RER MÉTROPOLITAIN

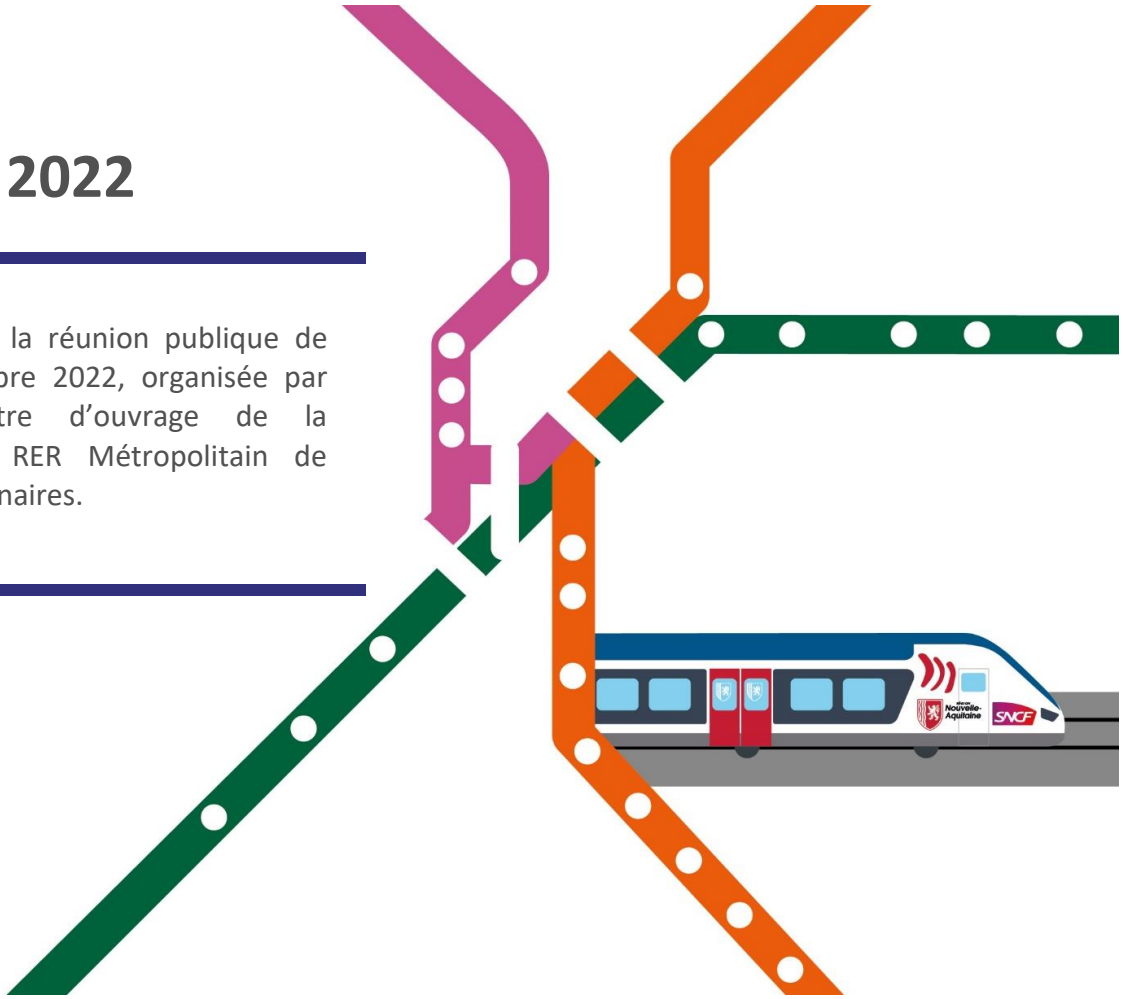
BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

Concertations sur le RER Métropolitain

Réunion publique de Libourne

10 octobre 2022

Verbatim complet de la réunion publique de Libourne du 10 octobre 2022, organisée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la concertation sur le RER Métropolitain de Bordeaux, et ses partenaires.



