qui a aussi été voté à la Métropole et qui est inscrit dans le schéma des mobilités, va régir les transports métropolitains et bien au-delà puisque l'on parle aussi de cars express, de modes doux dans ce schéma des mobilités.

Ce projet a quatre volets : un volet ferroviaire, un volet routier, un volet tarifaire et un volet sur la communication et l'information.

Sur le volet ferroviaire, il va être développé un peu plus tard par la SNCF.

Sur le volet routier, je viens de le dire, ce sont les cars express qui iront rapidement vers la métropole comme celui de Créon. Il a été le premier en 2019 à offrir ce service en ligne directe parce que cela va tout de même très vite. Ce partenariat a démarré là aussi avec la Région.

Un volet tarifaire, auquel je pense que beaucoup parmi vous s'intéressent, avec , notamment avec l'acceptation tarifaire sur la ligne 42 du Médoc que je prends de temps en temps pour aller à la gare. Elle va être développée sur l'ensemble des gares métropolitaines puisque les discussions sont en cours avec la Région, SNCF et bien sûr la Métropole. Ce travail devrait aboutir très rapidement et offrir une offre tarifaire attractive pour tous les usagers du train.

Sur la communication et l'information, c'est bien qu'il y ait un garant de la concertation, cela me paraît indispensable.

Ce mode de transport collectif, mon collègue l'a dit, est un mode de transport pour l'avenir. La Métropole finance aujourd'hui à 50 % le service, donc la Métropole met aussi beaucoup d'argent parce que c'est indispensable. Il faut absolument le faire, car c'est l'intérêt de tout le monde.

Sur le volet ferroviaire, je ne veux pas être trop longue, car ce qui vous intéresse est surtout de poser des questions et de comprendre comment cela va se dérouler ainsi que le calendrier. Donc, la Métropole est à fond avec la Région, et le Département maintenant. Ce n'est que de cette façon que nous arriverons, en étant ensemble à avancer et à faire avancer le train pour toutes nos villes et pour la région dans son ensemble, pour ce RER que l'on va appeler aujourd'hui Métropolitain.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci beaucoup, Madame de FRANÇOIS. Je vais donner la parole à Monsieur Denis SALLES, garant de la concertation. Il va vous expliquer son rôle et sa mission.

1.2 Présentation de la concertation

Denis SALLES, Commission nationale du débat public

Bonsoir à toutes et à tous. Mon rôle de garant de la concertation préalable volontaire, je le conduis au côté de Walter ACCHIARDI qui est le cogarant qui assiste à d'autres réunions publiques. Il faut tout d'abord dire un mot sur la Commission nationale du débat public. C'est une autorité administrative indépendante qui a pour charge de garantir, en vertu de la Constitution, le droit à l'information et à la participation de tous les citoyens. Cela concerne les politiques publiques et cela concerne aussi tous les grands projets qui ont un impact sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire. En général, le seuil est fixé à partir d'un certain montant d'investissement du projet.

Les maîtres d'ouvrage ont souhaité une concertation préalable volontaire sur ce projet. De quoi s'agit-il ? C'est une disposition du Code de l'environnement qui prévoit que ce type de dispositif permet en amont ou dans la conduite des projets de débattre d'un certain nombre de points qui sont affichés ici. Donc, c'est d'abord de débattre de l'opportunité des objectifs et des caractéristiques du projet. Des enjeux socioéconomiques sont attachés à ce projet, notamment les impacts qu'il peut y avoir sur l'environnement et en matière d'aménagement du territoire. On peut également discuter de solutions alternatives, y compris l'absence de mise en œuvre sur ce type de projet. Enfin, cette concertation préalable a vocation à discuter des modalités d'information et de participation du public qui vont avoir lieu pendant cette phase de concertation préalable, puis à son issue dans la conduite du projet.

Nous nous sommes attelés à ce travail en tant que garants. On est dans une liste nationale de garants. La Commission nationale du débat public nous a choisis parce que nous sommes des régionaux. Walter

ACCHIARDI est de Libourne. Personnellement, j'habite à Bordeaux. Nous devons nous assurer du bon déroulement de cette concertation. Nous sommes indépendants vis-à-vis du maître d'ouvrage. Nous n'avons pas à prendre position sur le fond du projet. En revanche, nous devons veiller à ce que les arguments portés par les uns et par les autres trouvent un lieu d'expression. Donc, nous devons garantir cet accès à la parole et à la prise de parole de tous ceux qui veulent s'exprimer.

Nous avons mené un travail qui se déroule en trois temps :

- Avant le lancement de la concertation (nous avons été désignés au mois d'avril 2022), on a rencontré plus d'une trentaine d'acteurs qui sont au cœur du sujet, que ce soient des élus, des représentants associatifs, des riverains, des représentants de riverains, des acteurs socioéconomiques pour analyser le contexte de ce projet de RER métropolitain. On appelle cela « une analyse de contexte ». Nous l'avons remise au maître d'ouvrage accompagné d'un certain nombre de propositions et de préconisations pour conduire la concertation.

- Dans un deuxième temps, nous avons conseillé le maître d'ouvrage dans la réalisation du dossier de concertation. Vous allez avoir ce dossier ou vous l'avez entre les mains. Nous avons essayé d'ajouter et de proposer des éléments qui nous avaient été soumis par l'enquête préalable. Nous avons également fait des suggestions sur le calendrier et les modalités de la concertation pour assurer la meilleure participation du public. Cela a fait l'objet d'une négociation qui se poursuit d'ailleurs au quotidien pour essayer d'améliorer l'expression du public.

- Le troisième temps est celui du temps de la concertation. Nous allons assister à toutes les réunions publiques. Nous allons aussi dans les ateliers et nous sommes à la disposition de toutes les personnes qui veulent nous interpeler à travers ces mails ou bien vous venez me voir à la fin et l'on essaye de dénouer les problèmes qui peuvent être des problèmes d'accès à la plateforme, des problèmes pour passer de l'information. Vous pouvez compter sur nous pour faciliter ce type de prise de parole.

Que va-t-il se passer après la concertation ? Dans un délai d'un mois après le 19 novembre, puisque la concertation va se terminer à cette date, nous allons rédiger un bilan qui sera rendu public avec une synthèse, des observations et des préconisations formulées par le public. Nous ferons un commentaire sur la méthodologie qui a été retenue pour mener cette concertation avec une appréciation indépendante sur le déroulement et la manière dont s'est déroulée cette concertation avec des recommandations à la maîtrise d'ouvrage sur les étapes ultérieures, jusqu'à l'enquête publique.

Donc, voici les garants, Walter ACCHIARDI, mon collègue, et moi-même. Nous sommes à votre disposition à travers cette adresse ou bien directement. Je vous remercie.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci, Monsieur SALLES, pour ces mots sur votre rôle. Je vais vous présenter rapidement les modalités de concertation qui ont été retenues pour cette démarche. On parle d'une concertation, mais en fait il y a trois concertations, une par ligne, que la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires ont choisi de mener en même temps pour des questions de cohérence vis-à-vis du projet puisque c'est un projet global comme vous l'ont expliqué les partenaires-financeurs. Donc, ces trois concertations se déroulent en même temps du 20 septembre au 19 novembre comme indiqué précédemment.

Pour vous informer et pour vous exprimer, plusieurs modalités sont mises en place. Il y a d'abord le dossier de concertation qui vous sera distribué à la sortie, sur la table d'émargement. Un dépliant d'information vous a été distribué, puis il y a le site internet du projet, dont l'adresse apparaît à l'écran et sur lequel vous pouvez accéder à la plateforme de concertation, déposer des contributions. Il y en a déjà plusieurs centaines sur ce site. Si vous êtes plus littéraires, il y a aussi des registres papier dans toutes les villes qui accueillent des aménagements ferroviaires, et dont la liste s'affiche ici.

Pour échanger, nous avons six réunions publiques. Comme indiqué, nous en sommes à la cinquième. Une réunion s'est déroulée à Arcachon, à Talence, à Libourne, à Saint-Yzan-de-Soudiac, aujourd'hui à Langon et puis à Lesparre la semaine prochaine. Deux ateliers thématiques pour se concentrer sur des aspects précis du projet. Un atelier a eu lieu la semaine dernière sur les aménagements de la halte et du pôle d'échange multimodal de Talence Médoquine, c'est une nouvelle halte qui sera mise en service dans le cadre de ce projet, et un atelier sur les conditions de réussite du projet, qui se déroulera le 7 novembre à Bordeaux à 18h30. Les inscriptions sont toujours ouvertes. N'hésitez pas à vous rendre sur le site.

Nous avons aussi effectué des rencontres dans les trains et dans l'espace public qui se sont achevées la semaine dernière.

Je vais tout de suite donner la parole à Édouard PARANT, directeur du RER Métropolitain, SNCF Réseau, mais avant cela on va diffuser une petite vidéo d'introduction au projet qui le résume dans ses grandes lignes.

1.3 Présentation du projet

Diffusion d'une vidéo : https://www.youtube.com/watch?v=wJofZru8owY

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Bonsoir à tous et à toutes. Vous avez pu voir une présentation des deux principaux volets du RER : son volet ferroviaire et son volet routier. On va s'intéresser ce soir essentiellement au volet ferroviaire en ce qui concerne la ligne Saint-Mariens/Saint-Yzan – Bordeaux – Langon. On va vous présenter avec mes collègues les différents aménagements qui concernent plus spécifiquement votre territoire, la branche Langon – Bordeaux.

Comme cela a été rappelé, les deux opérations qui vont être mises en service en premier sont la halte de Talence Médoquine à l'horizon 2025 et dès la fin de l'année la halte du Bouscat, Madame la Vice-présidente, cela vous intéressera doublement ces deux nouvelles dessertes. Quand on aura créé ces nouvelles portes d'entrée, que l'on sera allé chercher des usagers, des clients, au plus près des nouveaux besoins des territoires, des bassins d'emploi et des bassins de vie, on va devoir augmenter le réseau ferroviaire et ses fonctionnalités pour accueillir plus de trains puisque l'objectif, vous l'avez entendu, est d'offrir un service qui soit régulier à la fréquence d'un train toutes les demi-heures, par heure et par sens, sur une plage horaire étendue et de vous permettre des liaisons traversantes, c'est-à-dire de pouvoir passer de la rive droite à la rive gauche de la Garonne sans forcément avoir une correspondance en gare de Bordeaux Saint-Jean.

Sur la ligne Saint-Mariens – Langon, aujourd'hui, on est sur un objectif de mise en service à fin 2028 de l'ensemble de ces aménagements pour vous offrir ce service. On va regarder un petit peu comment cela se décline. Michel SANCHEZ et Anne-Laure TÉCHENÉ vous présenteront les opérations dans le détail.

La question financière a été évoquée en introduction par Monsieur le Conseiller régional. On aura la nécessité de mobiliser des financements publics de manière importante à la fois pour les travaux et également pour acheter des rames supplémentaires. Plus de trains nécessite l'achat de plus de rames. L'enveloppe est de 590 millions d'euros pour les travaux et 90 millions d'euros pour les trains.

Sur la ligne Langon – Saint-Mariens : cette ligne fait de l'ordre de 80 km. Il y a une vingtaine de haltes. L'objectif est d'assurer une desserte qui soit de type omnibus, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui sur Bordeaux – Langon. Toutes les gares seront desservies à la demi-heure, peu importe la gare entre Bordeaux et Langon. Le budget est tout de même conséquent. On parlait de 600 millions d'euros. C'est quasiment la moitié potentiellement qui pourrait être nécessaire sur cette ligne, la ligne orange, car il y a beaucoup de travaux, on ne vous le cache pas, qui ont été présentés la semaine dernière entre Bordeaux et Saint-Mariens, et quelques-uns concernent tout de même votre territoire. Ils vont maintenant vous être développés.

Je reviens juste un petit peu sur les perspectives de fréquentation et la politique de desserte. La plage horaire qui répond normalement au maximum de besoins, mais pas à tous, on en est bien conscient, s'étend de 6 h à 22 h. Si vous partez à 22 h de Bordeaux, vous arrivez quasiment à 23 h sur Langon. 64 trains par jour, c'est l'objectif cible pour toutes les gares. Sur cette ligne particulièrement, cela veut dire quasiment doubler par rapport à aujourd'hui (+35 trains par jour). En matière de clientèle, on a de l'ordre de 4 500 personnes aujourd'hui sur les deux branches, Bordeaux – Saint-Mariens et Bordeaux – Langon. À l'horizon 2030, si on se place un peu plus loin que la mise en service, on vise 13 000 usagers sur cette ligne.

