RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

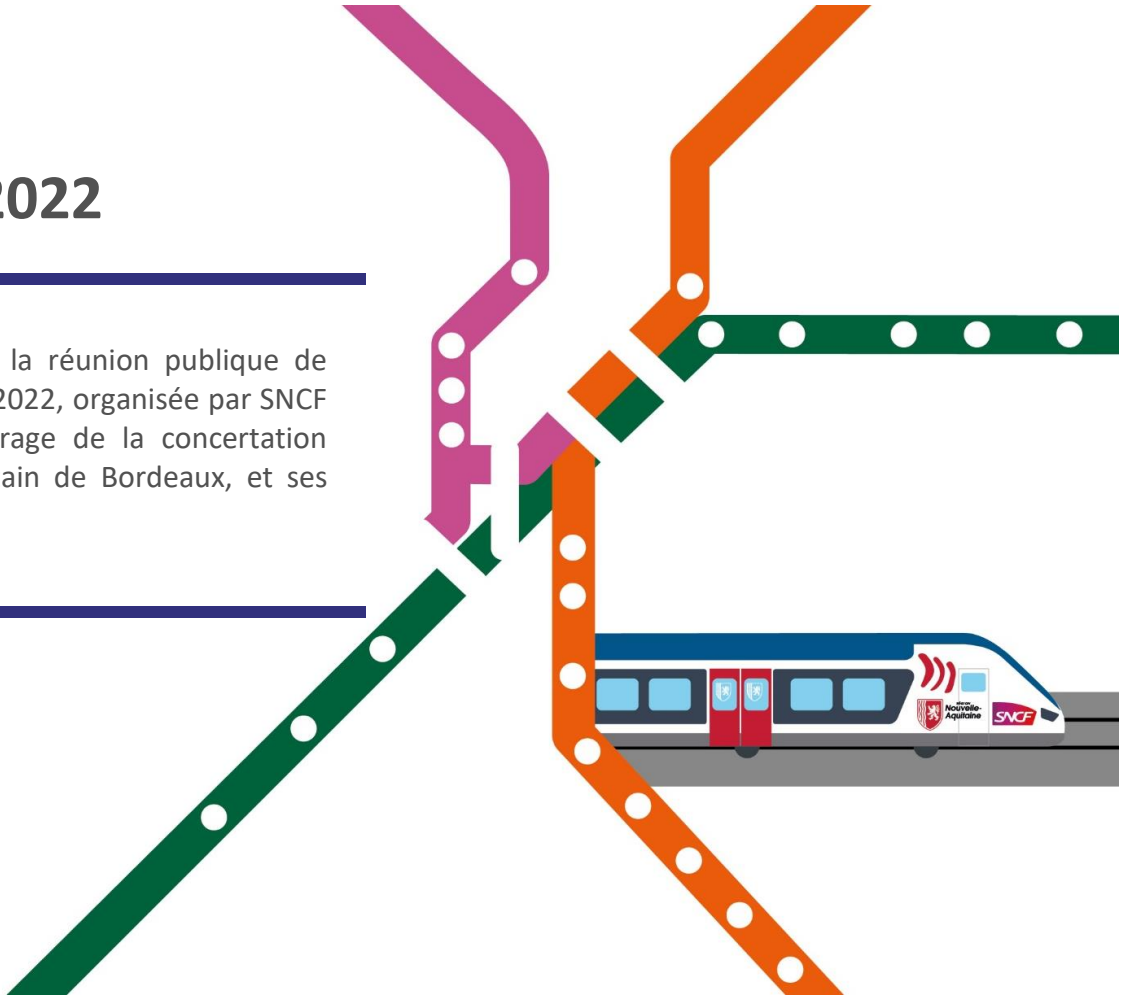
Concertations sur le RER Métropolitain

Réunion publique

à Talence

4 octobre 2022

Verbatim complet de la réunion publique de Talence du 4 octobre 2022, organisée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la concertation sur le RER Métropolitain de Bordeaux, et ses partenaires.



PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

SOMMAIRE

1 Introductions et présentations du projet 3

1.1.1 Maire de Talence 3

1.1.2 Région Nouvelle-Aquitaine 5

1.1.3 Bordeaux Métropole 6

2 Échanges avec la salle 14

1 Introductions et présentations du projet

1.1 Introductions

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette deuxième réunion publique sur le projet de RER métropolitain de l'aire urbaine de Bordeaux, et plus particulièrement sur ces aménagements ferroviaires. Je suis Frédéric Fiatte, je suis consultant d'un cabinet nommé Res Publica, qui anime la concertation pour SNCF Réseau et ses partenaires.

Un mot sur l'ordre du jour qui nous attend aujourd'hui. La réunion va être coupée en en deux temps. Un premier temps de présentation du projet et du cadre des concertations, par ses partenaires financeurs et par la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Puis un mot des garants de la concertation. Denis Salles, qui les représente ce soir, s'excuse, il est dans les transports, il arrive dans une dizaine de minutes, mais il nous rejoindra en cours. Je dirai un mot sur les modalités de concertation qui s'offrent à vous. Il y a plein de choses pendant ces deux mois de concertation qui se déroule du 20 septembre au 19 novembre 2022. Nous aurons une présentation plus précise du volet ferroviaire du projet, de ses aménagements et, ce qui nous intéresse aujourd'hui, les aménagements de la réouverture de la halte Talence-Médoquine.

Avant tout cela, je vais donner la parole à Monsieur le Maire de Talence, Emmanuel Sallaberry, pour un mot d'accueil.

1.1.1 Maire de Talence

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence

Bonsoir à vous toutes et tous. Au nom de l'ensemble de la ville de Talence, des élus, qui sont très nombreux ce soir à mes côtés, je voudrais vous souhaiter la bienvenue pour cette réunion. Vous êtes très nombreux. Quand on fait des réunions publiques, on se pose toujours la question : est-ce qu'il y aura du monde ou pas ? On parlait avec Claude (Mellier), qu'il y avait un peu moins de monde à Arcachon… un tout petit peu moins, il y a les chiffres selon la police et selon les syndicats.

Bref, je voudrais mettre un petit peu de solennité dans ce propos introductif, même si évidemment, je ne vais pas dévoiler les planches. Je voudrais vous dire à quel point, en tant que maire et conseiller métropolitain, cette concertation revêt une importance particulière. Parce qu'avec le train, qui n'est pas la solution à tout, mais qui est une carte fondamentale, assez peu utilisée encore sur notre agglomération, nous allons pouvoir venir apporter des réponses concrètes à celles et ceux qui prennent le train, déjà, aujourd'hui, et celles et ceux qui le prendront demain.

J'ai évidemment une pensée particulière, puisque la gare de Talence-Médoquine, gare qui a été désirée pendant de très nombreuses années, et qui l'est encore d'ailleurs… Je le dis souvent à Claude (Mellier) : « Tant que l'on ne fera pas le coupage de ruban, je n'y croirai pas ! » Cela fait près de 75 ans qu'elle est fermée au trafic de voyageurs. Quand je suis arrivé maire, c'est un combat qui a été mené par l'ensemble des élus de la Ville de Talence, au premier rang desquels mon prédécesseur, Monsieur le Sénateur, que je salue et qui est présent parmi nous ce soir. Des associations, aussi. Tout le monde nous dit aujourd'hui que la gare de la Médoquine va rouvrir. Cela paraît tellement évident que l'on en oublie que cela fait près de 75 ans qu'elle est fermée. Si c'était si évident que cela, cela ferait longtemps qu'elle serait rouverte. On ne soupçonne pas la complexité que revêt l'ouverture d'une gare, les travaux pour la faire rouvrir, et c'est donc sûrement plus facile à dire dans une réunion publique qu'à faire. Evidemment, les riverains de la gare,

qui sont là ce soir, auront l'occasion d'avoir des réunions plus particulières, puisque l'idée n'est pas seulement de faire arrêter des trains, mais de créer un nouveau pôle d'échanges multimodal, avec le bus à haut niveau de service (bus express), avec les mobilités douces, avec tout ce que cela peut représenter.

Je rappelle souvent que dans un rayon d'un peu plus de 2 km autour de la gare, il y a 150 000 personnes qui vivent et/ou travaillent. Et quand vous faites abstraction des vignes du Haut-Brion, vous comprenez qu'il y a quand même quelques personnes autour. Donc on a vraiment quelque chose d'important à vous demander ce soir, c'est de participer notamment par écrit sur les supports offerts.

Je suis allé regarder un peu le registre de concertation. Beaucoup de mots sont adressés à la SNCF, qui répondra, mais ce n'est pas l'objet. On peut toujours parler de tout ce qui ne va pas, mais l'objet, c'est vraiment de pouvoir se dire que ce projet est fondamental pour des gens qui habitent à Talence, mais aussi pour des gens qui vont pouvoir venir à Talence et dans les villes périphériques autour. C'est vraiment quelque chose d'important.

L'occasion m'est donnée, et j'en terminerai par-là, puisqu'évidemment, l'essentiel aujourd'hui est d'avoir un échange, de remercier les femmes et les hommes politiques, les services, les fonctionnaires, la SNCF, les partenaires institutionnels pour le travail qui est mené depuis de très nombreux mois. Il y a eu beaucoup de réunions compliquées, sur lesquelles personne ne s'entendait. Depuis quelques mois, il y a une énergie nouvelle qui est née et qui permet vraiment d'espérer sereinement la réouverture de cette halte et de ce Pôle d'échanges multimodal pour 2025. Donc, si l'on en est là aujourd'hui, c'est grâce à eux, avec un peu de bonne volonté également, et je ne voulais pas manquer, puisqu'ils sont présents dans la salle ce soir, c'est difficile de les embrasser du regard, ou les embrasser tout court d'ailleurs, mais en tout cas, je voudrais vraiment les remercier.

Cela va redessiner la ville, redessiner l'agglomération. Tout cela, vous allez le redécouvrir. Je vous souhaite à toutes et à tous une excellente soirée de débat, dans laquelle, dans un monde dans lequel les débats se radicalisent beaucoup, on puisse s'écouter, s'entendre. Il n'est pas de bonnes ou de mauvaises questions, ou de bonnes ou de mauvaises opinions. Vous êtes toutes et tous là pour donner votre avis, pour vous exprimer, et sentez-vous libres d'avoir cet échange avec nous. Et surtout, je vous le rappelle, de pouvoir écrire vos sentiments sur le registre de la concertation, de manière que cela soit bien pris en compte.

J'en profite pour vous dire que la Ville de Talence s'exprimera, dans le cadre du prochain conseil municipal et de cette concertation, de manière à rappeler tout son attachement au projet.

Bonne soirée à vous toutes et à vous tous. Je vous redonne la parole, Monsieur.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica.

Merci beaucoup, Monsieur le Maire. Je vais passer tout de suite la parole au représentant de l'État qui est avec nous ce soir, Nicolas Thibault, directeur de la coordination des politiques publiques à la préfecture de Gironde, qui va nous en dire un peu plus sur les objectifs de ce projet.

Nicolas Thibault, préfecture de Gironde

Bonsoir à toutes et à tous. Je tiens à excuser le secrétaire général de la préfecture, Christophe Noël du Payrat, qui a quitté ce beau département de la Gironde pour rejoindre la préfecture de la région Île-de-France il y a quelques jours, pour une nouvelle affectation. Il aurait aimé être là, car c'est un sujet extrêmement important pour lui. Le sujet de la mobilité est très important, il a beaucoup travaillé sur un certain nombre de sujets : l'aménagement de la rocade, comment fluidifier les entrées de rocade via les autoroutes, le développement des pistes cyclables, le développement des transports en commun en site

propre… Évidemment, il avait un œil très précis sur ce projet de RER métropolitain. C'est un projet qui a déjà quelques mois derrière lui, et les collègues de la SNCF pourront en parler. Il est important maintenant que ce projet avance, qu'il se concrétise, parce qu'il a vocation simplement à changer la vie quotidienne de nos concitoyens, des Girondins, de Bordeaux Métropole, des habitants de Talence, de l'ensemble de nos concitoyens.

Ce projet, on ne le fera pas sans vous, bien évidemment. C'est pour cette raison que cette réunion est organisée. Il faut vraiment participer. La parole vous est donnée, saisissez-la. Je rejoins les propos de Monsieur le Maire, il faut des échanges sereins, écoutons-nous, échangeons, toutes les questions seront entendues, il n'y a pas de mauvaises questions.

Donc, un grand merci à vous pour votre présence. Je ne vais pas être plus long car je crois qu'il y a beaucoup de slides et l'important, c'est aussi de vous écouter.

1.1.2 Région Nouvelle-Aquitaine

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

Bonsoir à tous, merci pour l'accueil. Avant de rentrer dans le concret, je voudrais d'abord remercier Monsieur le Maire pour son accueil, avec des propos que je partage pour l'essentiel. En disant aussi que personnellement, je suis un peu ému d'être là ce soir. Je suis là en tant que conseiller régional, mais j'ai aussi été un militant politique avant d'être un élu. Et parler du RER aujourd'hui, c'est aussi parler d'une bataille politique vieille de 30 ans dans cette agglomération, et son incarnation autour de la gare, de la halte de la Médoquine, donne du baume au cœur à tous les militants associatifs, syndicaux et politiques qui se sont battus pour que cette gare, un jour, rouvre et soit utile à la population de Talence et bien au-delà.

Je crois que c'est important que nous nous concentrions collectivement sur la question du projet. Je sais, et c'est normal, que les uns et les autres avaient des demandes sur la manière dont fonctionnent les TER aujourd'hui dans notre région, et plus particulièrement sur notre département. Je ne suis pas sûr que ce soit le sujet ce soir, en revanche, je me tiens à votre entière disposition à la sortie de la réunion pour débattre du fonctionnement et des difficultés que vous pouvez rencontrer sur la question du TER.

Là, on est sur l'avenir, le développement du projet et une nouvelle réponse aux besoins des populations. Je crois que, entre le tout voiture qui a été développé tout au long des années 70 et 80, et la mort que l'on nous a annoncée du train, on est en train de montrer qu'une autre voie est possible. Je dis cela alors que l'on sort de la pandémie, ou en tout cas des périodes de confinement, où l'on a vu aussi toutes les limites de certains modes de développement. Et je crois qu'aujourd'hui, la voie que prend le ferroviaire est une réponse pertinente aux besoins de déplacements, pas la seule, mais sans doute la colonne vertébrale sur laquelle peuvent se construire les mobilités sur notre agglomération et sur l'ensemble du département et de la région. Donc, l'ambition du projet est basée bien sûr sur l'utilisation maximale de notre architecture ferroviaire existante, et donc de développer au maximum les liaisons entre la métropole et les territoires, mais aussi entre territoires à l'échelle du RER métropolitain, avec les lignes Libourne-Arcachon et Saint-Mariens-Langon. À terme, bien évidemment, ce que l'on souhaite, c'est que nous ayons une réponse au quart d'heure avec ce RER métropolitain. Les études qui ont été conduites mettent en évidence un potentiel de captation du train à l'horizon 2030 de 20 000 voyageurs. Le périmètre, vous le savez peut-être, initialement, était d'abord autour de Arcachon-Libourne et de Saint-Mariens-Langon, et de Bordeaux-Macau. L'entrée du Département dans le RER métropolitain, avec une enveloppe de 170 millions, permet d'engager le développement de la ligne du Médoc un peu plus largement que ce que l'on avait prévu, Lesparre-Soulac-le Verdon, ce qui donne une autre dimension au RER métropolitain.

Enfin, sur le projet total, pour que vous ayez les chiffres en tête, on est sur un projet estimé à 680 millions d'euros, ce qui correspond aux aménagements ferroviaires qui font l'objet de la concertation de ce soir, mais aussi de l'achat de matériel roulant supplémentaire.