Interne

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 Introductions 3
1.1.1 Maire de Libourne 3
1.1.2 Région Nouvelle-Aquitaine 4
1.1.3 Bordeaux Métropole 6
1.2 Présentation de la concertation 7
1.3 Présentation du projet 9
2 Échanges avec la salle 13

1 Introductions et présentations du projet

1.1 Introductions

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci de nous avoir rejoints à cette troisième réunion publique sur le projet de RER Métropolitain dans le cadre de la concertation qui se déroule du 20 septembre au 19 novembre 2022. Je suis Frédéric Fiatte. J'animerai la réunion publique ce soir.

Je vous dis un petit mot sur l'ordre du jour qui nous attend. La réunion se déroule en deux temps. Un premier temps de présentation du projet avec des introductions politiques, d'abord, par Monsieur Renaud Lagrave, Vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine, et Madame Claude Mellier, Vice-présidente de Bordeaux Métropole. Un mot d'accueil aussi de Monsieur Philippe Buisson, Maire de Libourne. On rentrera ensuite dans la présentation du projet après un mot de Monsieur Walter Acchiardi, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public, et une présentation du projet à plusieurs voix par la maîtrise d'ouvrage SNCF.

1.1.1 Maire de Libourne

Philippe Buisson, maire de Libourne

Un mot d'introduction, surtout d'abord des mots d'accueil et de remerciement. Je voudrais saluer Renaud Lagrave, qui est le vice-président de la Région en charge notamment des mobilités, du transport et de ce dossier, Laurence Rouède, qui est également vice-présidente de la Région, Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge des infrastructures, saluer les élus du territoire qui sont présents et nombreux ce soir à nos côtés, saluer Édouard Parant, directeur du projet RER Métropolitain SNCF Réseau, et saluer Walter Acchiardi, qui est le garant de la concertation désigné par la Commission nationale du débat public.

Trois mots pour vous remercier d'avoir initié et de porter aujourd'hui cette belle ambition. Les mobilités en Gironde, c'est le problème numéro 1. Peut-être pas uniquement en Gironde, mais je vais parler du bassin de mobilité que m'apparaît être le Département. Le nord-est girondin est au bout de plusieurs bouchons, le bouchon routier et le bouchon ferroviaire au moins. Aujourd'hui, il y a un projet qui est hyper structurant, à la fois pour le projet de ville que nous portons, mais aussi plus amplement pour cette ambition d'attractivité de la Cali, et du Libournais plus largement. C'est le projet du RER Métropolitain. Très clairement, je le dis sans ambages, on a connu des années extrêmement difficiles sur cette rive droite de Bordeaux. Aujourd'hui, l'espoir renaît grâce au RER Métropolitain. L'espoir renaît pour les Libournais de pouvoir avoir une promesse de liaison fluide entre le bassin d'emploi, le bassin de décision, la connexion avec la LGV, par exemple, grâce au RER Métropolitain. C'est également vrai dans l'autre sens, c'est-à-dire que les chefs d'entreprise osent s'installer ou pérenniser leurs grands sites, je pense en particulier à Ceva Santé Animale que la Région connaît bien et qui a fait le choix de maintenir son siège mondial à Libourne parce qu'il y avait cette perspective du RER Métropolitain, parce qu'il faut pouvoir aller capter des emplois sur le bassin d'emploi de la Métropole.