Je vais céder la parole à Michel SANCHEZ qui va vous présenter les investissements qui vont être réalisés sur votre commune, sur le bassin de vie du Sud-Est de la Gironde.

Michel SANCHEZ, représentant maîtrise d'ouvrage, direction territoriale Nouvelle-Aquitaine SNCF Réseau

Bonjour à toutes et à tous. Michel SANCHEZ, je me présente en deux mots. Je travaille à SNCF Réseau et je collabore avec les équipes de l'ingénierie de la SNCF pour mener à bien le montage des aménagements projetés sur l'ensemble du RER.

Je vais vous parler de l'aménagement du terminus de Langon. Vous avez compris que nous étions tête de ligne sur la diamétralisation depuis Saint-Mariens. À ce titre, nous avons plusieurs objectifs à assurer. Il faut d'abord assurer une desserte accrue en journée, vous l'avez entendu, on est sur un accroissement de 25 circulations par jour, si j'ai bien noté, tout en préservant la particularité de la gare de Langon qui doit aussi assurer un trafic fret, un trafic TGV et également un trafic des trains d'équilibre du territoire à destination de Marseille.

Nous devons également avoir la capacité de garer des rames qui « dormiront » dorénavant systématiquement en gare de Langon. À ce titre, il y aura des opérations de petite logistique qui seront assurées, je vous le détaillerai dans une illustration de la zone concernée relative au nettoyage intérieur des rames, la vidange des eaux usées et le remplissage en eaux des sanitaires. Et autre point important, cet aménagement a été vu en intégrant le projet de mise en accessibilité de la gare de Langon qui est portée en parallèle du programme du RER.

Je propose de passer directement à la diapositive suivante qui donne une vision d'ensemble du projet. Pour vous repérer, vous avez la gare qui est illustrée légèrement sur votre droite en orange. Je vais commencer

par la ~~suite logique des chiffres, c'est celui qui est le moins important pour vous, celui de~~ la zone numéro 1 qui concerne le faisceau de remisage demain de l'ensemble des rames du RER ; l'accès routier sera à aménager, car cette zone technique est complètement enclavée entre les voies de chemin de fer et toute la structuration urbaine autour. Si l'on se déplace du côté bâtiment voyageur, vous avez une vieille halle en béton qui va être démolie pour permettre ainsi la création le long de la voie illustrée par la pastille numéro 4 d'une voie à quai, vous en aurez l'illustration dans quelques instants. Comme je vous l'expliquais, le lien est assuré avec le projet de mise en accessibilité de la gare. Il y a une cohérence entre les deux projets qui sont bien coconstruits.

Sur la diapositive suivante, on aura une vue aérienne de la zone qui vous intéresse plus particulièrement en tant qu'usager. Vous repérez à nouveau le bâtiment voyageur en haut à droite. Ici, en orange, la fameuse halle qui sera démolie et la création le long de la voie 6 d'un quai qui permettra d'accueillir en voie en impasse les rames du RER en particulier, mais pas exclusivement. D'autres voies pourront être mises à disposition ou mises à contribution, mais celle-ci sera une nouveauté en tant que telle.

Sur la diapositive suivante, on a une vue aérienne où se situe à gauche la commune de Toulenne et la gare située un peu plus haut à droite. Ici, la zone technique déjà évoquée qui permettra de faire le remisage et les entretiens de logistique des rames du RER. En partie orangée, la connexion qui s'opèrera depuis la rue des Pins francs ou départementale 116E3.

L'aménagement du terminus s'inscrit dans un planning prévisionnel puisque l'étude préliminaire n'est pas tout à fait terminée. Il s'inscrit dans cette planification avec un phasage classique de sortie d'étude préliminaire, une étude d'avant-projet elle-même suivie d'un ensemble d'études complémentaires pour arriver à une date de travaux qui démarrerait à l'horizon 2027-2028 pour assurer une mise en service cohérente avec la feuille de route de cet aménagement à la fin de cette année-là.

Anne-Laure TÉCHENÉ, directrice de projet, SNCF Gares & Connexions

Bonjour. Je suis Anne-Laure TÉCHENÉ. Je travaille chez SNCF Gares & Connexions qui est la filiale de SNCF Réseau, propriétaire et exploitante des gares. Je vais vous parler du projet qui est lié à la diamétralisation de l'offre de service Saint-Mariens – Langon. Cela ne concerne pas directement le territoire, mais cela va permettre la diamétralisation en gare de Bordeaux Saint-Jean avec la création d'un nouveau quai. L'objectif de ce projet est d'accueillir plus de trains en gare de Bordeaux. C'est également de permettre la diamétralisation en évitant de cisailler des voies. On veut mettre plus de trains entre Saint-Mariens et Langon, mais on ne veut pas qu'ils croisent des TGV, on veut qu'ils puissent circuler dans un « tube » pour que la desserte soit et fiable, . C'est cela l'objectif. On est au début des études.

Concrètement, on se dit que pour éviter les cisaillements entre différentes missions, ce qui est synonyme de potentiels conflits entre train et nuit donc à la régularité, il faut se mettre plutôt du côté Belcier, pas côté Saint-Jean, pour permettre cette circulation en « tube ». On va définir au cours de la première phase d'étude les modes de connexion entre la halle Belcier et le futur quai. Est-ce qu'on se connecte par un souterrain ? Est-ce qu'on se connecte par le hall 3 ? Est-ce qu'on se connecte par la rue ? Pour l'instant, on en est là. Sur le plan, on préfigure l'emplacement du quai. C'est vraiment le début. L'autre vue est sur la maquette 3D de la gare avec le positionnement du nouveau quai.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci beaucoup. Un petit mot peut-être sur le calendrier, Édouard.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Cela vous donne pour l'axe Saint-Mariens – Langon l'ensemble des opérations qu'il y a à mettre en œuvre pour déployer cette offre de service. Beaucoup de travaux ont lieu aux terminus de la ligne, outre ce qui vient de vous être présenté qui vise à augmenter le nombre de trains que l'on pourra accueillir en gare à Bordeaux Saint-Jean. Il y a d'autres opérations un peu plus techniques, ce sont notamment des dispositifs liés à la signalisation ferroviaire qui vont permettre de faire se succéder des trains sur la ligne de manière plus rapprochée, et une réflexion en cours également puisqu'entre Bordeaux et Saint-Mariens la ligne est partiellement électrifiée et demain si l'on veut que le même train électrique aille jusqu'à Saint-Mariens, il faut certainement des adaptations pour avoir la capacité de capter du courant, et donc de la puissance pour sortir du mode traction « diesel ». La plupart de ces opérations devraient être mises en service à l'horizon 2028. La question de l'électrification est un plus gros sujet qui interviendra dans un deuxième temps.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci beaucoup à tous les trois pour cette présentation du volet ferroviaire du projet. On va vous donner la parole en passant au temps de questions-réponses.

2 Échanges avec la salle

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Vous pouvez lever la main. On a déjà trois questions en ligne. N'hésitez pas à vous présenter et nous dire si vous êtes riverain, citoyen…

Habitant de Villenave d'Ornon

J'habite Villenave d'Ornon et je suis là, car j'ai plusieurs questions et j'en aurai certainement d'autres encore après, mais je vais poser les premières. Par rapport à la congestion routière, les flux de circulation… je me pose la question, les gens entre Villenave et Langon, quand ils prennent la voiture et l'autoroute, vers où vont-ils le matin ? Ils vont essentiellement vers la zone de Mérignac, c'est-à-dire l'extra-rocade, ils ne vont pas vers la rive droite pour l'essentiel. Quand vous prenez votre voiture pour aller à la gare Saint-Jean le matin, cela ne pose aucun problème. En revanche, quand vous allez du côté de Pessac Mérignac, ça coince. Je comprends l'effet d'un non-cisaillement pour éviter les blocages en gare de Bordeaux, mais en fait la plupart des Langonais qui arriveront à Bordeaux, ce n'est pas pour continuer sur Cenon. Je ne minore pas l'activité de toute cette zone, mais ce n'est pas vers là essentiellement que les Langonais vont et tout comme les gens de Saint-Mariens ou de Saint-André-de-Cubzac, ce n'est pas à Langon qu'ils viennent travailler.

Autre question, je suis de Villeneuve d'Ornon. Je prends le train de temps en temps et j'ai souvent pris le train. En aménagement ferroviaire, vous parlez de l'électrification sur Saint-Mariens, mais je suis allé aux réunions de consultation sur le TGV Sud Aquitaine en gare de Villenave d'Ornon et on nous a expliqué que pour faire fonctionner les TGV et les trains omnibus, et même à l'époque on ne parlait même pas de RER Métropolitain, il fallait une troisième voie entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans. Est-ce que le RER Métropolitain tel que vous le décrivez passe par la nécessité de faire cette troisième voie ? Même moi à l'époque je contestais cette troisième voie uniquement puisqu'elle était banalisée, c'est-à-dire dans un sens et dans l'autre avec au niveau des gares entre Saint-Médard et Bordeaux un dédoublement, mais au milieu de la troisième voie ces trains allaient dans un sens et dans l'autre. Quand il y a le moindre retard, le moindre incident, les gens finissent par ne plus prendre le train parce que soit le matin ils ne sont pas au travail à l'heure, soit le soir la maman ne peut pas aller chercher son enfant à la crèche parce que le train est en retard. Quand on parle des aménagements ferroviaires, il n'y a pas que l'électrification de Saint-Mariens. Donc, est-ce que pour ce RER Métropolitain les travaux sont liés aux TGV Sud Aquitaine ? Le Conseil départemental, soyons clairs, est-ce qu'il finance le projet parce que, effectivement, il manquait des sous pour le TGV Sud Aquitaine et effectivement la troisième voie, on la fera avec les sous du Conseil départemental ? Puisque vous m'interrompez, je reprendrai mes questions plus tard.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Je ne vous interromps pas, Monsieur, c'est pour laisser un peu la parole tourner, mais je reviendrai vers vous avec plaisir juste après.

Jacques DUBOS, association TRANS'CUB

Jacques DUBOS de l'Association TRANS'CUB. Je voulais intervenir d'abord sur la suite de la réunion à laquelle nous avons participé le 4 octobre dernier à Talence. Nous avons fait un certain nombre de demandes pour avoir de la documentation. En séance, différents interlocuteurs s'étaient engagés à les mettre à disposition.

Nous sommes le 24 octobre et aujourd'hui nous n'avons toujours rien qui a été mis en ligne en sachant que le compteur de la concertation avance et il avance très vite et il ne reste plus beaucoup de jours. Il faut savoir que ces documents sont relativement lourds. Ils vont donc demander du temps pour les étudier. Officiellement, ce soir, je demande une prolongation du délai de cette consultation pour donner le temps d'étudier l'ensemble de ces documents.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

C'est noté.

Jacques DUBOS, association TRANS'CUB

Le deuxième sujet que je voulais aborder était pour resituer le contexte de l'ensemble des déplacements, car on est en train de nous présenter un projet qui résoudrait les déplacements de la métropole. Aujourd'hui, il y a trois millions de déplacements sur la métropole. À l'horizon 2030, on annonce plus 600 000, et ce qu'on nous annonce avec le TER, globalement, il va permettre d'en acheminer 20 000. Donc, on voit le rapport de 20 000 sur 600 000, c'est à peu près trois déplacements sur cent. Ceci pour remettre dans le contexte et pour montrer que quelque part c'est une goutte d'eau dans l'océan des déplacements qui vont avoir lieu sur la Métropole. De plus, une étude interne récente de la SNCF décrit le fait que sur les 20 000 voyageurs, seuls 7 000 en fait seront directement liés à la mise en service du tramway. Donc, cela diminue d'autant le pourcentage que je venais d'annoncer. Donc, 7 000 voyageurs par jour avec deux fois plus de trains et 700 millions d'investissements, cela fait cher le voyageur. Quelque part, cela remet en cause l'utilité du projet. Cela remet aussi en perspective le fait que dans les documents que l'on nous a mis à disposition il n'y a aucune étude socioéconomique sur ce projet.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Vous l'aviez demandé effectivement cette étude.

Jacques DUBOS, association TRANS'CUB

On n'a aucun élément par exemple sur la VAN (valeur actuelle nette), sur le TRI (taux de rendement interne), de ce projet qui permet de juger objectivement de l'intérêt socioéconomique de ce projet. On ne les a pas. Est-ce que cela est prévu ?

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Avez-vous une autre question pour que l'on puisse faire tourner la parole ?