Le RER, c'est aussi une dynamique qui se construit autour et avec des pôles multimodaux qui vont se développer sur l'ensemble des gares, et donc permettre de développer l'ensemble des mobilités autour du RER, comme à Talence Médoquine. Ce que je disais tout à l'heure en parlant de colonne vertébrale des mobilités, en voyant bien que cela va transformer aussi nos mobilités sur le département et la ville, puisqu'on aura un mode de déplacement qui, en termes de vitesse, sera imbattable par rapport à tous les autres. J'ai en tête, par exemple, la liaison entre Cenon et Pessac, qui pourra se faire en 14 minutes, ce qui transforme complètement l'échelle métropolitaine mais aussi les liens de territoire à territoire.

1.1.3 Bordeaux Métropole

Claude Mellier, vice-présidente Bordeaux Métropole déléguée aux grandes infrastructures de transport routières et ferroviaires

Merci, Monsieur le Maire, de nous avoir accueillis dans votre belle commune. Merci à vous tous d'être présents pour cet échange, ce débat, cette concertation sur le RER métropolitain.

On peut dire que le RER est au cœur de nos débats, de notre discussion ce soir. Pourquoi ? Parce que depuis plusieurs années, la métropole bordelaise est confrontée à un défi majeur de mobilité pour ses habitants, mais aussi pour ceux des territoires voisins.

Une réalité, vous la connaissez, la hausse de la congestion routière. Comment la réduire ? Autre réalité, le réchauffement climatique : comment préserver la qualité de la vie ? Agir contre la pollution et la réduction des gaz à effet de serre. Donc, à partir de cela, pour y répondre, les transports collectifs ferroviaires et routiers sont déterminants. Au point que la métropole a adopté conjointement, avec la région Nouvelle-Aquitaine, en 2018, une feuille de route pour un RER métropolitain. Cette feuille de route a été votée à l'unanimité. Je dois préciser que je présentais cette délibération, et je peux vous dire que c'est impressionnant quand on voit tout à la fois l'ensemble de la Métropole voter pour et applaudir pour ce projet du RER.

En 2022, la feuille de route a été ajustée, compte tenu de l'évolution du projet, mais aussi, comme cela vient d'être dit, la décision du Département de participer au financement. Les porteurs du projet sont la Région, la Métropole, le Département, l'État, et SNCF. Le RER métropolitain résonne particulièrement dans les objectifs de la métropole. Il s'inscrit dans la stratégie des mobilités adoptée fin 2021. Le RER doit répondre à des besoins croissants de déplacements. Il doit réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transport des habitants des zones périurbaines, en offrant des solutions efficaces et interconnectées au sein de la Métropole, mais aussi encore vis-à-vis des territoires périphériques. D'ailleurs, les trajets entre les territoires et la Métropole représentent 22 % des déplacements métropolitains, mais 58 % des kilomètres parcourus. Et essentiellement en voiture. Ainsi, le RER est un levier essentiel pour la transition écologique des déplacements à l'échelle de la Gironde, en lien avec la Métropole.

Le projet se décline en plusieurs volets. Le volet ferroviaire, l'objet donc de notre attention aujourd'hui, nous y reviendrons. Le volet routier, avec la création de ligne, car express dans les territoires non accessibles par le train. Ces lignes doivent offrir des liaisons fréquentes et rapides vers la Métropole, à l'image de la ligne Créon-Bordeaux, la première ligne qui a été lancée en 2019. Cinq autres lignes cars express sont identifiées et vont faire l'objet d'études.

Un autre volet, le volet tarifaire, avec un travail de partenariat entre la SNCF, la Région, la Métropole et le Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, autour d'une réflexion tarifaire partagée et sur le développement de billets uniques pour les trajets de bout en bout. Ce travail doit aboutir à la mise en place d'une offre attractive. C'est une des clés de la réussite pour le RER métropolitain.

Un autre volet du RER métropolitain : la communication et l'information au public autour du projet, pour mieux faire connaître et mettre en avant ses atouts en termes de services, d'intermodalité et de temps de parcours, souvent méconnus par les habitants du territoire.

Enfin, le mode ferroviaire est pourtant un mode très efficace pour se déplacer, rapide, capacitaire, il permet de couvrir autant les courtes que des longues distances. Cela a été dit, mais je le répète : à titre d'exemple, le RER permettra de faire un trajet entre Cenon et Pessac en 14 minutes, alors qu'en voiture, c'est au moins une heure. Il est le mode de transport collectif ayant le plus faible impact carbone par kilomètre et par passager. Il contribue ainsi à la transition énergétique et écologique.

Revenons maintenant sur le volet ferroviaire. Nous portons l'ambition de renforcer la desserte TER d'un train toutes les demi-heures sur tout le réseau et toute la journée, sur une amplitude élargie, notamment le soir, avec une desserte dite omnibus desservant tous les arrêts. Avec la mise en place de liaisons traversantes entre les branches de Libourne-Arcachon d'une part, et Saint-Mariens-Saint-Yzan-Langon d'autre part, ce que l'on appelle la diamétralisation, c'est-à-dire la possibilité d'aller, par exemple, de Libourne à Arcachon sans changer de train. Cela représente un gain de temps très important. Il est également prévu l'ouverture de deux haltes : la halte du Bouscat Sainte-Germaine, connectant la ligne du Médoc et la ligne du tram D. L'objectif, c'est sa mise en service en 2023, donc dans peu de temps. Enfin, une halte à Talence-Médoquine.

La halte de Talence Médoquine, un des éléments structurants du projet RER métropolitain, puisque la halte sera située à la fois sur la ligne Libourne-Arcachon et celle du Médoc : Bordeaux-Le Verdon-Pointe de Grave, et la future ligne de bus express Douard-Pellegrin. Fermée depuis 75 ans, sa réouverture est une opération emblématique du RER métropolitain. SNCF est le maître d'ouvrage principal du volet ferroviaire, elle pilote la réalisation des opérations, et les collectivités financent en fonction de leurs choix politiques. Elle sera détaillée par la suite de la présentation, les caractéristiques et les aménagements ferroviaires, mais aussi du pôle d'échange multimodal et de la halte Talence-Médoquine.

1.2 Présentation de la concertation

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour ces premiers mots sur le projet. Avant de rentrer dans le vif du sujet, je vais vous présenter les modalités de concertation, comment on s'informe et comment on participe à tous ces échanges.

Si vous êtes là aujourd'hui, c'est que vous êtes plutôt au courant de ce qui a été mis en place. Il y a en fait trois concertations, puisque réglementairement, il s'agit d'une concertation pour chacune des lignes qui vous ont été détaillées tout à l'heure. Vous les voyez apparaître à l'écran. Mais pour des raisons logiques, elles ont été organisées toutes en même temps pour que l'ensemble du territoire et de ses habitants puissent s'exprimer pendant ces deux mois d'information, du 20 septembre au 19 novembre 2022.

Pour s'informer et s'exprimer d'abord, vous avez le dossier de concertation et le dépliant d'information que vous trouverez à l'entrée. Ils ont également été distribués un peu partout sur le territoire. Il y a un site Internet du projet dédié que vous avez sûrement déjà consulté : *www.projet-rer-m.fr* , et des registres papier, dont un qui est installé en mairie de Talence, sur lequel vous pouvez contribuer.

Pour échanger dans le cadre de cette concertation, six réunions publiques : une a eu lieu à Arcachon la semaine dernière, à Talence aujourd'hui le 4 octobre, et vous voyez que l'on a choisi des emplacements qui essaient de couvrir l'ensemble du réseau au maximum. J'insiste plus particulièrement, à Talence, sur l'atelier du 17 octobre à 18h, qui portera sur la halte et le pôle d'échanges multimodal. On se rendra sur site, on fera une visite de terrain autour du site, et l'on ira en atelier après pour discuter concrètement sur ce qui va être positionné autour de cette halte comme service aux usagers, mais aussi comme aménagements, etc.

Il y aura également un atelier sur les conditions de réussite du projet où vous êtes invités à vous inscrire sur le site, le 7 novembre, à Bordeaux cette fois. Il y a aussi des rencontres de terrain, dans le train, dans l'espace public. Vous nous avez peut-être croisés au CHU de Talence, où l'on était la semaine dernière, ou devant l'université, pour aller rencontrer les usagers potentiels.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, un mot de Monsieur Salles, qui est garant de la concertation pour la Commission nationale du débat public.

Denis Salles, Commission nationale du débat public

Nous avons été désignés, mon collègue Walter Acchiardi et moi-même, comme garants de la Commission nationale du débat public, qui est chargée, dans le cadre de la loi, de désigner des personnes qui observent le déroulement de la concertation, qui apportent un certain nombre de recommandations et qui sont à l'écoute du public.

La CNDP est une autorité administrative indépendante qui est chargée de garantir le droit à l'information et à la participation du public sur des projets significatifs – en général c'est un seuil financier qui désigne le seuil de projets. La saisine, qui concerne ici ce que l'on appelle une concertation préalable, a été réalisée dans le cadre de l'article L121.17 du Code de l'environnement. Son objectif, selon le texte tel qu'il est libellé, est de discuter de l'opportunité des objectifs et des caractéristiques du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent, des solutions alternatives éventuellement, et des modalités d'information et de participation publique dans cette phase de concertation. C'est particulièrement sur ce point que nous sommes intervenus. Ces garants, comme je le disais, sont désignés pour, en quelque sorte, garantir le bon déroulement de la concertation. Nous avons un rôle indépendant. C'est pour cela que l'on est placés un peu à l'écart de la table. C'est ce qui, aussi, désigne notre neutralité vis-à-vis du projet.

Nous avons travaillé en trois temps. Avant le lancement de la concertation, on a réalisé ce que l'on appelle une étude de contexte. On a rencontré plus d'une trentaine d'acteurs qui sont en prise avec cet enjeu, dont beaucoup sont ici d'ailleurs. On a mené un travail pour voir quelles étaient les attentes et les visions du projet de ces acteurs, pour ensuite étudier comment organiser une concertation dans les meilleures conditions.

Dans le deuxième temps, on a fait des propositions au maître d'ouvrage, qui en a retenu un certain nombre, sur la réalisation du dossier de concertation, sur le calendrier et les modalités. On a donc joué un rôle de conseil et de proposition.

Le troisième temps, c'est pendant ce temps de concertation, on va assister à toutes les réunions publiques, que ce soit Walter Acchiardi ou moi-même, et l'on est à la disposition du public pour recueillir d'éventuelles remarques, indépendamment des espaces qui sont dédiés à ce recueil, et qui vous ont été présentés, mais si vous avez des questions plus précises, ou si vous souhaitez nous interpeller, nous avons des mails dédiés que vous pouvez utiliser.

À l'issue de cette concertation, on va devoir remettre un rapport à la Commission nationale du débat public, un rapport qui sera rendu public, pour rendre compte du déroulement de cette concertation, des

conditions dans lesquelles elle s'est déroulée et d'éventuelles remarques sur ce qu'auraient été les plus et les moins de cette concertation.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup, Monsieur Salles. Les mails des garants de la concertation seront affichés à l'issue de la réunion, vous n'avez pas eu le temps de les noter, et Denis Salles est de toute façon là à la fin de la réunion si vous avez des remarques à lui faire.

1.3 Présentation du projet

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Édouard Parant, directeur du projet pour SNCF Réseau, va nous présenter le volet ferroviaire et ses aménagements.

Vidéo diffusée : https://www.youtube.com/watch?v=wJofZru8owY

Édouard Parant, SNCF Réseau

Bonsoir à tous. Vous aurez compris qu'il y a quatre volets. Ce soir, nous allons essentiellement nous concentrer sur celui qui concerne les transports par le mode ferroviaire porté par 3 maîtrises d'ouvrage : SNCF, le groupe dans son ensemble, qui est représenté ici par SNCF Réseau, le gestionnaire des rails, sa filiale, Gares & Connexions, totalement impliqués dans le projet qui vous est présenté ce soir, et un troisième maître d'ouvrage, qui est Bordeaux Métropole, pour tout ce qui concerne les aménagements publics qui vont permettre de constituer ce pôle d'échange multimodal. Nous serons donc trois intervenants.

Sur ce volet ferroviaire, on va globalement réutiliser l'existant. Donc un projet doublement écologique, puisque d'abord, c'est du transport en commun essentiellement électrique, et en plus, on va s'attacher à optimiser l'utilisation du réseau actuel pour y faire circuler le maximum de train, notamment cette nouvelle offre de services qui doit être fréquente, facile d'accès et tout au long de la journée.

Vous voyez que finalement, ce projet est phasé avec une mise en œuvre progressive des différentes opérations, avec trois lignes, dont deux qui sont traversantes, ce que l'on a appelé les missions diamétralisées, avec la première qui vous intéresse au premier chef ce soir, la ligne de Libourne-Arcachon, dont l'objectif de mise en service complète est 2027. Si vous allez directement en bas de la diapositive, vous verrez que pour Talence-Médoquine, je vais rassurer Monsieur le Maire, c'est bien mi-2025 pour la mise en service de cette gare. À côté de cela, on a donc deux autres lignes, Saint-Mariens-Langon, autre ligne diamétralisée entre le Nord et le Sud/Sud-Est, et également la ligne vers le Médoc jusqu'à la Pointe de Grave qui a la particularité de desservir la future halte de Talence-Médoquine.

Ce projet est en devenir. Pour autant, il a déjà commencé. Cela n'a peut-être pas été souligné, mais il y a eu déjà des renforcements d'offres. C'est-à-dire qu'avant même d'effectuer des travaux, la Région et Bordeaux Métropole ont financé des trains supplémentaires. Et, à côté d'ici, il y a des travaux pour la création de la halte du Bouscat Sainte-Germaine, à l'interconnexion avec le tramway, dont l'objectif de mise en service est d'ici la fin de l'année pour les travaux purement de quais, et les aménagements publics permettront à la mi-2023 de l'ouvrir au public.

Quelques chiffres, très rapidement, pour les avoir à l'esprit. Ce projet va nécessiter des travaux, des voies, des quais, des bâtiments, des aiguillages, de la signalisation ferroviaire. C'est globalement de l'ordre de 600 millions d'euros, répartis entre les quatre principaux financeurs qui sont l'État, la Région, la Métropole et le

Département. Cela va nous permettre d'adapter le réseau ferroviaire à ces nouveaux usages. Qui dit plus de trains et plus de services, dit aussi nécessité d'acheter des nouvelles rames. C'est donc un volet qui est pris en charge à moitié par la Région et par Bordeaux Métropole, et vous voyez que cela représente une centaine de millions d'euros, sachant que, pour vous donner un ordre de grandeur, une rame, c'est de l'ordre de 10 millions d'euros.

Ce soir, nous sommes sur une future halte d'interconnexion, à double titre : interconnexion, dans un premier temps ferroviaire, puisqu'on est à la jonction de deux lignes du RER ; et interconnexion, évidemment, avec l'ensemble des modes de transport, y compris les transports en commun, le bus à haut niveau de service et évidemment les modes doux.

Quelques chiffres pour vous détourer ce que veut dire la ligne Libourne-Arcachon en termes de RER. C'est une centaine de kilomètres, une vingtaine de gares, avec donc une gare et un arrêt supplémentaire dans cette zone hyper dense sur laquelle vous verrez qu'il y a une attente très forte, puisqu'il y a de grands générateurs de flux. C'est une mise en service à l'horizon 2027 de l'ensemble des fonctionnalités de cet axe.

L'objectif, en termes de services, est d'offrir un train toutes les demi-heures sur une amplitude horaire assez large, 6h-22h, pour commencer. Le projet est évolutif, ce qui vous est présenté ce soir concerne la demi-heure, et pourrait évoluer avec une augmentation de fréquence au quart d'heure à terme. Vous allez retrouver sur les différentes branches le nombre de trains supplémentaires qui va être ajouté, dont pourront profiter nos concitoyens. L'idée, si vous prenez 16 heures de service par jour et deux allers-retours par sens, c'est d'arriver à un peu plus d'une soixantaine de trains par jour. On ne parle là que des RER. Il y a aussi tous les trains directs ou semi-directs qui desservent des destinations plus lointaines, Mont-de-Marsan, Dax… S'agissant d'une ligne qui se poursuit au-delà de Bordeaux, vous aurez une desserte jusqu'à Libourne.