Jacques DUBOS, association TRANS'CUB

Une dernière question par rapport au fait qu'aujourd'hui on nous annonce une multiplication du nombre de TER. Il faut savoir qu'aujourd'hui les TER sont vides à 70 % en moyenne, ce qui est un taux extrêmement élevé. La première chose à faire serait de valoriser le train. Ma question concerne l'harmonisation tarifaire, j'ai déjà posé la question le 4 octobre, entre les bus et les trains puisque les tarifs sont très déséquilibrés l'un par rapport à l'autre. Pourquoi n'y a-t-il pas de réflexion pour la mise en place d'une tarification de carte orange à l'échelle du département qui serait sans doute une des solutions pour faciliter et donner une meilleure visibilité pour les usagers ? Merci.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci beaucoup. Sur cette dernière question, je vous invite à participer à l'atelier du 7 novembre au cours duquel cette question sera abordée.

Je vais proposer à la tribune de répondre à une première série de questions. La question sur le lien entre le projet et la troisième voie que vous évoquiez. Je vous proposerai s'il y a d'autres questions sur ce sujet de les poser juste après, mais d'abord en tribune est-ce que quelqu'un veut répondre, peut-être sur la question de la congestion routière et de ce fait de l'opportunité de la diamétralisation Langon – Saint-Mariens-Saint-Yzan.

Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente de Bordeaux Métropole, déléguée aux transports en commun et au stationnement

Il faut savoir que 22 % des déplacements métropolitains viennent de l'extérieur, mais c'est l'équivalent de 58 % des kilomètres parcourus. Donc, effectivement, si déjà beaucoup de personnes empruntent le train, ils ne seront pas sur la route et c'est le souhait de nous tous ici de désengorger la route. Je ne peux pas vous en dire plus sur le tram aujourd'hui, mais la nouvelle DSP (délégation de service publique) va aussi apporter des améliorations pour les personnes qui vont venir de l'extérieur avec des lignes directes vers l'aéroport et autres.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Bien sûr, Monsieur SARGIACOMO, peut-être sur l'opportunité de la diamétralisation ?

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

En fait, c'est un peu ce que l'on dit au départ, le but est de rabattre progressivement sur le train. À partir de là, cela permet aussi d'ouvrir de nouveaux corridors, notamment sur la ceinture Ouest. Monsieur dit qu'effectivement beaucoup de gens vont travailler à Mérignac, mais c'est quelque chose qui aujourd'hui est en réflexion à partir du point d'arrivée à Bordeaux que l'on puisse emprunter un bus à une haute fréquence qui permette d'arriver sur le secteur de Mérignac Pessac. C'est parfaitement cohérent d'avoir une interopérabilité entre les différents systèmes de transport qui puisse apporter cette souplesse pour les actifs qui peuvent être au centre de Bordeaux, car beaucoup de gens travaillent en centre-ville, mais aussi avec le tram en interopérabilité, et après sur le secteur Mérignac Pessac où il y a de très nombreuses entreprises et de très nombreux sites d'activité.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

J'avais noté d'autres questions : il y a la demande à propos des études. Il y a eu des échanges en l'occurrence par message avec la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet. Peut-être, Édouard, si vous voulez en dire un mot pour dire où on en est.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

D'abord, nous vous invitons déjà à préciser votre demande pour que l'on comprenne mieux quelles données vous attendez de ces études, car il y a une foultitude d'études qui ne sont pas forcément en lien par rapport à ce que vous nous avez demandé. On va vous donner les éléments que vous souhaitez, mais il faudrait que l'on comprenne au-delà de « je veux une étude », quelle information pertinente voulez-vous, car cette donnée pourrait être utile à toutes les personnes de la salle et à tous ceux qui seront sur la plateforme de concertation.

Concernant les données socioéconomiques, on va finaliser l'évaluation socioéconomique du projet Libourne – Arcachon. Pour être en mesure de mener une évaluation socioéconomique, on a besoin d'avoir une certaine maturité dans les études puisqu'il faut avoir la capacité d'un côté de dire combien cela coûte et de l'autre côté il faut être en capacité d'évaluer ce que cela va entre guillemets rapporter à la société. Ce n'est pas un bilan financier, c'est un bilan coûts-avantages pour la collectivité. C'est régi par des textes. Tout ceci est une obligation lorsque l'on va à l'enquête publique, mais pas forcément en concertation. Ces documents seront disponibles pour l'enquête publique et on va le faire pour la ligne qui aujourd'hui a un niveau d'étude qui permet de conduire ce type d'évaluation.

Typiquement, sur la ligne du Médoc, aujourd'hui, le programme n'est pas arrêté. On a une enveloppe financière prévisionnelle, mais on n'a absolument pas un niveau d'étude qui permet de conduire ce type d'évaluation socioéconomique. La seule enquête publique aujourd'hui sur laquelle on se projette, c'est Libourne – Arcachon. Donc, il y aura pour l'enquête publique le dossier d'évaluation environnementale et un dossier d'évaluation socioéconomique comme vous le mentionnez. Si l'on arrive à avoir les premiers éléments de TRI (taux de rendement interne), je pense que cela ne parle pas à beaucoup de gens ce soir, la valeur actuelle nette (VAN), on donnera ces chiffres si on les a.

Vous dîtes, cela coûte cher pour le client, mais il faut garder à l'esprit que le transport en commun conventionné par définition est déficitaire sinon il ne serait pas conventionné, il n'y aurait pas de subvention publique. Donc, on sait très bien que ces projets de transport en commun ne vont pas dégager un flux financier positif, sinon il n'y aurait pas besoin que la Région y consacre 70 % de cofinancement tous les ans.

Chacun se fera un avis sur s'il vaut mieux dépenser de l'argent pour aller chercher quelqu'un à Preignac ou aller le chercher dans le quartier intra-rocade de Bordeaux. C'est sûr qu'aller chercher quelqu'un dans une hyper métropole dense coûte beaucoup moins cher que d'aller chercher quelqu'un qui aujourd'hui est dans un territoire semi-rural. Il n'y a pas de secret à ce sujet. Cela étant, ce sont des choix politiques sur lesquels la SNCF n'a pas à se prononcer. Nous sommes une entreprise gestionnaire d'infrastructures et gestionnaire de réseaux, on met en œuvre le projet que l'on nous a demandé de mettre en œuvre. Ce sont ensuite des choix de société.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Je voulais juste donner la parole à Madame de FRANÇOIS, merci, Édouard PARANT, à propos de la billettique puisqu'il y a eu une question à ce sujet. Comment ce sujet va-t-il être pris en compte dans le cadre du projet ?

Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente de Bordeaux Métropole, déléguée aux transports en commun et au stationnement

Je l'ai rapidement dit tout à l'heure. Il y a actuellement l'acceptation tarifaire sur la ligne 42 qui permet de voir comment on peut faire avec une billettique unique. Avec une carte TBM, vous pourriez prendre le RER ou le TER avec le même billet pour le même tarif. Ce sont les discussions qui ont lieu actuellement entre la Région, la SNCF et Bordeaux Métropole. Elle devrait aboutir d'ici quelques mois. Si l'on veut que l'usager prenne le train et les transports en commun, quels qu'ils soient, mais notamment les modes doux puisque c'est ce dont on parle aujourd'hui, il faut que le prix des billets soit attractif, mais c'est vrai que ce n'est pas forcément bénéficiaire.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Je me permets juste de compléter. Ces réflexions sont menées dans le cadre du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Le syndicat sera présent le 7 novembre à l'atelier, pour expliquer comment ils travaillent et où ils en sont des réflexions sur le sujet.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Un petit complément, on parle d'abonnement, mais aussi de voyageurs occasionnels sur les tarifs. Donc, c'est aussi pour les gens qui viennent à Bordeaux de temps en temps. Ce ne sont pas uniquement les gens de la région, car il y a tout de même beaucoup d'occasionnels à Bordeaux, touristes compris et Landais.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Il y avait la question de Monsieur sur « est-ce que le RER Métropolitain a besoin d'une troisième voie pour circuler en l'état du projet ? »

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Je vous propose de vous apporter un premier niveau de réponse. Ce qui est dans les tuyaux est de pouvoir faire une desserte omnibus. Aujourd'hui, ce que l'on arrive de mieux à construire parmi toutes les demandes que l'on a pour un TER vers Agen, vers Marmande, vers Langon, pour des TGV, des Intercités et quelques sillons de fret, on n'arrive pas à faire mieux que six arrêts sur onze entre Bordeaux et Langon ou neuf arrêts sur onze suivant le moment de la journée. L'ambition que vous avez vue est qu'il n'y ait plus, entre guillemets, de discrimination et que toutes les gares soient desservies avec la même offre. Pour faire cela, on a effectivement besoin d'augmenter la taille du tuyau qui part de Bordeaux. Augmenter la taille du tuyau pour faire partir plus de trains passe par le fait d'ajouter des voies. Combien ? En l'occurrence, c'est une voie sur près de 13 km. C'est ce que l'on appelle les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB).

Donc, oui, cet aménagement est utile au RER. Il ne servira pas qu'au RER, mais il servira au RER pour faire la desserte omnibus et la desserte traversante.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Il y avait la question : « le Département est-il entré dans le projet dans le cadre de ces aménagements ou l'entrée du Département dans le sujet est bien lié à la ligne Médoc, comme cela a été précisé en introduction ? Le Département n'est pas présent ?

Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente de Bordeaux Métropole, déléguée aux transports en commun et au stationnement

Je ne veux pas parler pour le Département puisque je ne suis pas conseillère départementale, mais je pense que le Département est très impliqué justement dans tout ce qui est pour le Département le RER girondin, je vais le dire comme cela.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Le Département qui a rejoint les partenaires-financeurs un peu plus récemment.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

On peut ajouter que le Département est effectivement arrivé en 2022et cela se voit dans les plans puisque la pénétrante Médoc n'existait pas avant. Donc, il est bien entré pour cela.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

D'accord. Je vais prendre une deuxième série de questions.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Christian TAMARELLE, je suis le maire de Saint-Médard d'Eyrans. Je suis content parce que dans le cadre de votre présentation vous n'aviez pas parlé des AFSB. Là, vous venez de les évoquer puisque ce projet de RER Métropolitain est calqué avec les AFSB, on est bien d'accord. C'est-à-dire Bordeaux Saint-Jean et sortie de Saint-Médard d'Eyrans. Vous venez de le dire. Le confirmez-vous ? Vous avez parlé d'une troisième voie, c'est le projet des AFSB et une quatrième voie dans les haltes.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Qu'entendez-vous par calquer ?

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Vous confirmez que le projet de RER Métropolitain est bien calqué à celui des AFSB ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Il est compatible. Les AFSB sont nécessaires au déploiement d'une desserte omnibus à la fréquence de…

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Donc, le mot calqué ne vous plaît pas.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Je peux vous dire que c'est utile et nécessaire pour les aménagements ferroviaires.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

C'est français, calqué. Cela veut dire que s'il n'y a pas les AFSB, il n'y a pas de RER Métropolitain puisque les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, c'est la création d'une troisième voie, plus une quatrième voie dans les gares.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Oui.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Or, vous avez dit, et vous le confirmez, que pour le RER Métropolitain il est nécessaire d'avoir une troisième voie.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Ces aménagements vont permettre de déployer la desserte RER telle qu'on la souhaite, c'est-à-dire deux trains par heure…

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux vont vous permettre de réaliser le RER Métropolitain.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Oui.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Quelle est votre question ?

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

C'était une première question, mais si vous le permettez, on peut s'exprimer parce que les réponses sont longues, donc les questions peuvent être un peu longues, sinon on n'a rien à faire ici.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Oui, allez-y, mais il y a d'autres personnes qui attendent.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Les débats, j'y suis depuis dix-sept ans. Vous n'allez pas m'empêcher de parler aujourd'hui, surtout un élu de la République.

Si le cadencement va être supérieur, et vous avez annoncé 64 trains, donc vous avez prévu en concertation avec les gens qui mènent les AFSB d'avoir aussi des protections acoustiques pour les gens qui vont subir cet afflux de trains dans les communes.

Est-ce que vous le confirmez aussi ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Oui, dans les projections de trafic qui ont servi au dimensionnement des protections acoustiques pour les riverains des AFSB, ils prennent en compte la desserte du RER.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

C'est-à-dire que vous prenez en compte les PLU des communes où il y a des zones à urbaniser qui ne sont pas aujourd'hui urbanisées et qui vont nécessiter des équipements pour que le jour où ces zones seront urbanisées il n'y ait pas de nuisance pour les personnes qui auront construit, c'est cela la vérité.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Je n'ai pas la charge du projet AFSB…

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

D'accord, mais vous ~~le~~ menez en concertation.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

J'essaye de traduire ce que vous nous exprimez ce soir.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Est-ce que je m'exprime mal ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

On dimensionne des protections acoustiques pour des zones qui demain seront constructibles et sur lesquelles les gens vont construire des maisons ?

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Elles sont inscrites aujourd'hui au PLU comme telles.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Il faudra vérifier, mais je pense que c'est le dernier arrivé qui s'adapte, mais je ne suis pas spécialiste.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Non, mais cela n'existe pas. Vous fracassez nos communes, vous n'allez pas demander aux habitants des communes de s'adapter à un projet dont ils ne veulent pas.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Ce n'est pas mon propos, Monsieur. Par rapport à ce que vous nous avez dit, je vais avoir des surfaces qui demain seront potentiellement constructibles.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Sont-elles déjà inscrites comme telles dans le PLU ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Je ne sais pas, il faudra demander.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Vous en parlerez avec Monsieur BARSAC, votre homologue.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Mais généralement, on protège des riverains qui sont déjà présents, pas ceux qui peut-être arriveront après.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

D'accord. C'est-à-dire que vous ne tenez pas compte…

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Sauf s'il y a eu des accords politiques, ce qui est possible sur les AFSB, mais je ne les connais pas… des accords politiques négociés entre les cofinanceurs, la SNCF et les communes.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Très bien.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Il existe parfois des accords entre partenaires sur des aménagements supplémentaires.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Je vous ramène s'il vous plaît à l'enquête publique qui a eu lieu dans le cadre des AFSB et après la LGV où dans ces enquêtes publiques, qui d'ailleurs avaient reçu un avis défavorable de la part des commissaires-enquêteurs et de la population, tout ceci est noté. Lorsqu'on est allé aux enquêtes publiques, les riverains et les élus de ces communes, nous avons noté tout cela. Cela veut dire que maintenant que le RER Métropolitain arrive, il va falloir que vous regardiez ce qui était noté dans ces enquêtes publiques qui sont des documents officiels approuvés dans lesquels on réclame ces protections. On ne peut pas aujourd'hui traverser des communes qui sont potentiellement tranquilles avec 64 trains de plus sans assurer quelques protections nécessaires.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Ce sont 35 trains en l'occurrence.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

Oui, mais cela fait 64 trains.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Il y a déjà ceux qui roulent aujourd'hui.

Christian TAMARELLE, maire de Saint-Médard d'Eyrans

35 trains de plus. Cela veut dire que c'est un cadencement quotidien que les riverains vont devoir supporter avec des fréquences très importantes.

Dernière question, est-ce que vous êtes sûr par rapport à votre planning, car après je vais laisser la parole à d'autres personnes, de le respecter dans la mesure où aujourd'hui les acquisitions foncières pour les aménagements au sud de Bordeaux ne sont pas encore faits ? Cela voudrait dire que tout se passerait très bien, c'est-à-dire qu'il ne va pas y avoir de DUP nécessaire pour certaines acquisitions foncières.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci. Voulez-vous répondre tout de suite ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Oui, parce que cela permet peut-être d'enlever certaines inquiétudes sur les acquisitions foncières. Le projet AFSB est géré par une équipe avec un financement ad hoc. Le RER utilisera ces infrastructures et roulera dessus une fois qu'elles seront réalisées, mais c'est une infrastructure qui, aujourd'hui où on parle, n'existe pas, mais quand je vous parle du RER elle existera. Le projet AFSB nécessite des acquisitions foncières. Par contre le projet de RER tel qu'il est bâti actuellement sur Langon et sur Bordeaux, les deux opérations présentées ce soir, ne nécessiteraient pas d'acquisitions foncières.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Je vous propose de traiter les questions ou remarques qui portent sur ce sujet parce que cela en fait peut-être partie, mais ce n'est pas le cœur du sujet ce soir. On va prendre vos questions puis on se donnera un temps de réponse de la tribune et l'on repassera aux questions des riverains sur le projet.

Monsieur THOMAS, membre de l'association LGVEA sur Saint-Médard d'Eyrans

Bonsoir, Monsieur THOMAS. Je suis membre de l'Association LGVEA sur Saint-Médard d'Eyrans. Je suis les projets depuis environ 2005. Je vais revenir très rapidement sur ce qui a été dit parce que je ne peux que le confirmer, c'est ce que disait TRANS'CUB tout à l'heure au niveau de la documentation, je pense qu'elle est indispensable.

Je vais rebondir sur ce que dit Christian TAMARELLE. L'enquête publique de 2014 décrit parfaitement les études acoustiques qui ont été faites, et ceci avec une extrapolation à 2050. Quand nous avons rencontré les gens de l'enquête publique de SNCF Réseau, et j'ai contacté le laboratoire technique de Lyon pour avoir des précisions, il est bien indiqué sur les plans certaines zones qui seront protégées. Quand on a posé la question, on nous a dit, ce sont des études par algorithme sur 2025. Manque de chance, quand on a posé la question à Monsieur BARSAC, on lui a dit, oui effectivement, comme dit Christian TAMARELLE, qu'en est-il des constructions qui seront en 2025 par le PLU actuel. Là, silence radio. Donc, là, il y a un gros problème.

On fait de la discrimination vis-à-vis des habitants. Actuellement, des habitations se font de plus en plus sur les communes limitrophes, et effectivement l'axe Saint-Mariens – Langon est bien fourni là-dessus, et cela, on l'élimine.

Deuxième question, et j'arrêterai là, ne vous inquiétez pas, je peux tenir pendant des heures. La pertinence du projet RER, je dis et je répète dans mon blog et en confirmation de certaines études qui ont été fournies que depuis 2018 et l'étude de Monsieur ULM pour ceux qui ne connaissent pas qui a servi à Monsieur CHAUSSTE pour mettre en place ce programme, aujourd'hui, on n'a aucune idée de la pertinence du RER entre Saint-Mariens et Langon. Je m'explique. J'ai suivi les débats à Bordeaux Métropole qui ont été très fournis à ce sujet. Qu'en est-il d'une commune de 1 400 habitants qui va aller dans une commune de 7 000 habitants, du transfert des navetteurs entre ces deux communes ? Même Monsieur ANZIANI en réunion publique a reconnu qu'une majorité de gens s'arrêterait à Bordeaux. Il est bien évident, et là je veux ouvrir le débat, mais ce ne sera peut-être pas pour ce soir que tant que l'on restera dans un phénomène de métropolisation, on traite effectivement des transports de l'extérieur vers la métropole, on ne traite pas des conditions économiques et des bassins d'emploi dans les communes limitrophes. Donc, on va toujours gérer comme on a géré pour la rocade, on gère toujours le problème des transports au fur et à mesure. Est-ce que votre réflexion va un jour se porter sur un triptyque emploi – domicile – travail dans les territoires ? J'ai vu votre acquiescement. Je pense que c'est un très bon sujet peut-être un peu…

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Peut-être un peu long à traiter ce soir, mais en tout cas merci pour vos questions. On reste bien sur les questions qui portent sur les aménagements ferroviaires à ce stade.

Denis TESSEIRE, TRANS CUB

Denis TESSEIRE, TRANS'CUB. Je vais réagir par rapport à ce qui vient d'être dit avant. La première concernant une des enquêtes publiques. Vous avez indiqué, Monsieur, qu'il y aurait une enquête publique sur Arcachon – Libourne. Est-ce à dire qu'il n'y en aura pas pour Langon – Saint-Mariens et pour la ligne du Médoc ? Par ailleurs, soyez honnête, quel type d'enquête publique ? Est-ce que ce sera une enquête publique qui va être seulement limitée aux aménagements autour de la gare d'Arcachon ? Ou est-ce que ce sera une étude qui va examiner l'opportunité de cette ligne dans son ensemble ?

Deuxième point, concernant la diamétralisation dont on a parlé, il faut savoir que dans une étude interne à la SNCF -faite par la SNCF sans doute pour la SNCF, il faudrait nous le préciser- dans cette étude, la diamétralisation entre Langon et Saint-Mariens, c'est un encéphalogramme plat. Il n'y a pas de clients pour cette diamétralisation. La seule chose pour laquelle il y a des clients, c'est à l'intérieur de Bordeaux Métropole. Je ne vais pas poser toutes les questions, mais poser la question concernant le point qui a été soulevé. Il faut bien comprendre que sur Bordeaux – Langon qui fait 41 km, il y a deux portions, d'une part une petite portion de 12 km entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans où il y aurait des travaux pharaoniques liés à la LGV pour un milliard d'euros, et d'autre part une autre portion de 27 km entre Saint-Médard d'Eyrans et Langon où il n'y a pas de travaux prévus concernant cette ligne.

Sur la première portion entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans, il y aurait les seigneurs des TGV et les gêneurs des TER omnibus. Vous ne le dites pas, mais il faut aller jusqu'au bout, Monsieur. Il faut dire que les usagers des TER omnibus seront pénalisés par la LGV. Au lieu d'avoir deux voies comme aujourd'hui où ils sont mélangés avec tous les trains, il n'y en aura plus qu'une seule où ils seront cantonnés et ils seront dans les deux sens. Par ailleurs, il faut savoir que ce sera une voie lente. Les trains ne rouleront pas à 160 km/h, mais seulement à 120 km/h. De plus, les trains au niveau des gares devront s'attendre pour se croiser. Donc, au bout du compte, pour les usagers des TER, ce seront des trajets plus longs et plus irréguliers. Donc, la question se pose. Faut-il favoriser quelques seigneurs des LGV ou faut-il penser à tous ceux innombrables qui prennent les TER tous les jours ? Comment justifiez-vous de pénaliser les usagers des TER de cette manière ?

Monsieur THOMAS, membre de l'association LGVEA sur Saint-Médard d'Eyrans

Je voudrais juste terminer. Sur la deuxième portion de la ligne, la plus importante, 27 km entre Saint-Médard d'Eyrans et Langon, aménager la gare de Beautiran permettrait aux trains de se dépasser et d'améliorer leur régularité alors que ces aménagements de gare sont prévus à Cestas et à Saint-André de Cubzac, pourquoi pas à Beautiran idéalement placé et à mi-parcours ? L'aménagement de Beautiran pour 50 millions d'euros rendrait service à tous les usagers de Bordeaux – Langon, et il rendrait en revanche absolument inutile les énormes travaux prévus pour un milliard, vingt fois plus, pour la LGV entre Saint-Médard d'Eyrans et Bordeaux pour réaliser cette troisième voie qui serait inutile.

D'où, la troisième question, pourquoi ne pas réaliser cet aménagement de Beautiran ? Compte tenu des enjeux aussi importants en matière de bénéfices pour les usagers et en matière de coût, nous vous demandons officiellement en présence du garant un atelier de travail sur ces questions.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci pour cette question. Reste-t-il des questions sur la question des AFSB ? Ensuite, on leur demandera de répondre.

Louis HERBERT, habitant de Mazères, secteur de LANGON

Louis HERBERT, habitant de Mazères, secteur de Langon, et citoyen comme mon voisin, et particulièrement sensible aux questions autour de l'écologie. De ce point de vue, il y a eu pendant des années une bataille au niveau de Bordeaux Métropole pour relancer la ligne de ceinture ferroviaire. Aujourd'hui, le projet n'est pas la ligne de ceinture ferroviaire, mais elle prévoit un développement conséquent des voyageurs en train et cela me paraît être dans le prolongement de ce qui a été revendiqué et porté pendant des années, mais en élargissant le territoire concerné. De ce point de vue, c'est bon. J'ai écouté attentivement ce que vous disiez, Monsieur l'élu régional, en matière de lutte contre la congestion routière et en même temps le besoin que l'on a du point de vue de l'écologie de développer un transport qui provoque le moins de gaz à effet de serre. Ceci est trop important, et vous avez abordé la question du fret. Donc, cela me conduit à des questions liées aux infrastructures.

Quand on regarde le projet, il y a effectivement les différentes lignes de diamétralisation. J'ai aussi été interpelé par le lien Langon – Saint-Mariens. On n'a pas beaucoup d'objectif commun aux extrémités, mais beaucoup de salariés en provenance de Saint-Mariens ou en provenance de Langon travaillent sur l'agglomération, particulièrement du côté rive gauche, mais j'avais compris qu'avec le RER arrivant en gare de Bordeaux, soit on garde le même train et on va plus loin, soit on se pose et l'on a immédiatement une correspondance qui nous permet d'aller vers Talence, Pessac, Mérignac, etc. C'est comme cela que je l'avais vécu. Je me trompe peut-être. Autour de chez moi, j'ai quelques voisins, tous travaillent sur Pessac depuis Mazères.