S'agissant d'une gare d'interconnexion, on a la ligne du Médoc. Elle a la particularité de voir la création de deux nouveaux points d'accès au réseau. C'est essentiellement dans la zone où il y a le plus d'habitants et d'utilisateurs, que ses haltes et ses besoins ont été identifiés. L'horizon de mise en service est un petit peu plus lointain pour cette troisième ligne, 2030. Il y a un investissement aujourd'hui estimé à près de 200 millions d'euros, essentiellement pour de la remise à niveau assez lourde de l'infrastructure et des développements d'offres à venir. Jusqu'à Macau, qui entre guillemets pourrait représenter une approche limite de la zone hyper dense, c'est 64 trains par jour là aussi. Justement, vous le retrouverez sur les cinq branches de l'étoile. Avec une desserte qui sera un peu moins étoffée au fur et à mesure que l'on s'éloignera. On ira vers une trentaine de trains jusqu'à Lesparre.

On va maintenant vous développer spécifiquement les aménagements qui sont compris au niveau de la halte de Talence-Médoquine. Je vais donc passer la parole à Anne-Laure Téchené, pour Gares & Connexions et Stéphane Charles-Achille pour la Métropole.

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Bonsoir. Je suis directrice de projet de la halte de Talence-Médoquine chez SNCF Gares & Connexions, une filiale de SNCF, qui est propriétaire des gares et qui les exploite.

Stéphane Charles-Achille, chef de projet Bordeaux Métropole

Bonsoir. Je suis chef de projet du futur bus express Pellegrin-Thouars-Malartic, et également des espaces publics du futur PEM de Talence-Médoquine. Je travaille au sein de Bordeaux Métropole, autorité organisatrice des transports urbains.

Un mot sur l'objectif de création du futur pôle d'échanges, car la halte ne va pas aller toute seule. On est dans un objectif d'interconnexion. Interconnexion du ferroviaire et des transports urbains. L'idée étant de favoriser l'intermodalité, de favoriser également un meilleur accès au pôle majeur de l'agglomération, car nous sommes ceinturés au sud par le domaine universitaire et au nord par le CHU de Pellegrin, qui sont deux gros générateurs de déplacements, connecter également les lignes ferroviaires Libourne-Arcachon et la ligne du Médoc et, bien entendu, créer des espaces publics autour de la halte, ce qui en fera un pôle d'échanges.

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Concrètement, nous allons créer deux quais de 162 m qui vont permettre d'accueillir les trains de la ligne Libourne-Arcachon, et deux quais de 144 m qui vont permettre d'accueillir les trains de la ligne du Médoc. Pour accéder à ces quais, on va créer une passerelle qui sera au niveau du pont de la Mission Haut-Brion. Des accès aux quais partiront de cette passerelle. Les abords de la halte, que ce soit au niveau des quais ou au niveau du pont, seront aménagés de façon à créer un pôle d'échanges. La halte sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Le projet est piloté par deux maîtrises d'ouvrages coordonnées. La maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexion pilote le projet de halte : les quais, la passerelle, les accès aux quais.

Stéphane Charles-Achille, chef de projet Bordeaux Métropole

Pour Bordeaux Métropole, nous allons nous occuper de l'ensemble des espaces publics attenants à cette halte ainsi que la future connexion au bus express. La mise en service du projet est prévue mi-2025. On tient cet objectif… Monsieur le Maire !

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Je vous propose de regarder d'abord plus en détail le projet de halte. Dans un premier temps, on va parler de l'aménagement des quais. On retrouve les quatre quais qui sont créés. Le quai n° 1 et le quai n° 2, qui vont desservir la ligne du Médoc, des quais de 144 m, et les quais n° 3 et 4 qui vont desservir la ligne Libourne-Arcachon. On voit que le quai n° 4 est déporté à l'ouest pour éviter le perré. Trois quais sont alignés, et le quatrième est un peu déporté, ce qui ne pose pas de problème pour les voyageurs ni pour les trains. Les quais sont adaptés au matériel roulant qui sera prévu dans le cadre du RER métropolitain, c'est pour cela que les longueurs de quais sont différentes et adaptées. Les quais seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et ils seront équipés de tous les ouvrages et tous les mobiliers de confort qui sont liés à des haltes de cette catégorie. On parle d'abris voyageurs, de bancs, d'assis-debout, de poubelles et de tout ce qui concerne la signalétique, que ce soit la signalétique fixe ou que ce soit de l'information voyageurs dynamique qui leur permet de se repérer et d'accéder aux trains. Nous envisageons aussi de mettre en place des services voyageurs, comme des prises USB, des fontaines à eau, peut-être des casiers « relais colis », etc. L'ex-bâtiment voyageurs de la gare n'est pas dans le périmètre du projet.

Les quais sont situés au niveau des voies, donc la partie basse. L'accès aux quais se fait depuis la partie haute. Donc, en fait, on crée une passerelle qui est accolée au pont de la Mission Haut-Brion. Depuis cette passerelle, on a des escaliers et trois ascenseurs. Pourquoi trois ascenseurs alors qu'il y a quatre quais ? Parce qu'en fait, l'ascenseur et l'escalier situés au milieu vont permettre de desservir le quai 2 et le quai 3 qui sont accolés. Des écrans de protection sont prévus des deux côtés de la passerelle. À la fois côté voies, pour protéger des caténaires et des chutes sur les voies, et côté pont, pour protéger de la partie avec les voitures.

On va voir mieux tout cela sur les images de synthèse qui suivent. La vue de gauche est prise depuis l'accès nord à la passerelle, niveau haut-niveau ville. On voit, sur la partie à droite, les accès aux quais : l'ascenseur, l'escalier à côté. On voit l'information dynamique, les écrans, sur lesquels on voit quel train arrive, sur quel

quai et quelle desserte. On voit aussi qu'il pourrait y avoir une couverture partielle. Donc, on étudie la possibilité de couvrir, pour apporter plus de confort aux voyageurs, une partie de la passerelle. La vue de droite est prise depuis le quai n° 4, celui qui est déporté vers l'ouest. Cela permet d'imaginer comment on se sentira quand on sera sur les quais, plutôt dans la partie basse. On voit très bien le dispositif des escaliers. Il y a des escaliers avec des paliers intermédiaires, et il y a un escalier droit, qui est l'escalier 4, pour l'instant, dans l'avancée des études. On voit aussi les ascenseurs qui sont prévus. Ce sont des ascenseurs 1 tonne, qui seront probablement semi-vitrés. Ces deux vues permettent, je pense, de comprendre un peu mieux le fonctionnement de la halte qui est sur deux niveaux.

Stéphane Charles-Achille, chef de projet Bordeaux Métropole

Comme l'a précisé Madame Téchené, on est sur un PEM qui se situe sur deux niveaux. Nous, Bordeaux Métropole, allons développer quasiment sur trois zones, pour résumer : le plateau haut, où l'on vient créer l'interconnexion avec le futur bus express (la future station BHNS), avec la création d'un parvis plateau sur lequel on viendra installer des abris vélos sécurisés ; on est plutôt à un horizon 2027 ; des cheminements piétons, parce que nous avons la rue de Peybouquey qui, aujourd'hui, est une rue « modes actifs », donc on viendra créer des continuités. On viendra bien entendu se raccorder à la passerelle SNCF pour ne former qu'une seule unité de correspondance, que ce soient des transports en commun ou ferroviaires. Sur le parvis bas, que l'on va appeler plutôt le parvis plateau ferroviaire, nous allons venir créer ici des stationnements de véhicules légers. On viendra également y implanter des abris vélos sécurisés. Donc, on sera essentiellement sur l'accessibilité du quai 1. Bien évidemment, l'accessibilité des autres quais se fera via la passerelle qui sera sur le plateau haut. On est aujourd'hui à un dimensionnement global de 130 à 150 places de vélos, en abris sécurisés plus arceaux. Au niveau du stationnement de véhicules légers, nous envisageons aujourd'hui 40 à 60 places de stationnements, dont des places PMR et des places qui seront équipées de bornes de recharge électrique. Je parlais de trois zones, parce que nous réfléchissons également sur la zone sud, au niveau du giratoire, ou pour l'instant nous sommes encore en phase d'étude, parce qu'effectivement, ce projet est quasiment imbriqué avec le projet de bus express, donc son insertion dans le secteur nécessite un travail et des études beaucoup plus approfondis. Mais sur ce secteur, on envisage également du stationnement de véhicules. Bien entendu, sur cette même zone, on réfléchit également à installer une aire de stationnement de bus régionaux et divers services. Pour le stationnement V CUB, on sera plutôt sur le parvis Nord, donc le plateau haut. C'est ce programme que l'on vous soumet à la concertation, donc à vos avis, à débattre avec nous.

Sur la slide d'après, nous avons un photomontage de ce que pourrait être l'ambiance du pôle d'échanges, en reprenant ce fameux plateau haut qui est la zone de connexion avec le transport en commun ; ce plateau bas, où l'on viendra plutôt créer du stationnement, des abris vélos sécurisés. Donc, c'est vraiment l'accès au quai 1. On vous a fait une simulation de ce que pourrait être l'insertion du futur site propre bus express dans le secteur.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci à tous les deux pour cette présentation complète. Vous aurez l'occasion, on va passer bientôt à la phase de questions-réponses, de demander toutes les précisions que vous souhaitez sur ce projet de halte.

Édouard Parant, directeur RER métropolitain bordelais

Il y a beaucoup d'informations. On vous a mis au centre celle qui est la plus importante, c'est-à-dire l'ouverture du PEM de Talence-Médoquine mi-2025. Vous pouvez le voir, il y a déjà eu des avancées sur le projet. Ce projet a une progressivité. Il y a déjà eu des renforts d'offres. La première action marquante réalisée, ce sera évidemment, d'ici quelques mois, l'ouverture de la halte du Bouscat. Après, il va y avoir

une montée progressive, en fonction de la livraison des différents travaux, 2027, 2028, 2030, en fonction des lignes pour obtenir cette desserte à la demi-heure sur l'intégralité de l'étoile ferroviaire bordelaise.

2 Échanges avec la salle

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

On est assez nombreux ce soir, on s'en félicite à nouveau. Pour organiser ce temps, ce que l'on va faire, c'est prendre des sessions de deux ou trois questions, donner la parole à la tribune pour des réponses, et retourner vers la salle. Est-ce que je peux avoir juste une première idée des gens qui sont sûrs de vouloir poser une question, pour savoir à peu près combien vous êtes ? Je vais prendre dans l'ordre géographique de la salle. On va commencer par ce côté-là, si cela vous va et l'on enchaîne ensuite. Je vais vous demander, s'il vous plaît, de rappeler qui vous êtes. Vous n'êtes pas obligés de donner votre nom et votre prénom, mais au moins où vous habitez, si vous êtes riverain.

Anne-Marie Pierre-Lacouture

Anne-Marie Pierre-Lacouture, simple citoyenne talençaise. Je me demandais, le PEM à 2025, qu'est-ce que cela veut dire ? Qu'est-ce qui va s'arrêter ? Si j'ai bien compris, le projet ne sera pas fini à ce moment-là. L'ouverture de la Médoquine à mi-2025, cela va correspondre à quoi, en termes de service de trains ?

J'ai une autre question. Est-ce que vous maîtrisez tout le foncier, en particulier du quai 4, ou même du pôle intermodal, puisqu'on n'est plus dans l'emprise de la gare ? Quelque chose qui pourrait retarder le projet…

Hugues Briard, usager

Bonjour, je me présente, Hugues Briard, j'ai la particularité d'être usager à la fois de la ligne du Médoc et de la ligne d'Arcachon. Cela tombe bien ! Je suis assez catastrophé par ce que je vois et ce que j'entends, par l'ambition de ce projet qui, pour moi, est complètement fou, qui est un projet politique avant d'être un projet technique. Donc, on fait des diamétralisations, c'est très étonnant, parce qu'aujourd'hui, on ne fait plus de diamétralisations en France. Sur le RER, en région parisienne, on fait maintenant du recouvrement, sur la ligne E, par exemple. Je ne sais pas pourquoi absolument faire des diamétralisations qui n'apportent que des problèmes de robustesse. Ensuite, on nous parle de RER à 30 minutes. Déjà, aujourd'hui, c'est bien compliqué d'avoir 30 minutes. 15 minutes, ce n'est même pas la peine d'y réfléchir, je ne vois pas comment c'est faisable, avec nos infrastructures. Je rappelle quand même que les infrastructures sont, dans la région, assez catastrophiques. Vous avez une caténaire qui date de 1934, je crois et il n'est pas prévu de la refaire. Sur la ligne du Médoc, on est toujours en blocs manuels, c'est-à-dire que l'on fait circuler les trains comme il y a 100 ans. On nous explique que l'on va mettre 200 millions d'euros dedans, pour la ligne du Médoc, mais je ne sais pas… On ne va pas faire grand-chose avec 200 millions d'euros. Ensuite, on peut parler de la halte de Talence-Médoquine. On aura toujours une traversée à niveau. On ne fait pas de sauts-de-mouton, rien du tout. Donc, pour aller sur la ligne du Médoc, je ne sais pas comment on va faire. En plus, par arrêt des trains pendant deux minutes à la halte de Talence-Médoquine. Je ne sais pas comment vous allez gérer cela, parce que l'on va encore…

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est-à-dire le passage d'un quai à l'autre ? Le changement de train entre la ligne d'Arcachon… ?

Hugues Briard

Oui, on va arrêter les trains deux minutes… Je ne sais pas si l'on va diminuer la longueur des cantons, je ne sais pas comment on va faire, mais cela va poser des problèmes de robustesse, à 2 km de la gare Saint-Jean. Ensuite, on nous parle d'un quai de 162 m. Je suis catastrophé, parce que cela veut dire que l'on fige aujourd'hui la longueur des quais Bordeaux-Arcachon à 162 m. Pour le RER, il n'y a pas le choix : soit vous

diminuez pour augmenter le nombre de personnes, soit vous diminuez la fréquence. 15 minutes, pour moi, c'est absolument impossible sans y mettre 3 ou 4 milliards d'euros.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Cela vous paraît trop court ?

Hugues Briard

Oui. Donc, on va être obligé de rester à 30 minutes. Donc, on va avoir des trains pleins. La seule solution, c'est d'avoir des rames longues. Donc, comme elles sont limitées à 160 m, on aura, comme à l'heure actuelle, des UM2 de Régio2N, ce qui est largement insuffisant. Alors que toutes les gares de la ligne jusqu'à Arcachon peuvent accueillir des trains de 250 ou 300 m de long. Donc, là, pour 50 ans, on va figer la longueur des quais. Pour moi, c'est une vraie catastrophe. Ensuite, je pense qu'il y a des gens qui souhaitent aussi, ici, la réouverture… On voit, dans les concertations, que l'on veut rouvrir Toctoucau, Pierroton, on veut faire une halte aux Pins Francs, à Bordeaux, etc. Pour moi, je pense que c'est complètement inenvisageable à l'heure actuelle. Je ne vois pas comment on peut le faire.

J'aimerais aussi savoir comment vous allez faire ce RER avec ou sans la ligne nouvelle. Parce que je ne vois pas comment on peut le faire sans AFSB et sans la ligne nouvelle Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Je ne vois pas comment on peut le faire.

Je vais m'arrêter là. Je vais dire simplement qu'il y a encore, sur les trains de fret, je ne sais pas comment vous allez les faire passer. Je rappelle qu'il y a le Y Basque qui va ouvrir en 2023. Donc, il va y avoir une forte demande pour passer des trains de fret à Bordeaux. Je ne sais pas comment vous allez faire avec ce RER. Je m'arrête là, parce que je pourrais continuer longtemps…

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Beaucoup de sujets ont été abordés. Je vous propose que l'on demande à la tribune de répondre. Pour les prendre dans l'ordre, pour les demandes de précisions sur la halte, peut-être que sur le plan technique, vous voulez répondre, la première question qui avait été posée ? Pour le foncier, par exemple ?