En ce qui concerne le fret, cela a été abordé, tant mieux, mais puisqu'on est sur les infrastructures, personnellement, je manque d'éléments. Il est prévu des aménagements : du multimodal, des gares, la troisième voie au sortir de Bordeaux, l'électrification, mais en matière de voie de transit pour développer de façon importante le fret ferroviaire on n'a pas, mise à part l'intention, d'éléments qui nous permettent de concrétiser ce développement. Vous dites qu'à terme on devrait arriver à une fréquence pour les trains voyageurs d'une demi-heure et aller au-delà, et de 6 h à 22 h. Comment est appréhendée la question du transport du fret ? Exclusivement, la nuit ou pas ? Quels aménagements sur Langon ? Aujourd'hui, le parking existant semble être saturé. Est-il prévu un autre parking, un parking en silo, pour faire face au développement des usagers ?

L'autre aspect, toujours sur le fret, le lien que l'on peut faire avec la plateforme de Hourcade à Bègles qui est aujourd'hui une structure complètement sous-utilisée et qui pourrait l'être avec ce développement, si l'on avait un développement, une étude, une réflexion en cohérence entre le développement du transport voyageur et le fret marchandises. Je termine par les infrastructures, il y a celles qui sont à créer et il y a celles qui existent.

L'autre point d'étonnement que j'ai eu en voyant le projet dans Sud-Ouest, cela s'arrête à Langon. Certes, on ne peut pas amener le RER Métropolitain partout, mais j'ai vu qu'il va jusqu'à la pointe de Graves, mais on a tout de même ces voies Langon – La Réole avec ce qu'on appelle les petites gares. Comment vont-elles être utilisées pour permettre ce développement du ferroviaire pour les voyageurs même si on n'a pas les mêmes cadences de 30 minutes que l'on peut avoir de Bordeaux à Langon, il peut y avoir une amélioration notable en matière de transport par voie ferrée dans ce secteur.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci, Monsieur. Merci à tous. Les questions ont été très denses et très longues. Je vois des mains se lever. Levez la main ceux qui souhaitent poser une question juste pour que l'on ait une idée d'à peu près combien de personnes. Je vous propose de commencer à répondre.

Jérôme GUILLEM, maire de Langon

Je vais essayer d'apporter un commentaire sur un sujet parce que l'on sent bien la question des métropolitains. On est tout de même quelques-uns de territoires ruraux dans la salle. Donc, nous maintiendrons notre engagement, notre combat depuis longtemps par rapport au fait d'aller sur la métropole ou venir chez nous : Langon 7 500 habitants, et certains l'ont sûrement remarqué, l'agglomération 20 000 habitants, on est quelques-uns, collègues maires présents dans la salle avec une volonté forte, il y a un pôle santé sur lequel on se bat pour maintenir hôpital, clinique, et les gens viennent parce qu'avec Doctolib on voit bien que c'est compliqué d'aller sur Bordeaux, donc on vient chez nous. Il faut avoir les moyens de prendre le train et de venir chez nous. On a 3 000 jeunes dans nos lycées et collèges rien qu'à Langon. Si l'on ajoute Pian et Le Tour, cela monte assez vite. On a 7 500 emplois rien que sur Langon, 1 000 viennent à Langon par le train, 23 000 personnes prennent l'autoroute (payante) par jour. Donc, à un moment donné, on en a besoin, et je l'ai bien dit tout à l'heure, le RER est nécessaire, mais ce n'est pas suffisant.

Des réponses seront apportées par la Région, le TER va être maintenu, parce que le RER est une bonne chose, mais on aura aussi besoin de nos concitoyens qui puissent prendre 25 minutes pour aller aussi de Langon à Bordeaux comme de Marmande à Bordeaux, comme de La Réole, etc. Cette complémentarité va continuer. Donc, nous allons nous battre et j'entends ce discours qui est important sur la métropolisation, mais par rapport à votre question qui est très bonne, nous nous battons pour nos documents d'urbanisme. Relocaliser l'emploi, je voulais juste faire passer le message que nous sommes à ce rendez-vous.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci. Souhaitez-vous prendre les questions dans l'ordre ? Je les ai notées. Comment souhaitez-vous répondre ? On peut les prendre comme elles sont venues.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Peut-être dans l'ordre parce qu'il y a beaucoup de questions.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

La question qui est revenue sur l'opportunité de cette diamétralisation, deux personnes en ont parlé à nouveau.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Ce sont des choix qui ont été faits lorsque les études réalisées en 2017-2018. Cela a été fait sur des critères assez objectifs. On peut toujours mettre en cause tout projet d'infrastructure en permanence en fonction d'intérêts particuliers, mais la somme des intérêts particuliers ne fera jamais l'intérêt général. Donc, l'intérêt général, c'est le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui. On peut le contester ou pas, mais c'est celui qui est présenté. Ce n'est pas un autre projet qui est présenté.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Il y a une question sur l'enquête publique.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Un complément, mais juste très factuel, pour répondre et éclairer le débat pour les gens qui ne sont pas spécialistes. La diamétralisation est la possibilité de passer du Nord au Sud ou d'Est en Ouest de Bordeaux sans changer de train. En fait, le RER va apporter ce service en plus. Cela ne va pas intéresser la planète entière, on est bien d'accord. En l'occurrence, ce que vous pourrez trouver sur la plateforme dans les documents mis en ligne, je pense que c'est à cela que vous faites référence, Monsieur, sur Saint-Mariens – Langon, cela intéresserait un client sur vingt, 5 %. Ce service pourrait être utilisé par un client sur vingt de cet axe. Effectivement, l'intérêt, c'est comme si vous vous déplacez sur Paris. Jamais vous ne faites toute la ligne du RER A d'un bout à l'autre, cela n'a aucun intérêt. Il en est de même pour le RER B, cela n'a aucun intérêt, mais là où c'est le plus pertinent, c'est de permettre à quelqu'un qui vient d'une branche d'aller de l'autre côté de Bordeaux, immédiatement derrière. Les études le montrent. Vous avez raison, c'est essentiellement pour aller dans une gare située juste après, mais dans le périmètre de la métropole. ~~Ce n'est pas un crime~~. Oui, le projet répond à cela.

Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente de Bordeaux Métropole, déléguée aux transports en commun et au stationnement

Très brièvement, je voudrais dire aussi que c'est tout de même une amélioration. Monsieur évoquait le fait de prendre le train pour aller à Bordeaux, mais de sortir de Bordeaux pour venir travailler sur votre secteur, des améliorations vont venir avec la nouvelle DSP (délégation de service public), mais je l'ai dit tout à l'heure, je ne peux pas vous en dire plus pour l'instant, mais l'intérêt est tout de même d'avoir un train toutes les trente minutes. Ce soir, je suis venue en voiture. S'il y avait eu le train, je laissais ma voiture à Bordeaux et je venais en train. Là, j'aurais pu venir en train, mais je ne peux pas repartir. Je pense que dans la salle il y a tout de même des usagers du train qui sont contents de voir des améliorations et ce train toutes les trente minutes, vous l'avez dit, Monsieur le Maire, quand on a une autoroute payante, surchargée, quand on perd du temps dans les embouteillages, cela coûte cher aujourd'hui, avoir un train toutes les trente minutes est tout de même un gros progrès.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci. Sur la question de l'enquête publique, vous avez dit qu'elle serait d'abord sur Libourne – Arcachon. Est-ce qu'il y en aura sur les autres ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

En fait, on fait des enquêtes publiques pour répondre à une réglementation. Est-ce que les aménagements qui seront réalisés sur la ligne Saint-Mariens – Langon nécessiteront de tenir une enquête publique ? Quand on aura la nature des travaux et la nature des opérations, on contrôlera et l'on verra si elles sont soumises au Code de l'environnement. Il n'y a pas de réponse a priori, mais si l'on entre dans les critères de la réglementation, on fera une enquête. Si l'on n'y entre pas, on n'en fera pas.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Sur la question : les usagers du TER pénalisés par rapport aux usagers du TGV parce que les trains doivent se croiser, utiliser la même ligne. Avez-vous une réponse à apporter là-dessus ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Pour ceux qui ne sont pas spécialistes, on va passer de deux à trois voies avec l'objectif de faire passer le plus possible de trains. Sur ces trains, il n'y a pas que des RER, il y a aussi des TER qui vont à Marmande, qui vont à Agen. Il y a des Intercités qui partent vers Toulouse et Marseille. Il y a des TGV et il y a du fret. L'objectif avec ces trois voies est de faire circuler tous ces trains qui ne roulent pas à la même vitesse et qui ne s'arrêtent pas aux mêmes endroits. La complexité aujourd'hui, pas demain, mais dès aujourd'hui, c'est très compliqué, car on a une mixité de circulation, de politique d'arrêts qui rend compliqué de faire passer plus de trains.

Demain, on va en faire passer encore plus. On peut dire que le projet tel qu'il a été imaginé et déclaré d'utilité publique des AFSB n'est peut-être pas le bon. En revanche, on ne peut pas dire qu'en faisant 50 millions d'euros on évite un milliard ou alors il faut le démontrer, mais ce n'est pas l'objet de la réunion publique de ce soir ni du projet de RER puisque c'est le projet des AFSB. Vous pouvez en parler avec les gens des AFSB, mais ce n'est ni le lieu ni le temps, j'aurais tendance à dire. En revanche, je vous rejoins sur l'intérêt que l'on pourrait avoir à faire une halte à Beautiran dans la perspective d'aller peut-être un jour à la fréquence du quart d'heure. Donc, pour renforcer le service, on pourrait se dire qu'une partie des RER s'arrêterait à Beautiran, les autres s'arrêteraient à Saint-André de Cubzac, et donc on densifierait la fréquence sur la portion la plus urbaine. Cela revient à ce que vous disiez que le maximum de clientèle est tout de même dans la partie la plus urbaine.

En revanche, il est faux de dire que tous les RER vont rouler sur la voie du milieu à 120 km/h et qu'ils rouleraient donc moins vite. Les études et le projet AFSB tel qu'il est conçu aujourd'hui en 2022 ne prévoient pas de faire circuler tous les RER sur une voie unique et de se croiser dans les gares. Comme vous l'avez démontré, ce n'est pas l'optimum pour exploiter un service fréquent en matière de régularité. Donc, d'autres personnes y ont réfléchi comme vous et ils sont arrivés à la même conclusion que vous, il ne fallait pas se tourner vers ce type de solution.

Donc, ce n'est pas cela qui est mis en œuvre dans le cadre des projets AFSB. Les RER pourront également emprunter une des deux voies rapides. Cela étant, on se dit, regardez la voie, ils vont la faire à 120 km/h alors qu'à côté on a une voie à 160 km/h. J'aurais tendance à vous dire, si on le mettait sur une ligne TGV à 300 km/h, il s'arrêterait toujours tous les deux kilomètres et compte tenu de sa capacité d'accélération et de sa capacité de décélération, en deux kilomètres, je doute qu'il monte à 300 km/h. Donc, en fait, 120 km/h est largement suffisant par rapport à la vitesse réelle du train. C'est cela qu'il faut retenir. Ce n'est pas, j'ai une ligne qui me permet d'aller plus vite, c'est dommage de la faire uniquement à 120 km/h, mais comment le train va-t-il pouvoir s'arrêter ? Aura-t-il le temps d'atteindre cette vitesse sur combien de centaines de mètres pour gagner combien de secondes ? C'est vraiment cela, si l'on veut utiliser l'argent public au mieux, il faut se poser les vraies questions. Il ne faut pas faire le plus beau des projets qu'on n'arrivera jamais à se payer.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Il y avait une question complémentaire sur le fret. Comment les trains de fret vont-ils circuler ? Comment circulent-ils aujourd'hui ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

C'est important, là encore, de se dire le projet, je ne parle pas du RER, je parle du projet AFSB dont je ne suis pas en responsabilité, mais qui vous préoccupe énormément : il n'est pas uniquement fait pour des TGV. Évidemment, il va permettre plus tard de réaliser une ligne nouvelle si elle se fait, si elle est financée, mais

c'est un autre débat, mais il va surtout permettre d'améliorer tous les autres flux, et pour le fret, on prévoit qu'il y ait un train toutes les deux heures et par sens qui continue de circuler sur la transversale sud entre Hourcade et Toulouse. Sur Langon notamment, on va préserver les capacités de garer un train de fret et il se gare généralement sur la voie opposée à la gare, celle qui s'appelle la voie 3. Donc, ces capacités, même avec le développement du RER, vont être préservées.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci. Je vais reprendre une série de questions au fond de la salle.

Habitant de Langon

Je suis habitant de Langon. Vous allez prévoir de faire un terminus à Langon avec la gare. Je voudrais savoir où vont se garer les personnes qui vont aller à la gare.

Intervenant non identifié

Au parking.

Habitant de Langon

Le parking. J'ai déjà quelques informations.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

D'accord, merci.

Intervenante

Je suis une usagère du TER. J'ai une question qui a déjà été posée, mais qui n'a pas eu de réponse. Je voulais savoir pourquoi le RER Métropolitain s'arrête à Langon et non pas à La Réole parce qu'il y a des gares intermédiaires qui ne sont pas desservies entre Langon et La Réole par des cars régionaux et qui ne sont quasiment plus desservies par les TER. Si elles sont desservies, cela ne répond pas du tout aux besoins des usagers. Donc, c'était pour savoir, notamment parce que les personnes de ces gares intermédiaires se reportent sur Langon avec les problèmes de stationnement que l'on a qui sont vraiment très problématiques et cela amène aussi plus de voitures pour franchir la Garonne et également beaucoup plus de vélos dans les trains parce que la plupart des gens sont obligés de venir à vélo pour aller à la gare.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci. Une question un peu complémentaire et l'on n'y avait pas répondu. Merci de votre rappel. Monsieur ?

Habitant de Langon

Bonjour, Jérôme, habitant de Langon, utilisant le train tous les jours. C'était surtout par rapport aux horaires. Par exemple, on s'arrêterait à 22 h. Pour les gens qui se situent entre Langon et Bordeaux qui voudraient, par exemple habitant à Cérons, aller au restaurant cinéma à Langon et revenir chez eux, c'est impossible. Si l'on prend des horaires de ce type, on est vite arrêté même au restaurant. Cela dépend comment les gens traînent, mais on peut vite être arrêté. Il faudrait plutôt caler les horaires des trains comme les horaires de tram. Le vendredi soir et le samedi soir, ce serait bien que les horaires traînent un peu plus pour faire des spectacles qui ne nous sont pas forcément accessibles à Langon bien que les cars fonctionnent très bien pour

aller faire un concert à Bordeaux et pouvoir rentrer le soir et éviter les voitures dans tout ce secteur. Comme l'alcool est interdit en conduisant, cela peut toujours rendre service d'avoir un petit train. C'était le côté pratique !

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

C'est une bonne question, merci.

Arnaud SOYER, élu à Beautiran

Bonjour, Arnaud SOYER, élu à Beautiran. Je vais remercier le Monsieur qui a parlé de notre petite gare de Beautiran. Effectivement, le RER, j'étais très content, mais ce que vous nous apportez comme éléments me fait très peur. Hier, la Communauté de communes a été obligée de racheter à la SNCF un petit terrain pour en faire un parking, et bien sûr la SNCF l'a fait payer au prix fort. Cela devient tout de même assez désagréable que ce soient les communes, et même les communautés de communes qui sont obligées d'aménager des structures de parking pour que la SNCF puisse vivre ou survivre, je ne sais pas comment on peut appeler cela.

Ensuite, sur Beautiran, il y a eu une toute nouvelle petite passerelle dans la gare, et apparemment, les PMR ont été oubliés. La passerelle passe au-dessus des deux voies, mais les PMR ne peuvent pas traverser d'une voie à l'autre. Quand ils viennent de Bordeaux ou quand ils vont vers Bordeaux, ils ne peuvent pas le faire. Ils sont obligés d'aller, je crois, sur les voies, et encore on ne peut plus puisqu'il n'y a plus de chef de gare pour permettre de traverser. Donc, l'emplacement des parkings et la vieille passerelle de Beautiran qui traverse les six voies à cet endroit. Bien sûr, tout le monde se renvoie la balle pour ne pas payer le réaménagement de cette passerelle qui nous aide bien dans la commune de Beautiran.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

C'est la mise en accessibilité de la passerelle.

Arnaud SOYER, élu à Beautiran

Non, la réparation. Quand vous annoncez 64 trains, plus les TER, plus les autres, cela fera beaucoup plus de trains sous cette passerelle et un jour je pense que malheureusement une tôle tombera sur un train, et à ce moment-là on en viendra à dire que personne ne l'a entretenue.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci de votre question. Lever la main ceux qui souhaitent encore poser des questions. Environ six personnes. Voulez-vous répondre d'abord, puis on fait une dernière série de questions ? Je vous laisse partager le micro.

Jérôme GUILLEM, maire de Langon

Sur les gares qui sont en amont, c'est un sujet où il faut en discuter puisqu'il y a des gares, même s'il y a une réflexion sur le pôle multimodal de Langon, parce que le train ne passe pas partout. On se doit de penser aussi, je vais parler d'un territoire qui est vaste, le Sud Gironde, c'est grand. Il y a des collègues qui sont vers le Bazadais, Captieux sur le Nord. On aura du mal à tracer les gares. Donc, il y aura forcément du rabattement vers un certain nombre de gares. C'est un travail spécifique. Au regard du bassin d'emploi et des stratégies qui existent, cela a été identifié bien avant que je sois élu sur le fait qu'à Langon il y a un pôle multimodal. Que signifie pôle multimodal ? Il y a une partie gare, je l'ai découvert parce que je découvre les plans comme

vous, ne croyez pas que le maire voit les choses en exclusivité, mais ce soir je découvre les plans comme tout le monde. J'ai découvert que la gare ce sont les quais. La discussion du pôle multimodal est une concertation que l'on mène avec les différents acteurs, Région, État et Département parce que de petits territoires comme les nôtres, on aura du mal à financer. C'est la remarque qui a été faite tout à l'heure sur Beautiran. Il faudra que l'on soit au rendez-vous, mais la commune seule sera dans l'incapacité de le faire. La communauté de communes avec les difficultés qu'elle a, ce sera compliqué. Donc, forcément, un travail est mené depuis quatre ou cinq ans sur ce pôle multimodal pour qu'il puisse être financé. Est-ce que demain il y aura des parkings silos ou autres, on en est assez loin de la réflexion de l'étude. Il faut qu'on se mette en cohérence sur le territoire. On lance un schéma de mobilité. On étudie, on diagnostique, on objective ce dont on a vraiment besoin en matière de mobilité de façon à adapter les besoins. Avant de se lancer, est-ce qu'il faut un parking silo ou pas, on est sur une démarche de diagnostic. C'est ce que je peux dire sur cette partie.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Peut-être un mot sur des horaires plus nocturnes à certains moments. On a tout de même besoin pour tous ces trains d'avoir un minimum de maintenance. On est donc bien obligé d'avoir un stop à un moment donné. On a pris 23 h – 6 h pour faire toute cette maintenance, y compris sur les voies. Même à Paris, ils ne fonctionnent pas en permanence. Parfois, on nous accuse de faire un RER pour peu de gens. Si on le fait encore pour moins de gens, on va encore avoir d'autres gens qui vont nous disputer si je comprends bien.

[Intervention hors micro]

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Je vous redonnerai la parole après si vous le souhaitez. Sur les questions à Beautiran, si quelqu'un a une réponse à ce sujet.

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

Les terrains de la SNCF sont très convoités parce que généralement les élus lorgnent dessus et se disent, ce n'est pas construit. Oui ? On ne les donne pas, c'est vrai. On est une entreprise publique et pour autant ils ne sont pas donnés. Quel est le processus ? Il y a une filiale de la SNCF dont la mission est de valoriser tous les terrains qui ne seraient pas nécessaires à l'exploitation du système ferroviaire, ce qu'on appelle SNCF immobilier. C'est elle qui rencontre les demandeurs et leur explique le processus pour se porter acquéreur. Soit on n'a plus besoin de la parcelle pour les trains et entre guillemets elle est vierge de toutes installations, c'est le cas le plus simple, cela peut aller assez vite, il faut ensuite se mettre d'accord sur le prix, soit c'est un achat ou une convention d'occupation temporaire ; de plus en plus, on fait des conventions d'occupation temporaire. Soit malheureusement ce qui peut arriver, et ce qui n'est pas connu au moment où le maire ou l'élu fait sa demande, il reste des installations ferroviaires sur le terrain. Dans ce cas, la première démarche à faire est d'enlever ces installations et donc de financer le déplacement de ces installations ferroviaires pour libérer le terrain. Ceci peut prendre du temps et surtout c'est à la charge de celui qui souhaite acheter le terrain. Il faut qu'il paye le déménagement de ce qui y figurait, puis le terrain. Donc, oui, ce n'est pas donné.

Pour la passerelle actuelle, on me confirme qu'il n'y a pas de possibilité pour les PMR. Anne-Laure va vous répondre pour la passerelle actuelle. Pour celle qui menace non pas ruine encore heureusement, mais je sais que mon directeur a rencontré le maire de Beautiran pour voir dans quelle mesure il était possible de réaliser la dépose de cet ouvrage, et vous l'avez souligné, la dépose d'un ouvrage qui enjambe les voies ferrées est

quelque chose de compliqué et ce n'est pas neutre financièrement. Il faut trouver un ensemble de partenaires pour financer cette opération.

Anne-Laure TÉCHENÉ, directrice de projet, SNCF Gares & Connexions

La passerelle n'est pas accessible aux PMR, la gare de Beautiran ne l'est pas. La mise en accessibilité des gares est inscrite dans un schéma directeur. Il y a des schémas directeurs nationaux, des schémas directeurs régionaux : ce sont comme des plans pluriannuels.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Je crois que l'on a des éléments de réponse en plus à montrer sur cela.

Anne-Laure TÉCHENÉ, directrice de projet, SNCF Gares & Connexions

En ce moment, on met en œuvre le plan actuel avec la mise en accessibilité PMR des gares de Langon et d'Arcachon, mais il peut y avoir d'autres plans à l'avenir. Aujourd'hui, c'est vrai qu'il n'y a pas de projet sur Beautiran, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura jamais.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Apparaissaient à l'écran les gares qui figurent à l'agenda d'accessibilité qui est déjà programmé. Comme vient de le dire Anne-Laure, cela ne veut pas dire que cela ne sera jamais le cas.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Il y a eu un point sur les vélos. Ce sujet peut être important puisqu'on veut augmenter l'utilisation du vélo sur tous les sites. Pour les trains, il y a tout de même des limites capacitaires. Sur une rame, on peut en embarquer huit sur les Regio2N aujourd'hui. On respecte la loi en matière d'emplacement, mais l'idée est plutôt d'avoir des sites pour les garer à l'aller et d'utiliser un système en libre-service en arrivant sur la métropole.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci pour cette précision. Avant de revenir à la salle, je vais reprendre les questions posées en ligne. La plupart ont déjà trouvé une réponse. Il y avait à nouveau la question sur les parkings à Langon qui vient d'être refait récemment et déjà saturé. Donc, les propositions à ce jour dans le cadre du projet, vous avez répondu, Monsieur le Maire.

Il y avait peut-être une question complémentaire sur la tarification. Est-ce que l'utilisation de ce RER sera incorporée aux tarifications mensuelles proposées par la SNCF ? C'est un peu différent de la question de la correspondance entre la billettique TBM et SNCF. Est-ce qu'il y aura un abonnement SNCF à ce sujet ?

Une autre question très précise sur une baisse de la fréquence à la gare de Villenave d'Ornon alors que le train s'arrête systématiquement à Bègles et Cadaujac. Quelle sera à court terme la desserte envisagée pour cette gare ? Je ne sais pas si tout de suite vous aurez une réponse à cette question très précise. Voulez-vous compléter juste sur la tarification ? Pourra-t-on s'abonner mensuellement à ce RER ?

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Oui, le but est de pouvoir s'abonner. Aujourd'hui par exemple sur un Langon – Bordeaux, on est sur un abonnement à 92,40 euros. Cela revient à 1,15 pour vingt trajets aller-retour par mois si on prend en compte la participation de l'employeur.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

D'accord, c'est noté. En salle, je vais reprendre mon micro.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Sur une participation de l'employeur d'environ 50 %.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

C'est effectivement une disposition réglementaire. Il est 20 h 17. On va dépasser probablement l'horaire de cette réunion si cela vous convient.

Intervenante

Bonjour. Je suis usagère, citoyenne et surtout riveraine de la ligne ferroviaire, et en particulier de passage à niveau. Concrètement, vous ajoutez 35 trains par jour. Savez-vous déjà combien de trains passent par jour sur cette ligne ?

Vous avez évoqué le fret, le TER, la ligne TGV, potentiellement peut-être la LGV pour la première portion et ensuite le RER. Concrètement, est-ce qu'il y aura des aménagements antibruit qui seront prévus sur toute la ligne et surtout envisagez-vous des suppressions de passage à niveau, c'est-à-dire aménagement et transformation en passage aérien ou en souterrain, ou suppression totale ? Je vous remercie.