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Le déploiement de la halte va se faire sur du foncier ferroviaire. Donc, à date, il n'y a pas d'expropriations, d'expulsions.

Stéphane Charles-Achille, chef de projet Bordeaux Métropole

S'agissant des espaces publics, effectivement, on a besoin de foncier privé. Mais ce sont des discussions qui sont en cours. Pour la question du service, je vais peut-être plutôt donner la parole à la Région.

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

Très rapidement, car je n'ai pas de réponse précise ce soir sur le service. Ce sera déterminé à l'ouverture de la gare. Mais quoi qu'il advienne, on sera sur des trains de la ligne du Médoc et de la ligne Libourne-Arcachon qui s'arrêteront en halte Talence-Médoquine. Donc, on verra cela au service. Mais je pense que l'on sera sur de l'omnibus sur cette gare.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

OK, c'est noté. Il y avait une question : pourquoi la diamétralisation ? Qu'est-ce qui a motivé le choix de la diamétralisation ?

Édouard Parant, directeur RER métropolitain bordelais

Avant tout, l'objectif, c'est d'offrir un service qui n'existe pas aujourd'hui avec les trains. Les trains sont terminus, pour la majeure partie, je ne parle pas des trains de fret ou des TGV qui continue plus au sud, mais l'offre régionale aujourd'hui a pour terminus Bordeaux Saint-Jean. L'idée c'est de se dire que l'on va pouvoir offrir la possibilité de traverser la métropole sans avoir à changer de train. On n'en attend naturellement des gains de temps, en évitant des correspondances. On peut nous opposer : « Oui, mais les gens ne vont pas faire 100 km d'un bout à l'autre… » Effectivement. L'idée, ce n'est pas de faire Libourne-Arcachon ou Saint-Mariens-Langon. L'idée, c'est de se dire : pour ceux qui doivent aller d'une rive à l'autre de la Garonne, j'ai la possibilité de le faire sans changer de train. Voilà, c'est un service supplémentaire qui est offert.

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

Pour préciser et pour avoir rencontré beaucoup de personnes lors des rencontres de proximité, c'est vrai qu'il y a une demande assez forte, notamment au cœur de l'agglomération bordelaise, de pouvoir continuer sans changer de train à Bordeaux.

Édouard Parant, directeur RER métropolitain bordelais

On pourra par exemple faire Cenon-Pessac en 14 minutes. On prend l'exemple de Cenon, mais on pourrait prendre d'autres exemples. Il est évident que la diamétralisation n'est pas faite pour aller de bout en bout des lignes, même si certains usagers l'utiliseront peut-être de bout en bout. C'est pour fluidifier, faciliter les mobilités sur le territoire, bien sûr de la Métropole, mais aussi pour les Girondins en général. Un Libournais, je pense notamment aux étudiants, pourra descendre à la halte Médoquine et prendre le bus express pour se rendre à l'université. On pourrait multiplier les exemples de ce type, qui donnent de l'intérêt à la diamétralisation, et donc d'ouvrir d'autres perspectives d'utilisation du train dans notre département, et je crois que c'est tout l'intérêt de ce travail.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Madame Mellier ? Il y avait la question, notamment, des PEM. Qu'est-ce qu'un PEM ?

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

C'est le moyen de créer aussi autour des haltes une vie, et rendre l'approche de la halte plus vivante, avec la possibilité de sécuriser aussi, que ce soit les véhicules ou les vélos. C'est ce que l'on essaie de mettre en place avec les PEM pour assurer les connexions avec le bus express et les vélos.

Je voulais revenir sur un point. Le monsieur a évoqué que c'était un projet politique. Eh bien oui ! Répondre aux besoins de déplacements des gens le mieux possible, en ayant la possibilité d'avoir des connexions et surtout en ayant le souci, aussi, de l'environnement. Eh bien oui, c'est un choix politique ! C'est comme cela que je conçois la politique. C'est effectivement être en prise directe avec les attentes des gens dans leur diversité. Aujourd'hui, proposer l'ouverture de cette halte, c'est proposer aux jeunes, aux étudiants, aux personnels des hôpitaux, à la population, d'avoir enfin une gare qui soit proche de chez eux, une gare de proximité qui va leur permettre de se déplacer à la fois dans la métropole, mais aussi au-delà. Alors oui, cela, c'est de la politique. C'est-à-dire prendre en compte les attentes et besoins. Le fait que, aujourd'hui, on va investir 680 millions sur le RER métropolitain, pour qu'il réponde à ces attentes. Je trouve que c'est un choix politique, que l'on aurait dû prendre peut-être avant, mais on l'a fait, et c'est important, depuis 2018. Ensuite, qu'il soit amélioré, travaillé, discuté, tout à fait d'accord.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Je veux bien que l'on prenne une deuxième série de questions. Les réponses vont arriver au fur et à mesure. Deux messieurs ont levé la main.

Philippe Lagouarde, président du syndicat de quartier de Toctoucau

Bonjour, je m'appelle Philippe Lagouarde, je suis le président du syndicat de quartier de Toctoucau. On en a entendu parler un petit peu, donc j'en profite pour prendre la parole. Dans le cadre de ce projet, au niveau du quartier, nous avions mené une enquête sur les mobilités, l'année dernière. Une pétition a été organisée cette année, qui montre une attente très forte des habitants de notre quartier pour l'ouverture d'une halte ferroviaire. Dans notre cas, j'ai vu la présentation de la halte ferroviaire de Médoquine, on n'est pas du tout sur les mêmes échelles, puisqu'il n'y a pas deux lignes de chemin de fer, on n'est pas du tout sur un pôle multimodal qui serait à créer et, au niveau de la faisabilité, je tiens à rassurer : la halte ferroviaire fut en service pendant 90 ans, et cela ne fait que 35 ans qu'elle a été fermée. Donc, on s'attaque quand même à quelque chose de beaucoup moins compliqué. Cela correspond vraiment à une demande des gens. On aurait souhaité même qu'il y ait un atelier public organisé dans le quartier, puisqu'il n'y en a pas sur Pessac., mais a minima, quelque chose qui nous semblerait important pour favoriser la participation des habitants du quartier en faveur de ce projet, ce serait d'avoir un registre à l'annexe municipale du quartier, puisqu'on arrive à mobiliser les gens, il y a pas mal de contributions pour le site Internet actuellement en faveur de ce projet, et cela correspond à une attente des habitants. Mais en même temps, on a aussi des retours qui montrent que ce n'est pas si évident que cela de l'utiliser pour certaines catégories de personnes ou avec des applications mobiles. Donc, un registre permettrait également d'avoir plus de participation dans le quartier. Donc, ce que l'on souhaiterait… Ce projet, c'est extrêmement important, cela amène un moyen qui avait été utilisé par le passé dans le quartier, puisqu'on est un quartier assez isolé finalement, même si l'on est rattaché à Bordeaux Métropole, et cela amènerait vraiment un usage de proximité qui correspond aux attentes des habitants. C'est quelque chose de plus modeste, mais qui rendrait beaucoup de services aux habitants. Donc, si d'ici 2030, vous avez la possibilité d'ajouter cette halte ferroviaire, ce serait super. Merci.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour cette question. Effectivement, on a bien vu une forte mobilisation des habitants du quartier pour cette question. Monsieur, vous aviez levé la main.

Intervenant

Notamment dans les zones urbaines qui sont denses, un cadencement très fréquent des trains comme cela amène beaucoup de croisements avec les voies routières. Est-ce que dans les coûts, il y a une suppression des passages à niveau, une sécurisation des passages à niveau, qui sont des points qui seront d'autant plus importants qu'il va y avoir beaucoup de monde sur les trains ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Cela fait écho à une question que l'on avait entendue à Arcachon, notamment. Monsieur ?

Intervenant

Je suis simple usager et contribuable. Première question sur la gare : est-ce que le quai 4 n'entraîne pas la suppression de la petite passerelle latérale qui a été faite récemment ? Sinon, je rejoins beaucoup des inquiétudes de l'usager des doubles lignes, et par rapport aux passages à niveau, envisager surtout, comme

il y a justement dans le secteur des passages à mobilités douces, plus que forcément des ponts route pour le passage des véhicules ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup. Je vais prendre une dernière remarque.

Intervenant

Bonjour. Je viens ici en voisin, puisque je suis Caudéranais. Je suis président du comité de quartier de Caudéran. Je voulais faire une remarque : les grands axes des autres modes de transport en commun dans cette partie de l'agglomération, c'est le tram D et le tram A, et cela va être, dans un peu plus d'un an, le tram bus, c'est-à-dire le bus à haut niveau de service, qui va relier Saint-Médard à la gare Saint-Jean, dans un premier temps. Je voulais faire une remarque. C'est qu'au moment où le choix de faire le tram D a été fait, le fuseau qui actuellement va être desservi par le tram bus avait un potentiel commercial de passagers beaucoup plus important que le tram D. Le choix a été fait, pour des raisons sur lesquelles ce n'est pas la peine de revenir, mais actuellement, en dehors du tram A, qui est bien chargé, dans ce secteur, parmi les trois grandes lignes radiales, on va trouver le BHNS. Je voulais faire remarquer que Mérignac fait 75 000 habitants, Caudéran fait plus de 45 000 habitants, c'est-à-dire 120 000 habitants. On est largement, de très loin, la plus grosse agglomération, enfin le plus grand nombre d'habitants, dans tout ce secteur. Et rien n'est prévu pour relier Caudéran au RER métropolitain. Nous avons demandé, au moment de la DUP du tram bus, qu'il y ait une halte pour le connecter avec le RER métropolitain. On nous a répondu : c'est trop tôt, cela sera envisagé dès l'instant où le tram bus sera réalisé. Très bien. D'accord. Mais je crois que… Mérignac a résolu le problème en oubliant la gare qui était dans Mérignac/Caudéran, cette gare a été abandonnée par la SNCF, c'était une halte. Pour Caudéran, ce n'est pas résolu. Mérignac a résolu le problème…

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Votre question, c'est : est-ce qu'une halte est envisagée dans le cadre du projet ?

Intervenant

Quand Arlac a été créée, à l'époque, j'étais concepteur du tramway, et cela n'a posé aucun problème. Cela s'est fait tout à fait naturellement. Je voudrais simplement demander que la halte de la place des Pins Francs soit envisagée., parce que c'est une promesse qui avait été faite par l'ancien vice-président aux transports. Je crois qu'il faut la tenir. Parce que c'est très important. Il y a 45 000 personnes d'un côté, une bonne partie de Mérignac de l'autre côté, et cela, il faut y penser.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté, merci. Une première série de réponses, sur les sujets qui ont été évoqués à l'instant ?

Il y a les demandes de créations de nouvelles haltes, la suppression et la sécurisation des passages à niveau. La question du quai 4, une question sur la passerelle et une question technique. Est-ce que vous voulez répondre sur la passerelle au niveau du quai 4 ?

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Vous évoquez le pont Peybouquey. Le projet n'a pas d'impact sur le pont qui est maintenu et qui sert d'ailleurs bien aux modes actifs, qui est assez utilisé.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence

Juste pour compléter, par rapport à votre question que je trouve pertinente. Il y avait deux objectifs initiaux, c'était de ne pas avoir d'expropriations, et c'est la raison pour laquelle le quai numéro 4 a été déplacé. Et l'on voit que du point de vue du fonctionnement, il n'y a pas de problématiques particulières. Les gens ne vont pas d'un quai à l'autre. On peut avoir une correspondance, évidemment, mais on sera là-dessus. Et puis, vous l'avez noté, l'idée, ce n'est pas de faire une gare avec des voitures qui arrivent et qui repartent. On a toujours dit qu'il devait y avoir du stationnement automobile, parce qu'il y en a, mais que la majeure partie de l'effort devait concerner cette gare du quotidien, avec un effort particulier fait sur les mobilités actives. Il y a plus de parkings vélos et deux-roues qu'il n'y a de parkings pour les voitures. L'idée, c'est de ne pas avoir un aspirateur à voitures à cet endroit-là. Par ailleurs, Monsieur, et cela va faire le lien avec ce que disait monsieur, le bus à haut niveau de service va aussi circuler entre la barrière Saint-Augustin, donc le cimetière de la Chartreuse jusqu'à la rocade, avec un énorme potentiel de pistes cyclables qui manquent aujourd'hui dans cette partie pour relier des espaces créateurs d'emplois. Donc, on est vraiment sur une gare tournée vers les piétons. L'autre objectif, Monsieur, du bus à haut niveau de service, qui n'arrivera qu'en 2027, malheureusement, c'est aussi de desserrer le tram B. Parce qu'aujourd'hui, quand on veut aller sur le campus universitaire, il n'y a qu'un seul mode, c'est le tram B. Il faut donc que l'on puisse offrir, notamment depuis Bordeaux, indépendamment du train, une desserte performante et qui permettra de relier en cinq minutes Arts et Métiers avec la gare de la Médoquine. Là, je pense que les étudiants, les gens qui travaillent sur le campus ou le CHU méritent tout cela, indépendamment des besoins de Caudéran et de Mérignac, dont je ne suis pas, malheureusement, le dépositaire.

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

Sur la question des haltes, en tout cas plus précisément celle de Toctoucau : on est tous ici pour qu'il y ait le plus d'usagers possibles dans les trains, et donc créer les conditions pour que les hommes et les femmes prennent le train pour aller au travail, à l'université ou pour les loisirs, parce que cela prend toutes ces dimensions-là. Ensuite, sur Toctoucau même, je n'ai pas de réponse. Ce que je sais, c'est qu'une halte, cela a un coût. Donc, il faut que l'on étudie la possibilité. Mais regardons bien que cela peut aussi augmenter le temps de parcours. C'est la réalité. Quand on rajoute une halte, cela rajoute du temps de parcours, et donc cela va dégrader aussi l'efficacité du train. Vous avez fait la demande sur Toctoucau, il y a d'autres demandes qui sont en train d'apparaître. Il faut que l'on regarde la totalité de ces demandes, l'efficacité de la création d'une halte. Donc, je ne vais pas dire oui ou non ce soir, ce n'est pas prévu à ce jour. Il faut que l'on prenne le temps de l'étude pour cela.

Je reviens quand même pour la question de la ligne du Médoc, sa robustesse. Pour ceux qui connaissent un peu la ligne du Médoc, on sait que l'on a d'énormes difficultés de robustesse de la ligne. Ce n'est pas nouveau. Vous l'avez dit, la caténaire est vieille, elle est en bout de course, et il faut absolument la renouveler pour répondre aux besoins des usagers du train dans ce secteur. Je ne sais pas si 200 millions, cela suffit. Ce n'est pas moi qui fais le chiffrage, donc j'ai plutôt tendance à faire confiance à ceux qui chiffrent. Ce qui est sûr, c'est que notre ambition est d'avoir un train qui réponde aux besoins, qui soit fiable et qui n'ait pas de problème de caténaire. Je pense qu'en tout état de cause, il faudra regarder au fur et à mesure. J'entends votre alerte. Mais je crois que s'il faut rajouter, pour répondre à l'efficacité du train, il faudra que tout le monde se mette autour de la table pour regarder cela.

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

Je voulais répondre à cette expression, la volonté de régénérer, rouvrir des gares ou des haltes. Cela, c'est une bonne chose. C'est-à-dire que le train, aujourd'hui, reprend toute sa place. Alors c'est vrai, comme l'a dit Frédéric Mellier, on ne va pas pouvoir créer des haltes partout. D'abord, il y a l'aspect financier, c'est une chose qui risque de ralentir aussi la vitesse du train. Néanmoins, je trouve très positif que des

demandes émanent, sur ces questions du ferroviaire, et surtout sur le besoin d'avoir des transports de proximité efficaces. La demande me semble importante, et l'on doit la prendre en compte, l'entendre, l'écouter. Concernant la gare de Caudéran, le monsieur qui est intervenu, je partage certains aspects, certains points qui ont été évoqués. Cette gare de Caudéran était une très belle gare. Des artistes l'ont construite, l'ont travaillée. Malheureusement, cette gare a été, après un contrat avec la mairie de Bordeaux de l'époque et la SNCF, remise à une association qui s'appelle l'AGJA. Cette gare, maintenant, n'est plus une gare. Cela, ce n'est pas à recommencer. Ce n'est pas possible que l'on continue comme cela. À vendre, comme cela, nos outils, nos bijoux de famille, au niveau de la SNCF. Et en même temps, ce monsieur pose la question du lien entre Caudéran et le RER. Ce lien, il va falloir le reconstruire. Un des points que je peux donner, c'est que oui, il va y avoir le pôle d'échange multimodal, qui est en cours de réflexion, sur Caudéran. Là, je pense, Monsieur, qu'il faut continuer à avoir des contacts avec les services qui sont là, d'ailleurs, de la Métropole et moi-même, pour voir, comment par la suite, cela peut évoluer. Je ne suis pas au courant des Pins Francs. Mais cela mérite d'être écouté et entendu. À la sortie, si vous voulez, on échangera sur cet aspect.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, Madame Mellier. Un petit mot d'Édouard Parant sur la question des passages à niveau et de la sécurité, qui avait aussi été posée à Arcachon ?

Édouard Parant, directeur RER métropolitain bordelais

Effectivement, c'est une préoccupation qui ressort. Sur deux volets. Il y a les utilisateurs du mode routier qui se disent : « Avec tous les trains qu'ils vont me mettre, bientôt, je ne pourrai plus circuler, parce que les barrières seront tout le temps fermées ». On voit plutôt, nous, de l'autre côté : « Chouette, des trains circulent, et ils sont plus nombreux ! » Cependant, il y a une vraie inquiétude qui, elle, relève d'un problème de sécurité routière. Donc, très tôt dans le projet, on s'est interrogé : est-ce que le développement de cette offre, dont on voit bien que globalement, tout le monde l'attend, est compatible en termes d'évolution de la fréquentation, y compris sur le réseau routier ? On a confié une étude à un bureau reconnu, qui est en fait les services de l'État (le Cerema) et on leur a demandé : voici l'ambition sur le RER en termes de nombre de trains, et vous, avec votre connaissance des prévisions de trafic routier sur tout le territoire, voici tous nos passages à niveau, pouvez-vous nous dire en 2030 combien il y aura de voitures ? A partir de cela, on est en capacité, passage à niveau par passage à niveau, de dire si le risque est acceptable ou pas. Évidemment que le risque va croître à partir du moment où le nombre de trains augmente et les prévisions, malheureusement, de la circulation automobile également. Pour autant, la réglementation se doit de mettre des seuils. On a regardé avec ce bureau d'études spécialisé, si l'on franchissait les seuils. Et sur l'ensemble du périmètre, à date, il y a sept passages à niveau qui sont problématiques, où il y a un risque de dépassement. Un certain nombre sont déjà traités, ou en cours de l'être, je pense notamment à Sainte-Eulalie, au passage à niveau du Teich. Mais ceux qui sont en risque de dépassement, et qui n'ont pas fait l'objet aujourd'hui d'études se trouvent sur la ligne du Médoc, et dans la partie la plus métropolitaine. C'est bien un sujet dont nous avons conscience, et qu'il va falloir mener concomitamment aux études techniques ferroviaires pouvoir faire la mise en service de cette offre.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, Monsieur Parant.

Pour être tout à fait complet, il y avait la question de monsieur sur les registres. Je vais vous demander, si vous le voulez bien, de venir me voir tout à l'heure pour que l'on discute de comment on peut arranger cette question.

Monsieur avait levé la main tout à l'heure. J'arrive. Ensuite, on va passer un peu de ce côté-là de la salle.

Jacques Dubos, président de l'association Trans'Cub

Bonsoir. Je suis Monsieur Dubos, je suis président de l'association Trans'Cub. Nous sommes dans le cadre d'une concertation, donc j'avais un certain nombre de demandes. La première concerne la mise à disposition d'un certain nombre d'études, que l'on a vue, qui ont été faites par le cabinet SMA Partner. J'avais cinq demandes à vous faire. Je ne sais pas si je vous les liste là ou en dehors : « L'accompagnement pour un schéma multimodal régional des transports publics », « l'assistance pour la réalisation du plan de transport et l'évolution du matériel roulant », « l'étude d'exploitation des terminus du Réseau express métropolitain bordelais », « l'étude d'exploitation de la ligne du Réseau express métropolitain Saint-Mariens-Langon », et enfin « le schéma directeur des lignes et des nœuds ».

Ma deuxième question concerne la diamétralisation, puisque c'est un des sujets de ce projet. En tout cas, c'est une des solutions présentées dans ce projet. Il se trouve qu'aujourd'hui on a une expérimentation qui fonctionne depuis déjà quelques mois, qui est la ligne Libourne-Arcachon. J'aurais voulu savoir si vous pouviez nous mettre à disposition les chiffres de fréquentation des usagers venant de Libourne et allant au-delà de la gare Saint-Jean, et dans l'autre sens, venant d'Arcachon et allant au-delà de la gare Saint-Jean.

Ma troisième question concerne le fait que la Région Nouvelle-Aquitaine est la collectivité en charge des transports en commun, à la fois sur fer et sur route. Il se trouve sur le segment Bordeaux-Libourne, elle propose à la fois une solution RER avec un billet à 6,80 euros et une solution avec un bus avec un billet à 2,30 euros. Ceci est un exemple parmi d'autres. Je voulais savoir, dans un souci d'équité par rapport aux usagers, s'il avait été prévu d'harmoniser les tarifs bus et TER, puisqu'aujourd'hui, nous sommes face à une concurrence très importante entre les deux, alors que c'est la même autorité organisatrice.

Ma dernière question concerne le Triangle des Échoppes. Je voulais savoir quel est le devenir de la branche qui va vers Pessac dès lors que la Médoquine sera ouverte, sachant qu'aujourd'hui, il n'y a pratiquement personne, puisque le nombre d'usagers se compte sur les doigts d'une main.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces questions. Madame ?

Intervenante

Je suis juste habitante de Talence. Je n'ai pas le curriculum vitæ des messieurs précédents. Ma question va être beaucoup plus simple. C'est sur la notion du dernier kilomètre parcouru pour se rendre de son moyen de transport vers son travail. Est-ce que vous avez pris en compte le fait de pouvoir prendre en charge des vélos dans ce RER métropolitain ? Et comme on parle de haltes, y aura-t-il le temps nécessaire pour pouvoir embarquer son vélo dans le RER métropolitain ?

Ma deuxième question, j'ai vu qu'il y avait des escaliers et des ascenseurs, des gens auront peut-être des valises un peu plus grosses. N'est-il pas question de mettre tout simplement des escalators ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Comme on l'a dit en début de réunion, il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises questions, toutes les questions sont intéressantes. Je prends une question de ce côté-là. Monsieur ?

Intervenant

Je suis habitant de Villenave-d'Ornon, utilisateur parfois du train en gare de Villenave-d'Ornon. Il y en a très peu. Je suis sceptique par rapport à la fiabilité du système, quand on voit aujourd'hui comment cela se

passe. Le moindre incident, le moindre suicide, il y en a souvent, côté de Pessac, côté de Cenon, le bazar que cela provoque. Cela, ça m'inquiète. Parce qu'effectivement, les gens prennent le train quand ils sont à peu près sûrs de sa fiabilité. Et avec tous les incidents techniques… Alors, c'est aussi certainement conditionné… Je ne suis ni un partisan ni un opposant à la ligne Sud Europe, mais faire cohabiter du fret, du TGV et du TER sur ses lignes, entre Bordeaux et Arcachon, tout du moins, j'ai des inquiétudes. Parce que les gens s'arrêtent… J'ai souvent utilisé la ligne Bordeaux-Langon. Combien de mères de famille qui habitaient Portets, par exemple, ont fini par ne plus prendre le train, parce qu'à 17 h 30 ou 18 h, elles étaient anxieuses, parce que le gamin était à la crèche et que le train avait une heure de retard ? Donc, des systèmes robustes, c'est indispensable. Effectivement, dans notre région de Bordeaux, autour de Bordeaux, on n'arrive pas à faire mieux qu'en région parisienne. On fait même moins bien, en termes de fiabilité. Cela, c'est une chose. La deuxième chose… Je ne nie pas que ce projet réponde à des besoins. Je dirais ce soir, en venant là, il répond aux besoins des gens qui vont à la fac, ce n'est pas péjoratif, ou à l'hôpital Pellegrin. Mais quand vous regardez les analyses de déplacement, vous prenez l'autoroute entre Langon, Villenave-d'Ornon et Mérignac, le matin. C'est là que cela bouchonne. C'est là que les gens qui travaillent ont besoin de transports en commun.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Quelle est la question, du coup ?

Intervenant

La question, c'est : avec cela, comment on répond aux gens qui habitent sur tout ce secteur et qui vont au travail ? Parce que l'on parle de Mérignac, 45 000 habitants. 75 000, pardon, mais c'est toute la zone derrière la rocade qui n'est alimentée par aucun transport en commun. Donc, ma question est : est-ce que des études sérieuses de complément de transport bus ou autres... Parce que ce que l'on rappelle c'est que la ligne de ceinture est trop enclavée dans Bordeaux par rapport à la réalité, aujourd'hui. On a construit des tas de zones commerciales, industrielles, à 20 km du centre de Bordeaux. Entre Caudéran, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles, tous les gens qui vont travailler en voiture et qui n'ont que cela, comment vont-ils faire ?

Par rapport à la diamétralisation, je ne suis pas complètement contre, même si effectivement cela pose des problèmes de robustesse. On le voit bien, d'ailleurs, au niveau des bus. La Métropole a arrêté la diamétralisation. Ma question : quand on regarde les flux de voitures, le matin, ce n'est pas entre Langon, Villenave-d'Ornon et Cenon, et Saint-Mariens qu'il y a des problèmes. Tous les matins, dans ce sens-là, ça roule. En revanche, les gens de Langon, pourquoi il n'a pas été envisagé un raccordement direct de cette ligne de Langon sur Talence-Médoquine ? Il suffisait d'utiliser la circulaire de ce que l'on appelle, en termes ferroviaires, la « bombe », c'est-à-dire la circulaire qu'utilisent les trains fret pour aller directement d'Hendaye à Hourcade.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté. Merci beaucoup, Monsieur, pour ces trois remarques/questions. On fait une série de réponses tout de suite ?

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

Première réponse, sur la question train/car et les tarifs. La manière dont on travaille le train et les réponses qu'apporte le car ne sont pas exactement les mêmes, dans les mobilités. Tout simplement parce qu'avec le car, on va être sur une desserte fine, dans les centres-bourgs, dans les villages, pour amener aux plus près les gens de leur habitat. On ne prend pas obligatoirement le car exactement de la même manière que l'on prend le train. Les temps de parcours ne sont pas les mêmes. Je l'ai dit en introduction tout à l'heure, le

train est imbattable en temps de parcours. Il est plus efficace. À partir de là, la différence de tarification sur le car peut s'expliquer aussi, je le dis, car la tarification du car est la même partout pour l'ensemble du département. Ensuite, j'interrogerai s'il faut baisser les tarifs, mais je crains de connaître la réponse à la question du train. C'est la première chose que je voulais dire.

La question du vélo, c'est une question qui est récurrente dans les comités de lignes. Elle est revenue encore de manière très forte cet été avec la population estivalière qui vient avec ses vélos. Aujourd'hui, on se met aux normes de la loi : c'est six vélos par train. Donc, quand on a une double rame, on arrive à 12. Cela ne fait pas le compte. Je pense que ce sont des choses sur lesquelles il va falloir que l'on travaille collectivement. Je sais qu'il y a des choses qui existent à l'étranger pour ces réponses. En l'occurrence, monter dans le train avec son vélo en Nouvelle-Aquitaine, c'est gratuit. À l'étranger, c'est payant., mais il va falloir quand même qu'on travaille sur cela, parce qu'en l'occurrence, je pense que l'on n'est pas en situation de faire face à la demande qui est devant nous. Donc je pense qu'à l'avenir, ce sont des choses qu'il va falloir travailler, pour être à la hauteur de cela.

Dernière chose. On est en phase de concertation, on est sur un premier projet, mais on n'est pas au bout de la construction de l'utilisation du train sur notre département et sur la région. Donc, je pense qu'il faut que l'on prenne, que l'on récupère tout ce qui vient, et tout ce que vous dites ce soir. On est en phase d'élaboration, premier projet. Je pense et j'espère que l'on sera sur d'autres projets à l'avenir. Donc, il faut que l'on fasse mouliner collectivement nos intelligences pour regarder comment on répond au mieux aux besoins de déplacement sur notre département à l'avenir.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces premières réponses. Peut-être juste un mot sur la question des demandes d'études. Venez nous revoir à la fin de la réunion pour que l'on note bien précisément ce qui est demandé, si l'on peut apporter des réponses dès maintenant.

Sur la halte, il y avait une question sur les escalators, notamment.

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Pourquoi n'y a-t-il pas d'escalator ? Les escalators, en fait, ne sont pas retenus pour la conformité PMR, pour les personnes en situation de handicap il faut un ascenseur. Des escaliers, aussi, sont réglementaires. Un escalator peut être arrêté, et du coup, pour monter, c'est compliqué, etc. Cela veut dire que si l'on voulait mettre des escalators, il faudrait quand même que l'on ait un escalier et un ascenseur pour être réglementaire.

La halte de Talence, la partie basse est quand même encaissée, donc on n'a pas énormément de place sur les quais. C'est la première raison. La deuxième raison, c'est que l'on privilégie les escalators pour les gares que l'on appelle de « mass transit ». Même si la halte de Talence-Médoquine est appelée à être très fréquentée, ce sont souvent les gares comme Bordeaux ou Libourne qui sont dotées d'escalator.

Vous aviez une question sur les vélos, aussi. Les escaliers seront équipés de goulottes pour permettre aux gens de monter et descendre avec leur vélo.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il y avait une question sur le Triangle des Échoppes.

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

Le monsieur qui est intervenu tout à l'heure concernant sa vision des choses, il est un peu sceptique… Je comprends qu'il s'interroge ! Des concertations de ce type, sur le ferroviaire, il n'y en a pas eu souvent. L'on a besoin d'informations. C'est pour cela qu'il va falloir continuer à avoir ce genre de discussions. C'est pour cela que j'interviens, pour vous dire qu'il va y avoir, dans le cadre de la concertation, une réunion à Langon, le 24 octobre. Les questions que vous avez posées sur cette ligne, vous pouvez peut-être trouver là aussi des éléments de réponse, ou du moins un début de réponse.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Je reprends une série de questions. J'arrive, Monsieur.

Bruno Béziade, conseiller départemental

Bonjour, Bruno Béziade, conseiller départemental, Talence. Beaucoup de ce que je voulais dire a été dit, mais je vais insister sur deux points. Monsieur Sallaberry a raison, cela fait très longtemps que l'on attend que cela se fasse. J'entends bien toutes les remarques et toutes les réserves, mais on va le faire. Et c'est quand même assez extraordinaire, ce budget a été voté à l'unanimité des groupes politiques du Département, toutes tendances confondues. Donc, il y a de l'espoir ! Mais ce n'est qu'une tranche. Il y en aura sûrement d'autres, et il y aura sûrement des problèmes que l'on n'a pas anticipés et qui vont arriver. 20 000 habitants de plus dans le département par an, il faut les mettre quelque part. Quand on voit Sud-Ouest qui a annoncé que le taux d'occupation des véhicules de la rocade, c'est 1,1 passager par voiture, on sent bien que ce n'est pas la rocade qui est l'avenir, mais c'est obligatoirement le train. Donc, ce train va se faire, il aura sûrement des défauts. Les passages à niveau, je suis tout à fait d'accord, c'est un vrai problème.