Intervenante

Bonsoir. Je suis de Langon. Je m'adresse à Monsieur le Maire de Langon. Vous avez parlé des places de parking à la gare. Sur l'information que j'ai pu avoir à ce sujet, je parle du rond-point du cours Gambetta qui mène jusqu'à la rue Abel Gourgues, cela nous préoccupe tout de même en tant que locataire de cette zone qui appartient à la commune. Ceci veut dire que d'un côté, en tant que locataire ou propriétaire, si vous envisagez un parking pour la gare, et ce sujet s'est déjà posé il y a quelques années, et là vous attendez un budget à partir de 2022 sur cinq ans pour envisager ce parking. Je voudrais savoir si vous envisagez ce parking, les gens qui sont locataires ou propriétaires, où ils vont aller. C'est très important et j'aimerais bien avoir la réponse. Cela concerne tout de même plusieurs personnes qui sont sur ce terrain. Je vous remercie, Monsieur le Maire.

Fabrice DRUON, citoyen

Bonjour, je suis Fabrice DRUON. Je suis citoyen. Je suis cadre. Je fais des déplacements sur Bordeaux. Une chose m'interpelle, comment savez-vous que ce projet sera gagnant ? J'ai fait mes petits calculs comme tout le monde. Je prends le train ou pas. Je ne sais pas si vous connaissez le prix du ticket pour aller jusqu'à Bordeaux, je prends ce ticket, je reviens et je ne suis pas tout seul, on est deux, trois, quatre, et toute démarche écologique que je peux faire, je regarde tout de même mon portefeuille. Ce que je n'ai pas compris à travers votre projet si cela va être intéressant pour tout le monde. Ce n'est pas parce que je suis cadre, c'est parce que tout le monde regarde son portefeuille. Si je mets une heure pour rejoindre Bordeaux, je vais me poser la même question. C'est bien d'avoir des trains toutes les demi-heures, mais je mets une heure.

En revanche, quand je vais à Bordeaux, j'aime bien rentrer après 22 h, et là ce sera raté. Comment allez-vous mesurer que ce projet sera gagnant ? Je ne l'ai pas vu.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Donc, plusieurs questions dans votre question, la politique tarifaire prévue et les horaires à nouveau.

Germain SUYS

Je voudrais parler à nouveau des AFSB. Je regrette, Monsieur PARANT, que vous ne connaissiez pas ce dossier des AFSB parce que dans ce dossier on parle effectivement comme l'a dit Monsieur TESSEIRE des problèmes de circulation qui existeront entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans. La circulation ne se fera pas comme vous l'avez indiqué, la circulation se fera sur les deux voies extérieures. Effectivement, il y aura des TER, mais pas les TER omnibus. On ne fera circuler sur ces voies extérieures que les TER semi-directs. Les TER omnibus seront cantonnés et eux uniquement entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans. Il n'y aura qu'eux qui emprunteront ces voies.

Quand le projet de LGV a été fait, le projet GPSO, il a été dit que 11 TER aller-retour, soit 22, gênaient la circulation de tous les trains. Vous êtes en train de me dire aujourd'hui que 32 TER omnibus qui vont passer, j'ai de sérieux doutes qu'une seule voie puisse aussi bien faire que 32 TER. Cela me semble totalement impossible. Pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis un ancien cadre SNCF et j'ai participé à la suppression du bouchon ferroviaire au nord de Bordeaux et à l'aménagement de la gare de Bordeaux Saint-Jean. Tout à l'heure, j'ai entendu dire qu'on allait faire un nouveau quai en gare de Bordeaux Saint-Jean, ce qui va être fait sur les voies 16 et 17 qui sont les voies de fret aujourd'hui. Donc, je pose la question. Est-ce que l'on envisage de réduire le fret en gare de Bordeaux ?

Autre chose aussi, tout à l'heure, j'ai entendu une dame poser la question concernant Saint-Macaire et Caudrot. Quand on regarde le projet du GPSO à la page 137, ces deux points d'arrêt n'y figurent plus. J'aimerais savoir pourquoi ces deux points d'arrêt ne figurent plus.

Dernier point, en ce qui concerne le nombre de TER omnibus, vous dites qu'il y en aura 32, qu'il faut ajouter aux 32 prévus aussi dans le projet GPSO, 16 allers-retours sont prévus sur Bordeaux – Agen, 16 sont prévus sur Bordeaux – Marmande, ceci fait qu'il y aura 64 TER, et de ce fait, je pose la question. Comment allez-vous faire circuler entre Saint-Médard et Langon 64 TER, c'est-à-dire beaucoup plus qu'aujourd'hui ?

Tout à l'heure, on vous a parlé de Beautiran. Je pense effectivement que dans ces conditions il faut que Beautiran soit en service. Si on met Beautiran en service, on n'a effectivement plus besoin de la troisième voie entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans. Il faut bien, Monsieur PARANT, vous rappeler que lorsqu'on fait circuler des trains et qu'on les fait circuler sur une voie à 120 km/h par rapport à une voie à 160, on perd forcément du temps d'autant plus que lorsqu'on entrera dans les quatre gares où l'on aura des voies, on entrera en dévié, donc à vitesse encore plus réduite que le 120 alors qu'aujourd'hui quand on freine, on ne freine pas en voie déviée. Le parcours sera au moins augmenté pour tous les Langonais de cinq minutes quand ils emprunteront un TER omnibus.

Adjoint à la mairie de Cérons

Je suis adjoint à la mairie de Cérons. J'ai le même problème que mon collègue de Beautiran. Je voudrais savoir si on peut espérer que le cadencement beaucoup plus régulier va nous faciliter la vie sur Cérons parce qu'on

a un parking complètement bloqué, le parking, la place de Cérons. Lorsqu'on a commencé les études, on était parti sur un besoin de 121 places. On en a construit 160, elles sont largement dépassées aujourd'hui, la place de la mairie est complètement obstruée.

En ce qui concerne la passerelle, on n'est pas dans la situation de Beautiran d'après ce que j'ai compris, elle est en meilleur état, mais si on veut en construire une, on l'avait évaluée à l'époque à un million d'euros avec une participation de la commune de 10 %, c'est-à-dire 100 000 euros, ce qui pour la commune de Cérons n'est pas négligeable. Je voudrais savoir si c'est toujours d'actualité.

Pour ce qui concerne la propriété du terrain sur lequel nous avons construit pour 250 000 euros aux frais de la commune uniquement, on n'est pas propriétaire, on a une convention d'utilisation ce qui peut remettre en cause un jour l'existence du parking si la SNCF, et cela a été dit clairement à l'époque, souhaite récupérer du terrain pour faire passer éventuellement des trains de la concurrence, c'est ce qui nous avait été dit en son temps.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci pour cette question. Est-ce qu'il reste d'autres prises de parole ? Deux personnes et monsieur. Il reste donc ces trois dernières prises de parole. On fera les réponses et on clôturera la réunion.

Jean-Claude LALOUBÈRE

Bonsoir à tout le monde. Je m'appelle Jean-Claude Laloubère. Je réside à Le Barp, c'est à une soixantaine de kilomètres dans le Sud Gironde. Pour comparaison, j'ai fait construire au début des années 1980. Je mettais 35 minutes en véhicule pour rejoindre Bordeaux. Aujourd'hui, je mets une heure et demie avec le même moyen, et encore il faut prendre le tram et dépenser des sous supplémentaires. Je suis surpris de voir aujourd'hui une concertation comme elle est faite. Beaucoup de questions ont été posées, certaines réponses ont été apportées, mais ce sont des réponses qui bloquent le projet. Je pense que c'est un projet politique qui n'apportera pas grand-chose d'une manière générale à toute la population girondine et peut-être même à la région. Je suis surpris de voir cette concertation arriver en fin de projet. Le projet est bouclé et les réponses le sont aussi. C'est tout juste si l'on n'a pas la couleur du mobilier. Je ne pense pas que les questions qui ont été posées auront des réponses apportées par les élus ou les technocrates de la SNCF.

Je vous remercie. Pensez tout de même que les concertations doivent être faites avant le projet et les réunions publiques aussi, ce n'est pas après sinon quand on fait les concertations, les questions-réponses n'apportent plus rien du tout. C'est mon avis. Je combats cette pratique qui me désole et qui me désole dans le parti démocratique dans lequel je combats. Merci.

Dominique ROLLAND

Bonjour, Dominique ROLLAND. J'habite près de Bordeaux et je m'occupe d'une association qui défend les usagers de ma commune. Néanmoins, je m'intéresse à ces problèmes de mobilité. J'ai plutôt trois remarques que des questions. Quand on dit qu'éventuellement on veut prolonger la concertation, que les concertations arrivent une fois que le projet est tout ficelé, je suis désolé, quand je regarde le planning, je m'aperçois qu'il y a deux tiers du temps pour des études et un tiers du temps pour les travaux pendant lesquels évidemment les maîtres d'ouvrage vont pressurer les sous-traitants pour qu'ils tiennent leurs délais. Donc, il y a un vrai problème. Les projets sont beaucoup trop longs, deux tiers du temps pour les études, celles d'avant-projet, études préliminaires, il faut arrêter. On a l'impression que les gens qui font des études ne sont pas des

professionnels, qu'ils vont tout découvrir. Or, ce n'est pas le cas. On a une compagnie nationale qui s'appelle la SNCF qui en principe devrait avoir toutes les compétences nécessaires également pour réaliser des études rapides. C'est une première remarque.

La deuxième remarque, le point central de ce RER entre guillemets, car ce n'est pas un RER, j'appellerai plutôt cela des trains métropolitains plutôt que RER, mais le point central est la gare de Bordeaux. Premier problème à la gare de Bordeaux, c'est l'offre de transports en commun lorsque les voyageurs descendent du train. Ce ne sont pas seulement les trains métropolitains, ce sont aussi des TGV, et on s'aperçoit qu'à la fois les infrastructures et l'offre de transport urbain, tout cela est nettement insuffisant. Il suffit de voir quand deux TGV de mille places qui débarquent en gare le foutoir que cela peut être aussi bien dans les souterrains que sur les quais de la malheureuse ligne C qui a beaucoup de mal à absorber tout cela.

Autre question, la diamétralisation, tout le monde dit, à quoi cela peut servir, car personne n'ira de Libourne à Arcachon, mais ce n'est pas cela la diamétralisation. À mon avis, avant, lorsqu'il y avait la ligne Bordeaux – Arcachon et il y avait la ligne Bordeaux – Libourne, je prends cet exemple, mais c'est valable pour les autres, il y avait un train pour Arcachon, un conducteur et il y avait un train pour Libourne, un conducteur. L'objectif de la diamétralisation doit être, je dis bien, doit être, car je ne suis pas certain que cela le soit, c'est une rame, un conducteur. En principe, la Région qui finance très largement ces transports devrait y retrouver son compte. Il faut aussi regarder l'aspect des arrêts à Bordeaux. Un arrêt de cinq minutes pour un RER est absolument énorme. C'est ce que l'on voit sur les fiches horaires.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

C'est complet, il y a déjà beaucoup de remarques, merci beaucoup. Monsieur, puis Madame, et l'on fera les réponses.

Intervenant

Deux questions très différentes. À Langon, je n'ai pas très bien compris, il y a un départ de RER toutes les trente minutes, et même ultérieurement toutes les quinze minutes, mais on me dit qu'en même temps il y aura des RER qui s'arrêteront dans toutes les gares et ce soir on dit il y aura des RER directs ou semi-directs.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Ce ne sont pas des RER, ce sont d'autres trains, mais ils continueront de circuler.

Intervenant

Je voudrais connaître la part des deux et dans quels horaires. Est-ce qu'il y en aura tous les quarts d'heure ? Il y a besoin de préciser.

Pour parler du RER Métropolitain, ce sera peut-être dans vingt ans, dans trente ans, la proposition que j'ai faite à Talence, à Bordeaux, on peut aller de la ligne de Langon à la ligne d'Arcachon sans passer par la gare de Bordeaux. Il existe ce qu'on appelle une circulaire. Il faudrait peut-être un jour penser la réutiliser. Effectivement, les trains de Langon qui pourraient aller à Pessac pourraient aller au pôle multimodal de Talence, et même d'Arlac, et l'on irait beaucoup plus vite pour aller sur Mérignac.

Habitante de Bordeaux

Merci. J'habite Bordeaux. Je suis la citoyenne lambda qui s'intéresse aux mobilités. J'ai été très impressionnée par la technicité des propos, des interventions des experts et surtout de l'investissement des élus ici présents. J'ai juste une question, je vais être brève, une question et une remarque.