D'autres projets SNCF ne m'enthousiasment pas, et l'on ne va pas en parler ce soir, pourtant, ils sont liés. Et si le Département finance une première tranche, c'est bien dans ce cadre du RER. Ce n'est pas une guerre sémantique, mais nous, on l'appelle le RER girondin. Parce qu'en réalité, on se rend bien compte qu'il impacte Talence, il impacte aussi Langon. Si Libourne, hier, s'est développée, et si Langon s'est développée, si La Réole aujourd'hui se développe, c'est parce que ce sont des villes où il y a des gares. Et l'on voit bien que les villes qui n'ont pas de gare pâtissent de ce manque. Donc, ouf, on est partis !

Juste un dernier mot. Je voudrais mettre l'accent, vraiment, sur cette histoire de vélos qui nous pourrit six mois d'été. J'entends bien que huit par rame, c'est compliqué. Non, ce n'est pas compliqué, c'est impossible. Personne ne pourra rentrer, à certains moments, huit vélos dans une rame. Ne peut-on pas imaginer une solution, quelle qu'elle soit, qui permette à certaines heures, sur une certaine rame, de pouvoir charger des vélos. Parce que la réponse « huit par rame », honnêtement, ce n'est pas possible. Enfin, à certaines heures. Bien sûr, je suppose qu'au cœur de l'hiver, à 12 h 14, cela passe. Mais en réalité, d'avril à octobre, on l'oublie.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté pour cette question vélo et train qui, effectivement, revient beaucoup, y compris quand on est dans les gares.

Germain Suys, association Talence gare multimodale

Germain Suys, association Talence gare multimodale. Il y a 10 ans exactement, le 7 octobre 2012, c'est moi qui ai présenté le projet, non pas de réouverture de la gare de Talence-Médoquine, mais l'ouverture d'une nouvelle gare. Parce qu'il faut bien savoir que, jusque-là, il n'avait été question que de circulation sur la ligne du Médoc. Il n'avait jamais été envisagé de faire circuler des trains qui s'arrêteraient en gare de Talence-Médoquine et qui circulaient sur la voie Bordeaux-Hendaye. Deuxième chose, sur cette voie, on a

des trains qui à la fois vont sur Arcachon, mais aussi qui vont sur Mont-de-Marsan, qui vont sur Dax, et qui continuent soit vers les Pyrénées, soit vers Hendaye. J'ai constaté qu'effectivement, on envisage de construire des quais sur cette ligne, uniquement de 162 m. Aujourd'hui, les trains qui vont en direction de Dax font plus de 162 m. Cela veut dire que pour l'avenir, on est condamné d'avance à ne pas avoir de trains semi-directs qui s'arrêteraient à Talence. Je considère que c'est une erreur manifeste. Deuxième chose, en ce qui concerne la fréquentation annoncée. Elle est de 4 000 voyageurs montants et descendants à Talence-Médoquine. C'est la plus forte fréquentation de toutes les gares, à part Bordeaux Saint-Jean, naturellement, de la métropole. Il faut savoir qu'aujourd'hui, la plus importante, c'est Pessac, et elle ne fait pas cela. Et Cenon fait la moitié. Donc, face à 4 000 voyageurs qui montent et qui descendent, qu'est-ce que l'on va offrir ? On va offrir une ligne, effectivement de train bus express. Mais cette ligne de bus est unidirectionnelle. Ce qu'il faut, ce n'est pas pour 4 000 voyageurs, une ligne unidirectionnelle, il faut plusieurs lignes de bus qui vont dans tous les sens. Parce que l'on est sur une bifurcation. On a des gens qui arrivent de toutes les directions et ces gens vont vouloir repartir dans toutes les directions. Je pense qu'il faut autre chose qu'une ligne unidirectionnelle, et qu'il faut plusieurs choses. Troisième point, je voudrais que l'on discute un petit peu de ce qu'a dit Monsieur ici, concernant la tarification. En ce qui concerne la tarification, il y a de grosses différences entre la tarification SNCF, TER, et la tarification bus, qui sont aussi financés par la Région Nouvelle-Aquitaine. Je prends un exemple : Lesparre, qui est desservi aussi par des bus régionaux, d'un côté, c'est 14,80 euros, de l'autre, c'est 2,30 euros. Quand vous avez le choix entre l'un et l'autre, il ne faut pas oublier que si l'horaire est très attractif, le coût est dissuasif. Si je prends la ligne Bordeaux-Libourne, aujourd'hui, le train est plus cher et les trains sont sous-occupés. Il est donc urgent de baisser les prix pour permettre à ces gens de prendre le train. Ce sera l'emploi d'un mode moins polluant que le car.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour ces trois remarques, ces trois questions. Je continue de ce côté. Monsieur lève la main depuis tout à l'heure.

David Plages, CGT Cheminots

Bonsoir. David Plages, de la CGT Cheminots. J'entends des choses très intéressantes. D'emblée, on va quand même dire que ce projet répond à une partie des besoins. Il n'est certes pas suffisant, on l'a entendu lors de vos différentes interventions. J'ai noté, sur le Langonnais, que des réponses n'étaient pas données, parce que les gens vivent aussi autour de la métropole, et c'est bien la raison pour laquelle nous pensons qu'en plus de cet excellent projet, il faut d'ores et déjà planifier une phase 2 de ce RER métropolitain par le raccordement du Triangle des Échoppes d'une part, sur l'axe Bordeaux-Dax, afin de pouvoir l'emprunter en revers et faire des sillons du sud vers cette ligne de ceinture qui dessert désormais toutes les lignes de tramway et qui permet deux avantages : désengorger la gare de Bordeaux Saint-Jean, qui est saturée, désengorger les tramways à l'intérieur de la ville-mère, et surtout gagner du temps de parcours précieux. On parle de plusieurs dizaines de milliers de navetteurs, nous avons fait une étude qui pourraient être concernés par l'emprunt du RER. Et vous avez raison, il y a aussi cette possibilité de pouvoir faire des Langon, ou Marmande… Tout à l'heure, on parlait du département, mais cela s'étale de plus en plus. On pourrait faire des lignes de ceinture. Tous ces projets, nous les avons travaillés, nous les avons d'ailleurs déposés sur le site de la concertation, mais, et une fois n'est pas coutume, on va être raccord avec le discours patronal, d'un Bordelais illustre qui est Jean-Pierre Farandou, le patron de la SNCF, qui réclame aujourd'hui à l'État 100 milliards sur les 10 prochaines années, pour donner vraiment corps à la réponse ferroviaire. Parce que, si la question de la fiabilité a été posée, c'est né de 30 ans de désinvestissement de l'État sur le réseau ferroviaire. Et quand on a ce traitement, il ne faut pas s'attendre à avoir les résultats de la Suisse. Puisque nous avons un représentant de l'État qui est ici, je n'ai rien contre vous personnellement,

mais il serait bien, puisqu'on est dans un instant démocratique de la réponse aux besoins, et du fait politique qui s'en empare, il serait temps que l'État joue son rôle. Oui, il faut donner une seconde phase à ce RER. Et il faut donner les moyens à la SNCF, entreprise publique, de pouvoir y répondre et que les politiques puissent jouer leur rôle. Sinon, on passe à côté de la réponse aux besoins, ou en partie. Donc, oui, c'est un bon point pour le début de ce RER, mais nous devons absolument aller plus loin. Aujourd'hui, il va y avoir des travaux sur les infrastructures. Ne pas intégrer cela… Et je vais plus loin, on peut aussi être de Blaye et aller à l'université. Donc, aujourd'hui, on doit intégrer tous ses besoins, parce que, sinon, on va passer à côté d'une réponse historique.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour cette intervention. Madame, puis on prendra une série de réponses.

Intervenante

Juste un détail. Est-ce que l'on peut voir à l'écran le panneau sur la ligne du Médoc ? Il y a quelque chose d'écrit qui est intéressant. Dans le panneau qui est à l'entrée, il y a un endroit où l'on parle du bus à haut niveau de service. De Talence-Médoquine, du campus universitaire d'un côté à Pellegrin de l'autre côté, qui est également un campus médical, il manque un dernier maillon. De Pellegrin, d'une seule traite, on peut aller jusqu'à la station de tram Palais de Justice, avec le même bus à haut niveau de service. Cela permet aux étudiants de passer de leur campus universitaire jusqu'en plein centre historique de Bordeaux. C'est ce que réclament tous les étudiants étrangers qui viennent à Bordeaux.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté. J'entends déjà que c'est plutôt partagé en tribune.

Intervenant

Sur la question de la tarification du train… Je suis un usager du train. Dès que je peux prendre le train, je le prends. Donc, je partage tout à fait votre avis sur le fait qu'aujourd'hui, le train est trop cher. La question, c'est que tant que l'on n'aura pas d'autres moyens financiers… Vous me dites non, mais on a besoin… La Région, en tant qu'autorité organisatrice, a besoin d'autres moyens financiers pour avoir la capacité de baisser les prix et de rendre plus attractif le train. On a vu ce qui s'est passé en Allemagne cet été. Cela a été fait aussi en Espagne. Je pense qu'il faut donner plus de moyens aux régions en général, en France, pour qu'elles aient la capacité de répondre à cet enjeu. Cela peut prendre la forme d'un versement mobilité, car c'est demandé par l'Association des Régions de France (ARF) depuis de nombreuses années. Il faut regarder les formes de financement qui sont nécessaires. Mais si l'on considère que le train, c'est essentiel pour les déplacements de la population, que c'est l'outil de déplacement le plus décarboné dans notre pays, à partir de là, il faut que l'on donne des moyens financiers pour qu'il soit encore plus attractif qu'il ne l'est aujourd'hui. Voilà sur cet aspect-là.

Deuxième chose, je vais saisir la balle au bond de ce qui a été dit par la CGT. Je vais me mettre dans le prolongement de ce que je viens de dire. Il faut mettre plus de moyens dans le ferroviaire, globalement, dans ce pays, et notamment en investissements. On sait depuis 2004 ou 2005 et l'étude de l'École polytechnique de Lausanne que nous avons un réseau ferroviaire vieillissant, qui va aller de mal en pis si on ne fait rien. Aujourd'hui, des pays voisins mettent 80 milliards d'euros dans la rénovation et la régénération de leur réseau. C'est vrai en Allemagne, c'est vrai en Grande-Bretagne. En Italie, on en met une centaine. Aujourd'hui, on est entre 28 et 30, en France. On est loin du compte, quand on connaît le réseau français. Donc, oui, il faut qu'il y ait des décisions politiques fortes pour faire du train. Il faut que l'on sorte du discours, je le dis vraiment comme je le pense, sur les questions environnementales et écologiques dans ce pays, pour avoir de vrais actes. L'on a besoin d'avoir un plan ferroviaire totalement ambitieux, qui réponde

à toutes les inquiétudes de robustesse qui ont été posées par l'ensemble des intervenants ce soir. L'on y rajoutera Blaye pour faire plaisir à David Plages.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Allez-y.

Nicolas Thibault, préfecture de Gironde

Sur le rôle de l'État, si l'on reste sur ce projet, de RER métropolitain, l'État n'est pas en retrait, loin de là. L'État investit largement sur ce projet. C'est presque 1/3 du projet qui sera financé par l'État. Donc, on ne peut pas parler de désengagement. Des études ont déjà été financées par l'État sur le sujet. Effectivement, il faut sans doute aller plus loin sur le ferroviaire de manière générale, et je crois que des discussions sont en cours, ou vont bientôt débuter, avec le Conseil Départemental notamment, dans le cadre d'une contractualisation spécifique sur la mobilité en région Nouvelle-Aquitaine qui a vocation à être le pendant du contrat de plan État-région. Donc, l'État assumera sa responsabilité et l'État mettra sur la table les moyens qui permettront de soutenir les projets qui seront jugés pertinents.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Est-ce que Madame Mellier, vous vouliez dire un mot sur la halte ? Je vous entendais réagir. Sur le bus… Ou Monsieur le Maire ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence

On a de grands débats, derrière. Je vais juste revenir sur Talence-Médoquine et sur le RER, parce que je pense que l'on part dans des strates importantes, sur des débats importants, mais qui, pour moi, ne sont pas forcément l'objet de ce soir.

Sur le bus, pour répondre à la question de Monsieur Suys, j'avais en mémoire une réunion dans mon bureau avec vous il y a moins de cinq ans lors de laquelle, me semble-t-il, la question à l'époque était : la gare de la Médoquine ne rouvrira jamais. On peut effectivement toujours se dire, Monsieur Béziade le disait tout à l'heure, que le projet est imparfait, qu'il ne va pas assez loin, qu'il faut deux phases, trois phases… C'est vrai que quand la puissance publique passe, il s'écoule en général quelques décennies avant qu'elle ne repasse. Je voulais simplement dire que ce sont sûrement des choses qui sont imparfaites, mais qui, me semble-t-il, en tout cas pour Talence, n'étaient même pas imaginables. Donc je pense qu'il ne faut pas forcément se dire que tout est parfait, mais à un moment ou un autre, savoir se retourner et se dire que l'on a quand même parcouru beaucoup de chemin. Je faisais un clin d'œil à Claude, qui est nostalgique de la gare de Caudéran-Mérignac. Il y a la petite sœur jumelle, je l'ai appris, c'est la gare de Talence-Médoquine. J'avais l'impression que la gare de Médoquine était unique, et en fait, pas du tout. Elles sont toutes faites sur le même modèle… Même si Talence, évidemment, est bien plus belle !

Sur la partie du BHNS qui, d'ailleurs, va un peu dans la réponse à Monsieur, pas sur le train, d'abord de vous rappeler que le BHNS va aller jusqu'à la sortie 17 de Villenave-d'Ornon. Ce n'est pas une solution par le train, mais c'est quand même… Le train ne s'arrête pas à Talence-Médoquine, il va à Gradignan-Malartic, et il va sur la sortie numéro 17. Ce n'est pas la gare, mais c'est déjà proche de la belle ville de Villenave-d'Ornon. Par rapport à votre demande, Monsieur, on est sur le BHNS et sur le bus express, qui ont été concertés. Le résultat de cette concertation, dans la première phase, est de faire aller le bus express du CHU, enfin de la Bayer, jusqu'à Thouars. Ce qui correspond quand même à un petit projet de 150 millions d'euros, ou quelque chose comme cela. Je rappelle qu'il y a des projets d'extension potentielle du côté de Villenave-d'Ornon, du côté de Bègles. Rien n'empêchera, sous la forme d'une concertation, que ce bus à haut niveau de service qui, aujourd'hui, va être beaucoup plus performant que la Ligne 8, qui est déjà pas

mal, quand même, puisse être étendu vers Bordeaux, et donc créer vraiment un autre chapitre, qui est pour moi le chapitre fondamental : comment on arrête aussi, à un moment ou un autre, de relier Bordeaux centre au reste, et que l'on arrive à relier les villes de la première couronne entre elles. J'adore Bordeaux, mais à un moment ou un autre, l'enjeu que l'on a aussi demain, c'est de créer, et c'est tout l'objet de la Délégation de service publique (DSP) du réseau TBM, du schéma des mobilités… Comment on va de Talence à Mérignac ? Parce que c'est bien de passer par Bordeaux centre, mais c'est peut-être plus intéressant d'y aller directement. On peut le faire par le train, mais… Il y a aussi cette réflexion à mener.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il y a encore quelques mains qui se lèvent. On va prendre une dernière série de questions. Je vais vous demander d'être concis dans vos remarques et vos questions. Et l'on se donne le droit de déborder de 10 minutes après l'heure prévue de la fin de réunion.

Intervenant

Je veux faire un focus sur Talence-Médoquine, rapidement, à la fois sur les axes fonciers et services. Si on peut avoir la diapo, cela pourrait peut-être éclairer mes questions. On a bien compris que le décalage du quai 4 vers Arcachon visait à éviter les expropriations. En revanche, on constate que tous les accès aux quais sont en extrémité des quais. N'aurait-il pas été plus judicieux, au moins, de les centrer, c'est-à-dire que recentrer les quais par rapport au pont et par rapport aux accès ?

Deuxième question. Quid, justement, de la correspondance entre les Médocains qui veulent partir sur Arcachon, puisque là, on est obligé de monter sur le pont et faire à pied… ?

Troisièmement, je suis d'accord sur l'aspect de la longueur des quais de la ligne Bordeaux-Arcachon, qui ne sont pas suffisants et qui ne permettront pas à des Intercités de faire ce genre de desserte. Je rappelle qu'il n'y a pas obligatoirement à faire de la desserte omnibus.

Je finirai sur un autre axe qui est les services. C'est l'intérêt de faire des missions qui sont à la fois en partie en omnibus et en partie en direct, ce qui permettrait quand même de desservir Talence, alors que là… On voit que c'est fait pour les aspects fonciers.

Pour les aspects services : Les vélos, on a vu sur votre petit schéma qu'ils sont à la fois sur la plate-forme basse, et là, on le voit bien, très éloignés, sauf pour les gens qui veulent accéder au quai 1. Les autres sont obligés de remonter soit, je ne sais pas si ce sera autorisé ou pas, en longeant le quai, soit en remontant par l'escalier jusqu'en haut, pour après, repartir. On sait tous que les cyclistes n'aiment pas marcher… Positionnement des abris à vélos qui sont très mal placés. Il faut qu'ils soient beaucoup plus près des accès vélo. Le plus raisonnable serait de créer des abris vélos dans les gares extérieures, plutôt que de vouloir tenter de mettre une capacité supérieure sur les TER. On a parlé tout à l'heure aussi des dessertes et du temps d'arrêt. C'est un sujet.

Dernière chose sur les services. On a bien parlé du positionnement des informations horaires. Quid, puisque c'est une halte, j'imagine que ce sont des automates, où vont se trouver ces automates distributeurs de billets ? A côté de l'ancien bâtiment voyageurs ? Le long des accès ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Je pense que c'est à construire, et je vous invite à venir le 17 octobre à l'atelier sur le projet, où l'on va justement parler de tout cela. Vous pourrez faire vos propositions précises là-dessus.

Intervenant

Dernière question, quand même, pour Bordeaux Métropole. Puisqu'on a beaucoup parlé du bus express, où vont être décidés les stationnements de ce bus, quelle largeur, et comment cela va fonctionner ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Venez le 17, on en reparlera, et vous pourrez même faire des propositions sur support.

Intervenante

Bonsoir. Il y a un aspect dont je trouve on n'en a pas du tout parlé depuis le début de la soirée. C'était pour avoir des informations. Il y a déjà beaucoup de trains qui passent quand on habite à côté de la gare de la Médoquine. Cela fait beaucoup de bruit. Je l'avais déjà signalé. Les trains qui passent très vite, les trains qui sont très longs, selon les moments, c'est très, très bruyant. Au niveau de l'ancienne passerelle, des murs antibruit avaient été faits. Mais à ce niveau, c'est très, très bruyant. Donc, j'imagine que s'il y a encore beaucoup plus de trains qui passent, toute la journée, ce sera insupportable. Je voulais donc savoir si quelque chose était pensé pour les riverains…

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Comment c'était pris en compte, la question du bruit, dans le cadre de ce projet ? OK.

Intervenante

Déjà, dans le quartier, on a du mal à se garer en voiture. Je sais qu'il y a une zone bleue, mais la zone bleue, cela n'a pas été la solution pour une partie du quartier, parce que les gens qui habitent dans ce quartier partent travailler à pied, en bus ou à vélo. Cela fait qu'ils laissent leur voiture toute la journée… Les gens qui se garent sont souvent des gens du quartier. Donc, en pleine journée, on est obligé de se garer sur le trottoir. Je me suis encore pris un PV aujourd'hui. J'ai dû m'absenter et laisser ma voiture sur le trottoir devant mon garage, mais je me suis pris un PV… Bref, je me dis que cela va faire beaucoup de monde. J'ai vu que c'était marqué entre 40 et 60 places de stationnement pour les véhicules légers. Est-ce que ce sera suffisant ? C'est encore une inquiétude. Cela fera beaucoup de monde dans le quartier, s'il y a 4 000 passages par jour. Bref, pour les riverains, quid du bruit, du passage, et même des passants qui passent… Il y aura beaucoup plus de passage. On était un quartier assez calme. C'était pour évoquer cet aspect-là. Merci.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Monsieur, puis Madame. Est-ce qu'il y avait d'autres questions ? Les gens commencent à partir.

Denis Teisseire, Trans'Cub

Bonjour. Denis Teisseire, Trans'Cub aussi. Je voulais d'abord poser une première question...

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Rapidement.

Denis Teisseire, Trans'Cub

Écoutez… Je parle depuis cinq secondes, et vous me dites « rapidement » ! Il ne faut quand même pas exagérer ! Si c'est cela, la concertation, dites-le !

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Non, vous pouvez, vous avez le temps. C'est juste que comme les gens partent, on aimerait finir le plus à l'heure possible, mais vous avez le temps, posez votre question. Allez-y.

Denis Teisseire, Trans'Cub

Est-ce que les slides qui ont été présentées ici seront disponibles sur le site, et quand ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Oui. Dès demain, ou après-demain.

Denis Teisseire, Trans'Cub

Très bien. Le deuxième point que je voulais dire, c'est qu'en fait, on parle de concertation, mais il ne s'agit pas d'une concertation. Il s'agit simplement d'une information et d'une consultation du public. C'est l'exemple même de la réunion de ce soir. Une concertation, c'est un dialogue. On pose une question, il y a une réponse, et l'on continue… Les personnes parlent, etc. Ici, une fois que la table a parlé, on ne peut plus intervenir. Donc, ce n'est en rien une concertation. Regardez les textes en la matière.

D'autre part, c'est une consultation très limitée. Et là, la question qui est posée, je la pose, finalement, à la Commission nationale du débat public : est-ce normal ? Parce que je vous demande de faire apparaître le document, vous indiquez les contributions que vous demandez, que vous suggérez aux usagers.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Les endroits pour pouvoir participer, c'est cela ?

Denis Teisseire, Trans'Cub

Non, le type de contributions. Vous avez une page où on demande des contributions que sur les modalités de mise en œuvre du projet. Mais sur « Que pensez-vous de l'électrification ? », « Que pensez-vous de l'aménagement à Gujan-Mestras ? », etc. Rien sur l'utilité du projet, sur les enjeux socio-économiques, sur les enjeux environnementaux. Donc, c'est la question que je pose à la Commission nationale du débat public. À partir du moment où les collectivités ont décidé la concertation préalable, qui répond à des textes du Code de l'environnement, qui sont indiqués, cette concertation peut aller jusqu'à la remise en cause du projet, jusqu'à envisager cette possibilité, envisager les alternatives, et sans aller jusque-là, avoir les éléments socio-économiques pour juger du projet. Parce que j'entends bien, la question qui se pose, en termes de fréquentations qui sont annoncées. D'abord, où est l'étude ? Cette étude est-elle indépendante ? Est-elle robuste ? Je vais donner un exemple. Concernant le GPSO, les études annonçaient qu'aujourd'hui, en 2020, il y aurait 190 trains de fret. Il y en a 14, aujourd'hui. Tout le projet a été élaboré là-dessus. Donc, pour nous, la question est de savoir, concernant les études de fréquentation, où est cette étude ? Elle a été faite. Pourquoi n'est-elle pas jointe à la consultation ? Je demande donc à Monsieur le garant de demander cette étude pour qu'elle soit versée à la concertation. Que l'on sache à quoi cette augmentation de fréquentation est due. Est-ce qu'elle est due à l'accroissement de l'amplitude horaire ? À la multiplication des trains ? À la diamétralisation ? À la politique tarifaire ? C'est à partir de ces éléments que nous pouvons juger du projet, faire des contributions et dire : il faut insister sur tel point ou sur tel autre. Au bout du compte, on aimerait avoir la réponse à cette question : quel est le seuil où le service est, non pas rentable, car la rentabilité n'a rien à voir dans cette question, mais est acceptable ? Parce que vous comprenez bien qu'à partir du moment où vous multipliez les fréquences, aux heures creuses, il va y avoir des trains dans lesquels il n'y aura personne. Est-ce acceptable ? Au point de vue de l'environnement ? Au point de vue du coût ? C'est de ces questions-là qu'il faut débattre.

J'ai d'autres questions. Quel sera le rôle donné à Talence-Médoquine ? Les réponses qui sont venues de la table sont inacceptables, par rapport à ce qui a été dit. Lorsque vous dites qu'il n'est pas question d'accroître les quais de plus de 160 m et que l'on ne pourra pas y recevoir tous les trains semi-directs du reste de l'Aquitaine, c'est inacceptable, vous le comprenez bien. C'est inacceptable tant que ce n'est pas discuté.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Plusieurs personnes ont fait la remarque ce soir, et c'est bien noté.

Denis Teisseire, Trans'Cub

Je vous transmets un document de NAM, Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Les projets d'offres… Je demande aussi à ce que ce dossier soit joint, Monsieur le garant, au dossier de la concertation. Vous verrez que le mot « Talence-Médoquine » n'existe pas. La question qui est posée, c'est : quel rôle va-t-on faire jouer à Talence-Médoquine alors que, lorsque vous regardez les études qui sont faites par l'agence d'urbanisme, est une des principales gares avec un bassin d'emploi important autour ? Dans ce dossier qui nous est soumis à la concertation, il n'y a rien !

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté.

Denis Teisseire, Trans'Cub

Je vais juste terminer. La question, elle est posée aussi à Monsieur le garant, est celle, finalement, du financement. Parce que lorsque l'on regarde le financement de ce projet, on a l'impression que l'État et SNCF Réseau, qui sont là, vont faire les poches des contribuables de la région. Dans le dossier de présentation, vous indiquez que la Région n'a pas de compétence en matière de financement d'infrastructures, mais uniquement de matériel roulant. Vous indiquez aussi que Bordeaux Métropole n'a pas de compétence en la matière. Et l'on sait très bien que le Département n'a pas de compétence non plus. Or l'État, le seul compétent, prévoit de financer environ 200 millions, alors que les collectivités vont financer 700 millions. Donc, la question se pose, à partir du moment où il y a un tel décalage, est-ce normal, est-ce légal ? Voilà la question que je vous pose, Monsieur le garant.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces remarques et questions qui appelleront des réponses progressivement pendant la démarche… Oui, Madame ?

Intervenante

Bonsoir. Excusez-moi pour ma question un peu tardive. Je ne suis pas du tout experte. J'ai l'impression d'être dans une réunion d'experts. Depuis le début de la réunion, nous parlons de haltes, de gares. J'aimerais savoir quelle est la différence entre une halte et une gare. Il a été dit également que le bâtiment gare était hors du projet. Vous avez parlé d'une belle gare. Elle est certainement très belle. Que devient cette gare, finalement, dans le projet ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, on va vous répondre. Monsieur ?

Intervenant

Bonjour. Habitant de Talence. J'avais deux questions. L'une vient d'être posée par la dame précédente, donc félicitations ! La deuxième concerne le fait que l'on ait une gare multimodale, donc avec, normalement, des stationnements vélo, etc. Or, les infrastructures vélo, pour venir de l'école d'architecture, du CREPS, du lycée hôtelier, ou même de l'université, sont absolument désastreuses. Nos pistes qui sont sur les trottoirs, donc on slalome entre les piétons. On est censés rouler à 5 km/h, donc dans ces cas-là, autant y aller à pied ! Voire, on a des ruptures de continuité de pistes cyclables, puisque récemment, au niveau de l'université, au niveau de la rue de la Vieille Tour, les traversées cyclistes ont été fermées par des blocs de béton. Donc, on est censé mettre pied à terre et de traverser sur le passage piétons. Du coup, qu'est-il envisagé pour que toute cette partie de Talence puisse se rendre à vélo, de manière sereine et sécuritaire, sur le nouveau pôle d'échanges ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour cette question précise.

Intervenant

Cela va être rapide aussi. Juste un rappel d'une question qui a été posée ici, c'est le lien fonctionnel éventuel entre le projet de LGV vers Toulouse et Dax et ce projet. Est-ce qu'il y a des liens ou pas ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Très bien. Merci pour cette question. On prend la dernière, et ensuite, on fera un tour de réponses.

Intervenante

Merci. Moi, j'habite Bordeaux, de l'autre côté de la Médoquine, et je rebondis sur la remarque de madame concernant les stationnements. Parce que chez nous, il n'y a pas de zone bleue. Voilà. Pas de parcmètres, à Saint-Augustin Alphonse Dupeux. Moi, j'ai un parking personnel. Mais je me dis que cela va être la foire d'empoigne.

Par ailleurs, je ne suis pas une pro, je ne connais pas le dossier avec autant de précision que beaucoup d'intervenants. Simplement, j'ai regardé très vite sur les sites de grandes cités dans le monde, concernant les vélos dans les trains. J'ai regardé New York, San Francisco, Munich… Ils sont aux heures où il y a moins d'affluence.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Interdits quand il y a du monde, c'est cela ?

Intervenante

Voilà. Pendant les heures de forte affluence, il n'y en a pas à bord. Dernière chose, quid de ce bâtiment qui est magnifique et qui est actuellement, apparemment, squatté ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Alors, qui commence, en tribune ? Monsieur le Maire, vous aviez le micro. Si vous voulez, sur les questions de haltes ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence

Je vais répondre pour les questions « talenço-talençaises ». Pour ce que vous dites, Madame, sur le stationnement autour de la gare, qui est à ce jour, alors que la gare n'est pas ouverte, problématique, vous l'avez dit, l'ensemble du quartier est en zone bleue. Je rappelle que les modalités des zones bleues qui

prévoient deux voitures par personne, là où d'autres villes c'est soit les horodateurs, soit une voiture. Cela veut dire que les gens qui stationnent aujourd'hui en zone bleue, chez vous, sont des gens qui travaillent dans le quartier ou qui habitent le quartier., sinon, on ne peut pas y rester plus de 90 minutes. La solution à cela, c'est soit effectivement de changer le nombre de véhicules que l'on autorise par foyer… J'ai fait l'expérience, j'ai des souvenirs… Ou alors, il faut que l'on accompagne ce mouvement à travers d'autres moyens, parce que si les gens ont deux voitures ou plus, cela veut dire qu'il n'y a pas assez de transports en commun, et je l'assume. Aujourd'hui, le quartier Médoc n'est pas assez desservi par les transports en commun pour aller vers Bordeaux. C'est la raison pour laquelle on va travailler là-dessus. En revanche, sur le parking qui va être fait, cela a été les demandes que l'on a portées, c'était une demande des riverains, de ne pas créer… Tout à l'heure, dans le stationnement, on a parlé d'une nappe éventuellement en haut. Il n'est pas question aller faire beaucoup de places de stationnement en bas, qui d'abord, ne seront pas forcément réservées aux riverains, mais par ailleurs, si l'on fait beaucoup de places de stationnement, on va avoir de la circulation dans ce quartier. Donc, il n'est pas question pour moi, en tant que maire de Talence, que l'on ait un « aspirateur à voitures » où les gens viennent se mettre. Qu'ils payent ou qu'ils ne payent pas, ce n'est pas la question. L'idée, c'est plutôt d'apaiser toute la partie de l'avenue de la Vieille Tour. Le projet du BHNS, que l'on vous représentera dans quelques mois, permettra aussi d'apaiser la circulation et de renvoyer la circulation automobile sur l'avenue de la Mission Haut-Brion qui a été ouverte il y a quelques années pour accueillir tous les automobilistes, et de rester là-dessus. Cela, c'est la première question. Ensuite, sur le stationnement sur Bordeaux on en parlera avec mon homologue de la mairie de Bordeaux.