Au niveau de la Région, on nous a beaucoup parlé de la LGV, maintenant du RER. C'est très simpliste ce que je vais dire, tout cela représente beaucoup d'argent. Est-ce qu'il y aura un arbitrage entre la LGV et le RER ? Je sais qu'ici à Langon, il y a eu beaucoup d'oppositions contre la LGV. Il y a eu des manifestations. C'était ma question.

Ma remarque est d'ordre général. Pour ma part, j'ai essayé de comprendre un certain nombre de termes très techniques. Par exemple, heureusement, mon voisin m'a expliqué AFSB, diamétralisation, etc., beaucoup de termes. Si vous faites un compte rendu, je pense que pour l'ensemble des citoyens et pour leur compréhension, pour que ce soit simple et qu'on ne se pose pas de question à tous les mots, il faudrait peut-être dire les choses simplement si vous voulez que votre projet intéresse les gens et que les gens y adhèrent, et notamment, Monsieur, je voulais réagir à ce qu'a dit mon voisin de droite concernant le terme Métropolitain parce que justement la terminologie est très importante, et Métropolitain, on dit c'est Bordeaux, oui, mais là on est dans le Sud Gironde. La population est très dispersée. Effectivement, cela pourrait être un projet qui leur dise, on fait partie de cette société parce que c'est un projet de société. J'aimerais bien que l'on parle aussi de ce projet de société et de vivre ensemble. Merci.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci beaucoup, Madame. Je me permets de vous répondre sur le point des acronymes et de la complexité, on va vous distribuer le dossier de concertation en sortant que l'on espère plus clair, il explique un certain nombre d'acronymes et vous pourrez le lire tranquillement chez vous pour mieux comprendre certains aspects. Les concepts sont aussi mieux expliqués dans le dossier.

Jérôme GUILLEM, maire de Langon

Je vais répondre assez rapidement parce que le temps file. Première chose, peut-être pour témoigner avec ma casquette d'élu local et dans les interventions que l'on a pu faire, la concertation n'est pas satisfaisante. Il faut se réjouir qu'elle ait lieu. En tant qu'élu j'ai pu participer et j'ai eu la chance, comme je l'ai déjà dit, de faire des demandes auprès de la Métropole dès 2020 et même avant. C'est pour cela qu'on a fait la demande sur la tarification. Il me semble qu'elle a été entendue. Avec quelques autres, je pense que l'on est concerné par cela pour qu'il y ait une tarification attractive et unique. Quand on monte dans le train, on peut prendre le tram. C'est quelque chose qui a été verbalisé, c'est demandé. Il y a un travail qui n'est pas simple à faire sur le sujet, mais en tout cas en tant qu'élu, on a posé ce sujet.

En ce qui concerne la concertation, on est sur ces démarches d'écouter et de faire évoluer aussi et d'amender le projet. Comme je le dis, je découvre cela et je vais répondre à l'histoire du parking. Il est hors de question de faire un parking, je ne sais pas d'où cela sort, cours Gambetta, cela n'a jamais été posé, cela ne se fera jamais. Cela doit se faire en proximité de la gare. Quand je vois ce plan, il y a forcément une discussion parce que ce ne sont pas tout à fait les discussions que l'on avait évoquées avec la SNCF et les collègues qui travaillent sur ce sujet. Il reste donc du travail à faire pour trouver le lieu et son volume. Je ne serai pas d'accord à ce qu'on se lance dans des travaux pharaoniques s'ils ne font pas sens et si c'est coûteux pour nos concitoyens. Il reste donc du travail à faire sur le sujet.

En ce qui concerne les fréquences, il faut que ce soit clair. Aujourd'hui, on a nos TER sur lesquels il y a toujours un travail d'amélioration. Ils sont là, ils sont présents. Ils vont demeurer après. Je me suis engagé et je me battrai pour cela. Je ne veux pas perdre ce service. On ajoute le RER qui nous amène des gens à Langon. Il y a des circuits assez courts, ce sont donc des choses en plus. Finalement, c'est notre droit. Je suis né à Langon. Je vis à Langon. J'ai la chance de pouvoir être le maire de la ville dans laquelle je suis né, mais j'ai connu l'omnibus. On nous remet ce que l'on avait. Je ne vois pas quelque chose de scandaleux. Je trouve cela plutôt normal. On l'appelle RER, tant mieux ou tant pis, mais on nous remet ce à quoi l'on a droit en tout cas pour nous sur notre territoire.

Béatrice de FRANÇOIS, vice-présidente de Bordeaux Métropole, déléguée aux transports en commun et au stationnement

Brièvement. Je voudrais vous remercier, Madame, de votre intervention. Je ne suis pas non plus ingénieur réseau SNCF. C'est vrai qu'au début les termes m'ont un petit peu heurté et intrigué, et ce n'est pas évident. Heureusement, ils vont être décryptés dans le document que l'on va vous donner et c'est important parce que votre question donne du sens, quand on comprend mieux, on fait ensemble, c'est le but aussi de la concertation et c'est l'intérêt général.

Je voulais simplement répondre sur la gare de Villenave d'Ornon. Aujourd'hui, il y a plus de trains à Bègles qu'à Villenave d'Ornon, mais à terme c'est aussi un train toutes les trente minutes pour Villenave d'Ornon.

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Quelques mots pour remercier Madame. Effectivement, on jargonne beaucoup surtout sur des dossiers aussi techniques. J'ai l'impression que de temps en temps on a éliminé le latin il y a très longtemps, notamment pour les juristes, et maintenant on revient avec des jargons, beaucoup d'acronymes qui perdent un peu les gens, notamment dans des concertations publiques, ce n'est pas évident, même pour les élus au départ il faut faire corps avec une matière qui nous est tout de même assez particulière, assez technique. En matière de diamétralisation, au départ, j'ai compris que c'était surtout un train qui traversait la métropole d'un point A à un point B, mais c'est déjà trop long. Donc, ils ont mis un seul mot et on perd un peu les gens.

Après, il faut parler de projet de société. Ce que dit le maire de Langon est important. Il y a cette relation métropole et périphérie, périurbanité, qui est très importante à saisir en Gironde aujourd'hui. On a 23 700 habitants qui arrivent chaque année dans ce département, c'est l'équivalent quasiment de la ville de Libourne, ils n'arrivent pas tous au centre de Bordeaux. Beaucoup n'ont pas les moyens d'habiter au centre de Bordeaux et pourtant ils travaillent souvent à Bordeaux ou ils travaillent aussi dans des entreprises parce que le tissu industriel est souvent externe à Bordeaux. Donc, ces gens ont aussi besoin d'avoir des moyens de transport accessibles, largement subventionnés par les pouvoirs publics, cela a été dit.

Non, Madame, il n'y aura pas d'arbitrage. On est engagé comme je l'ai dit en préambule depuis très longtemps sur les services ferroviaires de proximité et la Région va continuer à être très active sur cela. On soutient le dossier LGV, il n'y a pas de doute. Je sais que cela fait débat, mais l'un n'est pas à la place de l'autre. C'est sûr.

Sur les RER et les TER, il y aura toujours des TER, mais ils ne seront pas omnibus contrairement aux RER. Il y aura bien les deux. Il y a des gens qui vont venir de plus loin que de Langon. Les Marmandais, les Agenais vont bien arriver de quelque part.

Dernière réponse, sur les études. Monsieur DUBARD disait que tout était réglé. Non, la preuve. Aujourd'hui, on est en phase de concertation très en amont. Il faudra encore beaucoup d'études techniques pour que tout cela soit affiné et que l'on puisse répondre à beaucoup de questions, notamment sur les travaux nécessaires, notamment pour les riverains.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci. Y a-t-il des réponses complémentaires à ces questions ?

Édouard PARANT, directeur RER Métropolitain, SNCF Réseau

La question de la sécurité aux passages à niveau est la composante de deux volets, le nombre de trains qui vont passer à terme et le nombre de voitures, poids lourds et piétons qui vont traverser à la perpendiculaire. Généralement, on fait un calcul en multipliant le nombre de trains par le nombre de personnes qui croisent le passage à niveau et l'on regarde réglementairement si l'on est au-dessus ou en dessous du seuil. Sur Bordeaux – Langon, je me tourne vers Michel Sanchez, mais de mémoire, les prévisions de trafic réalisées par l'État pour le trafic routier et l'augmentation du nombre de trains ne devraient pas engendrer de dépassement de seuil pour les passages à niveau existants. Donc, le projet de RER ne prévoit pas de supprimer des passages à niveau.

Sur la question de l'acoustique, il y aura 35 trains de plus, avez-vous prévu des protections acoustiques ? L'augmentation de trafic sur la partie Bordeaux – Saint-Médard d'Eyrans est gérée par les protections acoustiques qui ont été prévues dans le projet des aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux. Entre Saint-Médard d'Eyrans et Langon, il faut que l'on mène ces études acoustiques pour savoir s'il y aura besoin ou pas d'en faire en sachant qu'à terme le nombre de trains qui passera sur cet axe aura augmenté avec les transports du quotidien, mais il n'y aura plus les Intercités et il n'y aura plus les TGV. Il faut faire l'étude. Il n'y a pas de réponse aujourd'hui.

Pour finir, c'est important, il ne s'agit pas de sacrifier avec le RER, le fret en gare de Bordeaux Saint-Jean. Que ce soit sur Libourne – Arcachon où il y a un train par heure et par sens qui est réservé, sur Saint-Mariens – Langon, il y a un train toutes les deux heures et par sens qui est réservé. Donc, le quai supplémentaire qui vous a été présenté n'est pas sur les voies 16 et 17, je suis désolé, je ne peux pas vous laisser dire cela, il est le long du bâtiment Belcier sur une voie qui s'appelle le tiroir « T3 », cela ne parle absolument à personne, mais c'est la vérité.

Les 32 trains ne passeront pas sur la voie unique. Je suis encore désolé mais je vous réaffirme que votre propos est inexact. C'est ultra technique pour les non spécialistes ces AFSB, mais le projet a été repris par les gens qui en ont la compétence. Cela a été partagé avec l'ensemble des cofinanceurs, État, Région, Métropole, et je vous le redis, même si je n'en ai pas la responsabilité, il n'y aura pas 32 RER qui se croiseront sur une voie unique, car vous l'avez déjà mentionné, cela ne fonctionne pas bien, et c'est risqué. Donc, contrairement à ce qu'il y a peut-être dans le dossier d'enquête, vous voyez que la concertation est utile, ils vous ont entendu, ils ont amendé le projet pour faire en sorte qu'une partie des RER fasse le trajet sur les voies rapides. Cela va donc dans le sens que vous dites, c'est-à-dire un projet plus fiable et plus robuste.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Pour être tout à fait complet avant de vous donner la parole, Monsieur SALLES, en ligne, on insiste pour avoir une réponse à la question du choix du terminus à Langon. Je sais que la question a déjà été un peu abordée, mais une personne souhaiterait une réponse. Pourquoi ne va-t-on pas jusqu'à La Réole, et même plus loin ?

Éric SARGIACOMO, conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

J'ai envie de dire que c'est un peu comme celui du Médoc. À un moment donné, on met un endroit. Si cela fonctionne très bien, s'il y a une affluence très importante à Langon, la logique sera peut-être de pousser, mais il faut qu'il y ait une demande. Pour l'instant, compte tenu du budget et de l'enveloppe, on est à Langon en terminus.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Monsieur Denis SALLES, garant de la Commission nationale du débat public, un mot.

Denis Salles, Commission nationale du débat public

Juste un petit mot sur le déroulé de la concertation, puisque c'est cette compétence qui nous revient. Je voudrais tout d'abord saluer les échanges qui ont eu lieu. J'ai été interpelé sur ce débat trop technique et la nécessité de simplifier. C'est un sujet très complexe. Les sujets techniques doivent aussi trouver leur place, mais je comprends tout à fait ce que vous avez dit. On veillera à ce que ce soit tout à fait clair pour tous les lecteurs de l'étude.

Je vous rappelle la possibilité d'aller sur la plateforme. Ce sera un point très important si vous souhaitez être entendus. J'ai noté également le rappel sur la mise à disposition des études. On va en reparler avec les maîtres d'ouvrage à la prochaine réunion. Encore une fois, n'hésitez pas à nous interpeler si vous avez des points particuliers que vous souhaitez aborder.

Frédéric FIATTE, consultant Res publica

Merci à tous et à toutes d'être venus. Les intervenants sont encore en tribune, vous pourrez leur parler. On est là, mais on va clôturer la réunion.

Juste un mot, vous avez un petit questionnaire de satisfaction qui vous a été distribué en début de réunion. L'idée est de le remplir maintenant, et de le déposer à la sortie.

Merci à toutes et à tous. Au revoir.