L'objectif de ces transports en commun, c'est de faire en sorte que la part de la voiture diminue. En revanche, et c'est ce qui s'est passé avec le tram, quand on met en place un système de transport en commun, on s'aperçoit que les gens viennent s'en rapprocher, poser leur voiture, et partir… C'est la raison pour laquelle on met en place des régularisations. Le choix qu'a fait Talence, en tout cas c'est celui que j'assume, c'est celui de la zone bleue et pas des parcmètres.

Par rapport au bruit, je pense que c'est quelque chose de très important, je pense qu'il va falloir que l'on travaille par rapport à cela, de manière que ce soit un point positif. Moi, ce que je crois fondamentalement, Madame, c'est que pour les riverains… Je n'habite pas très loin, d'ailleurs… Aujourd'hui, ce quartier, c'est le règne de la voiture. Il n'y a pas un arbre, il y a les vignes derrière, il y a énormément de place qui est réservée à la voiture. L'occasion nous est donnée, justement, de mettre un peu moins de voitures et d'apaiser la circulation.

Et par rapport à la dernière question du monsieur, sur les discontinuités cyclables, je voudrais juste vous rappeler que l'on va faire 25 km de pistes cyclables avec la métropole, dont c'est la compétence, par ailleurs, sur six ans. De vous rappeler, par rapport à votre exemple très précis de Kedge, que les pistes du BHNS (90 ou 95 % de site propre,) vont permettre aux cyclistes d'avoir une diagonale qui va partir de Bordeaux et qui ira jusqu'à Thouars, qui permettra de ne plus avoir aucune discontinuité cyclable sur l'ensemble de l'itinéraire. Ensuite, on peut parler de la cohabitation BHNS/vélo, mais je tiens à votre disposition l'équation d'un maire, qui consiste à dire que je ne peux pas démolir les maisons qui sont de part et d'autre du trottoir et, qu'à un moment ou un autre, il faut que l'on trouve de quoi passer. En revanche, le BHNS correspond à autant de pistes cyclables supplémentaires en site propre et donc un vrai plus pour les cyclistes.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, Monsieur le Maire. Il y avait juste un petit point technique sur la question halte/gare, pour être tout à fait complet.

Stéphane Charles-Achille, chef de projet Bordeaux Métropole

Halte/gare. Halte, c'est un point d'arrêt sans bâtiment voyageurs. Une gare, c'est un point d'arrêt avec un bâtiment voyageurs. Pour le coup, je vais reprendre ma casquette Bordeaux Métropole. Juste pour dire sur le sujet du positionnement des abris pour vélos, je vous invite à venir nous rejoindre à l'atelier balade. Il faut savoir que le programme que l'on propose est à la concertation, donc il est évolutif en fonction des besoins et du retour que l'on va avoir de la concertation. Ici, on a positionné des abris à vélos sécurisés. Pour répondre au sujet des vélos à embarquer, vous pouvez les déposer, prendre le train et revenir les récupérer par la suite. Justement, je fais un peu la vente de mes abris vélos sécurisés pour qu'ils soient occupés. Mais concrètement, au niveau de leur positionnement, pour être un peu plus sérieux, on a effectivement positionné, à ce jour, deux abris vélos sécurisés : un sur le parvis du plateau haut, et un sur le parvis du plateau bas. Ce qu'il faut savoir, et peut-être que cela n'a pas été bien développé de ma part, je m'en excuse… Nous venons également de créer, notamment pour les usagers du quai 1… Grosso modo, on se dit qu'en positionnant les abris vélos sécurisés ainsi, on essaye de desservir, en tout cas d'offrir des services à l'ensemble des usagers, aussi bien du quai 1, pour ceux qui vont accéder au plateau bas, que ceux qui sont sur les quais 2, 3 et 4, dans lesquels effectivement, je conçois que le positionnement de l'abri là où il est situé peut paraître loin. Mais en réalité, il n'y a pas 100 m.

Ensuite, comme je le disais tout à l'heure, sur les espaces d'intermodalité et de billetterie, là encore, je renvoie à l'atelier balade. Ce sont des choses que nous allons concevoir ensemble et avec nos partenaires. Par exemple, le parvis, cela peut être un bon endroit, au niveau du positionnement de la station BHNS, il y a eu une question tout à l'heure. Je ne vais pas revenir sur le sujet du bus express, car c'est un sujet qui a déjà été concerté, mais c'est pour vous donner un ordre d'idées. On est au niveau des encoches, aujourd'hui, du pont de la Mission Haut-Brion, à peu de choses près. C'est dommage, je n'ai pas le photomontage.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Je ne sais pas si c'est vous qui répondez ou pas, mais la question de la gare ?

Stéphane Charles-Achille, chef de projet Bordeaux Métropole

J'ai oublié, pardon, de répondre sur l'avenir du bâtiment gare. Aujourd'hui, on a échangé avec SNCF. Il n'est pas prévu aujourd'hui d'utilisation spécifique avec la gare, sur le bâtiment en lui-même, si ce n'est celui de servir pendant les travaux, ce qui n'est pas rien. L'objet de l'utilisation fera l'objet d'une concertation avec les gens le jour où il y aura une proposition. Est-ce que cela peut en être un espace de coworking ? En revanche, je n'imagine pas pour les habitants, les gens qui habitent à côté, si l'on doit avoir un projet, un espace pour les associations, je ne sais pas, mais après, je vais me fâcher avec Claude… Qui sait, un guichet, avec le retour de l'humain ? Mais en tout cas, pour l'instant, il n'est pas question de l'utilisation du bâtiment gare. Si l'on devait en avoir une, elle serait concertée avec l'ensemble des riverains pour ne pas créer de nuisances supplémentaires.

Du coup, je vais poursuivre. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'avec le projet de bus express, il y a également, accolé à ce projet, un projet de développement des infrastructures cyclables. Donc, pour répondre à la question du monsieur, je vous renvoie sur le site de participation, de concertation, qui a été fait pour le bus express, à l'époque c'était le Transport en Commun à Haut Niveau de Service (TCHNS) Thouars-Malartic, de mémoire. Là, dans le secteur, on profite de la rue Peybouquey, que l'on viendra prolonger, et dont on viendra faire des insertions dans le quartier Dubernat-Diderot. Donc, l'idée du projet, sans pour autant le développer, puisque ce n'est pas l'objet, on veut bien éviter les discontinuités cyclables. De bout en bout du projet.

Je vous invite à nouveau à venir à l'atelier du 17 octobre, où l'on pourra aller se balader sur site et vous pourrez nous montrer précisément ce que vous entendez par discontinuités cyclables.

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

D'abord, on a évoqué les vélos. L'idée, aujourd'hui, c'est de développer beaucoup les parkings sécurisés dans les haltes et dans les gares, qui permettent de déposer son vélo. Deuxième chose, j'ai entendu ce qu'a dit Denis Teisseire. Je pense que s'il manque des études sur le site de la concertation, il faut rajouter des études. Il n'y a pas d'obstacles particuliers là-dessus. Je voudrais quand même le rassurer sur une chose. C'est que, pour être un habitué et un usager fréquent du train, j'entends qu'il faut avoir les études pour pouvoir comparer, mais je n'ai aucune inquiétude sur la question de la fréquentation du RER métropolitain. Nous avons l'ensemble de nos trains, aujourd'hui, je vais grossir le trait, mais vous m'excuserez, qui sont déjà pleins. Donc, rajouter de l'offre ne m'inquiète pas outre mesure. Pour avoir vu d'autres études, les études sont généralement en dessous de la réalité. Quand on met du service de transport en plus, en général, les usagers s'en servent au-delà de ce qui était prévu.

Dernière chose, j'entends, sur la question de qui devait payer et qui doit payer… D'abord, prenons en compte que deux collectivités ont pris les choses en main pour dire : on a besoin de développer un RER à l'échelle de notre département et l'on veut avancer dans ce sens-là. Donc, si vous me demandez mon avis, et c'est la loi, normalement les infrastructures, c'est à la charge de l'État. On va être d'accord sur cela. Cela étant dit, la décision qui a été prise par la Métropole et par la Région, c'est de dire : on ne peut pas attendre que cela se fasse tout seul, que l'État décide de le faire et que la SNCF s'y mette. On veut cela, donc on va se mettre autour de la table, on va discuter et l'on va regarder ce que l'on peut faire. C'est un choix politique. Il est contestable, je l'admets totalement. Mais il y a eu cette volonté politique d'avancer et de répondre aux besoins de la population, et je pense que quand on voit les besoins de déplacement sur notre département, quand on voit l'urgence écologique qui est posée, il faut être, à un moment donné, fer de lance et avoir la capacité de répondre aux besoins.

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

Je partage ce que vient de dire Frédéric Mellier. Effectivement, on a pris nos responsabilités en 2018, en signant la feuille de route, la Région et la Métropole, pour effectivement répondre aux attentes et aux besoins. Il y a peut-être des maladresses, il y a peut-être des améliorations. Mais nous avons pris nos responsabilités. Le Code de l'environnement permet cette concertation. Et vraiment, c'est une très bonne chose que l'on puisse s'appuyer sur ce Code de l'environnement qui oblige ce débat et cette rencontre avec les habitants. Cela nous permet tout à la fois des échanges, mais ce n'est pas comme cela a été dit par Denis Teisseire. Je sens que l'on est dans la concertation. Les différentes interventions qui sont venues, et là je suis prête à rencontrer après les personnes qui ont évoqué, que ce soit la gare de Caudéran ou la halte de Toctoucau, on va continuer. C'est pour cela que cette concertation est une ouverture, à mon avis, aux débats et à l'amélioration des transports en commun. C'est pour ça qu'en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la Métropole est légitime pour financer les transports, que ce soit sur son territoire ou au-delà, dès lors que le centre est son territoire. Le débat est venu par ailleurs à Arcachon : la Métropole doit-elle financer au-delà du périmètre de la métropole ? En tant qu'autorité organisatrice, nous sommes habilités à financer et l'on a pris nos responsabilités en partenariat avec la Région. Il faut affiner, il faut continuer à dialoguer. Mais surtout, poursuivre dans le sens de la mise en commun de nos moyens pour répondre aux attentes des métropolitains, et au-delà, des Girondins. En revanche, on ne peut que regretter qu'aujourd'hui, L'État n'ait pas pris pleinement ses responsabilités. Nous, on a pris les nôtres.

Denis Salles, Commission nationale du débat public

On a été, en tant que garants, interpellés. Je vous remercie, d'ailleurs, parce que les questions que vous avez posées ont tout à fait leur place dans le cadre de ce débat. Notamment, ce que vous avez évoqué sur le périmètre de la concertation, sur lequel on a été nommé en avril, et l'on a commencé à travailler sur ce sujet. Je peux vous assurer que dans la consultation que l'on a menée, on a tenté d'élargir, et l'on a soumis au maître d'ouvrage et aux partenaires des propositions. Donc, on a discuté, c'est une négociation, depuis ce mois d'avril, pratiquement tous les mois, on a soumis nos propres propositions, et le maître d'ouvrage dispose.

Alors, quelques éléments sur l'idée de discuter de l'opportunité, de donner des temps de parole sur cette question et de mettre à disposition les études. On a fait remonter cette demande très tôt, et je pense qu'il n'y a pas de désaccord là-dessus. Il faut que les études soient citées et que l'on puisse constater qu'elles ont été mises à disposition. Il ne devrait pas y avoir de problème. On nous a dit qu'il n'y avait pas d'objection sur ce point.

Sur la durée, sachez qu'au départ, il était prévu trois semaines ou un mois. On est aujourd'hui sur deux mois, qui a donc été une avancée dans la discussion portée par la parole du public.

Sur les modalités, c'est une question aussi qui revient. On a proposé un certain nombre de choses. Sous forme d'ateliers, il y en aura la semaine prochaine. Sous forme de réunions comme ici. On avait proposé des tables rondes où puissent s'exprimer des controverses comme vous le citez. Cela n'a pas été retenu. Mais sachez que ces modalités ont existé et ont été discutées dans le débat. On a proposé que ce soit aussi retransmis en visioconférence, ce qui reste un sujet important, parce qu'aujourd'hui, dans le mode d'expression, pouvoir accéder en visioconférence à ce type de réunion, cela devient assez facile. Cela, c'est encore un point de discussion avec le maître d'ouvrage. Donc, sachez que nous, dans notre rôle de garants, on essaie de pousser au maximum les expressions que l'on a entendues ici et là, et ensuite, c'est une forme de négociation.

Sur le point du financement, là, je pense que l'on est hors de notre cadre de compétences. Je pense que des réponses ont été apportées. Nous n'avons pas à intervenir sur ce volet, hormis, évidemment, s'assurer que les expressions seront traduites dans les résultats finaux. Notre rapport final rendra compte de tout cela.

Frédéric Mellier, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine

Juste une chose, parce que je ne voudrais pas que l'on pense que l'on a esquivé le débat. C'était la question sur RER métropolitain/LGV qui a été posée tout à l'heure. Il faut la découpler. La LGV pourrait ne pas se faire qu'il faudrait faire les AFSB à la sortie de Bordeaux. Elles ont été couplées à un moment donné, découplées à un autre, recouplées aujourd'hui. La question, c'est que pour le RER métropolitain, on a besoin des AFSB, c'est-à-dire la sortie sud de Bordeaux, on a besoin de les faire, pour avoir plus de fluidité, pour avoir la capacité d'avoir plus de sillons et répondre au mieux des besoins de la population.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence

Je voudrais vous remercier, au nom de l'ensemble des participants de cette table. Même nous, on a échangé entre nous. On a vu de grands spécialistes, des gens poser des questions beaucoup plus concrètes.

Je trouve d'abord que la promesse de départ, c'était d'être nombreux, et vous avez été très nombreux ce soir. Vraiment, je suis très content, avec des gens qui viennent de tous les horizons. Je trouve que le débat a été de très haute tenue, avec des questions très particulières, très précises. Je voudrais rappeler à tous les

Talençais l'importance de l'atelier, dans une dizaine de jours, pour les aménagements spécifiques de la gare/halte/PEM de la Médoquine.

Il y a beaucoup de questions qui sont posées. J'ai l'impression que quand on parle de ferroviaire, c'est un peu comme quand on parle de l'énergie en France. Tant que l'on fera vivre le débat, sans jamais faire planer le doute sur la sincérité de ce débat… Ce que j'ai envie de répondre à ce que vous avez dit tout à l'heure, c'est qu'il n'y a pas que des « sachants », ici. Il y a beaucoup de gens… Moi, je ne sais pas tout. J'envie les gens qui savent beaucoup de choses ! Ce qui est sûr, c'est que l'on a proposé, et l'on va continuer de proposer, ce débat, vivant, démocratique.

On avait eu l'occasion d'échanger avec Monsieur le garant, quand il était venu, sur les attentes que l'on a. Je pense que l'on va dans le bon sens. Cela va prendre du temps. Il faudra plusieurs années. Beaucoup de gens vont nous dire ce qu'il aurait fallu faire. Je pense que tout le monde a pris ses responsabilités. La diversité des étiquettes politiques le démontre. Il faut que l'on fasse un projet d'intérêt général. Est-ce qu'il sera parfait ? Sûrement pas. Est-ce qu'il va améliorer le quotidien, y compris des Talençais ? Je le crois viscéralement. En tout cas, que toutes les personnes qui auront autre chose à nous proposer soient libres, dans le cadre de la concertation, de nous expliquer ce qu'elles feraient si elles avaient ce mandat d'élu local ou régional.

Je voudrais vous souhaiter une très bonne soirée. Par sobriété énergétique, on va éteindre les lumières très rapidement. Et l'on vous souhaite une bonne soirée, en remerciant le monsieur qui, quand même, a garanti tout le débat. Merci beaucoup. Et bonne soirée.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Apparaissent à l'écran la date et l'heure de l'atelier à Talence. Notez bien que c'est à 18 h, et pas 18 h 30 comme aujourd'hui, pour les personnes que cela intéresse. Bonne soirée.