Je suis un maire et un président d'agglomération extrêmement heureux, reconnaissant. Je ne reprendrai pas la parole ensuite, en espérant que cette réunion, et j'en ai connu certaines à une époque, ne tourne pas au comité de lignes, mais soit bien respectée dans cette ambition de RER Métropolitain. Ce RER Métropolitain est à la croisée de tout ce que nous portons, nous les politiques, quel que soit notre bord, sur toutes les tribunes, à la fois de raréfaction des ressources énergétiques… Aujourd'hui, c'est plus que jamais une vérité. À la fois une prise de conscience d'une crise climatique qui s'accélère, une problématique de pouvoir d'achat, une problématique de congestion automobile et des transports routiers plus globalement. Vous avez, effectivement, en Gironde

proposé une solution qui m'apparaît complètement pertinente. Ces ambitions de RER Métropolitain sont maintenant portées au plus haut niveau de l'État, puisque le chef de l'État lui-même s'est approprié ce concept. Il en a annoncé sept ou huit, que le PDG de la SNCF s'est approprié tout autant. Je suis heureux que ce soit en Gironde que ce concept naisse, et que ce soit entre Libourne et Arcachon que la première ligne soit testée. Tout est perfectible, bien entendu. Sur des horaires, des amplitudes horaires, j'aurai des choses à dire le moment venu. Ce qui est intéressant ce soir, c'est que naisse enfin un débat populaire autour de cette ambition, qui n'est pas une ambition technique, qui n'est pas de savoir si le premier train doit partir à 7 h 12 ou à 6 h 50. Le temps viendra. Mais que ce soit un projet de vie, de territoire, populaire. C'est en cela que cette réunion, je suis fier de l'accueillir dans ce site qui a vocation à devenir peut-être un jour un pôle touristique majeur, qui sera complètement adossé à la gare du RER Métropolitain. Je suis heureux de pouvoir faire naître ce soir sur le territoire du Libournais un débat qui m'apparaît tout à fait porteur d'espoir dans une époque qui en manque.

1.1.2 Région Nouvelle-Aquitaine

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

Bonsoir à toutes et à tous. Merci, d'abord, à Philippe de nous accueillir ce soir. Je vous salue toutes et tous en vos grades et qualités, comme dirait l'autre, en vous disant tout simplement quel est le plaisir qu'on a conjointement, avec Bordeaux Métropole et la Région, d'organiser ces réunions publiques dans le cadre d'un débat public que nous avons souhaité et qui, je le signale d'ailleurs, n'était absolument pas obligatoire. Mais c'est une volonté conjointe de Bordeaux Métropole et de la Région Nouvelle-Aquitaine de bien faire en sorte que ce projet de RER, soit présenté publiquement pour que toutes et tous, toutes celles et ceux qui sont intéressés, et au-delà des réunions publiques, puissent se projeter dans ce que nous avons souhaité mettre dans le cadre d'une délibération identique qui était celle de la Région, votée par Bordeaux Métropole en 2018, et qui prévoit un certain nombre d'investissements. Vous allez voir qu'il y en a beaucoup. Mais aussi des travaux pour élaborer ce que l'on a appelé une feuille de route métropolitaine, qui permet de mettre un calendrier à l'échéance de 2028 pour mettre en place ce projet autour des mobilités. Pourquoi je parle des mobilités ? Parce que le point de départ de cette feuille de route, ça a été la création d'un bus à haut niveau de service entre Créon et Bordeaux, qui a trouvé son public en l'espace de six mois. D'habitude, il faut deux ans. Là, en six mois, on avait plus de 700 à 800 voyageurs par jour sur cette ligne. Cela correspondait véritablement à une attente. Cela a continué par les renforts d'offres mis en place sur les lignes Arcachon-Bordeaux, Libourne-Bordeaux, Saint-Mariens-Bordeaux et Langon-Bordeaux. Pour vous donner une petite idée, on parle d'un peu plus d'un million de kilomètres de train créé sur les deux dernières années, ce qui a permis d'avoir sur un certain nombre de lignes non seulement des renforts là où il y avait des trous d'offres relativement importants, et en visant étape par étape le fait qu'on ait une gare de Bordeaux qui ne soit plus qu'un arrêt, et non plus une destination pour l'ensemble des usagers. Quand je dis un arrêt, cela existe dans beaucoup d'endroits en Europe où les gares sont uniquement un arrêt. Vous vous arrêtez deux ou trois minutes, comme dans d'autres gares, ou un petit peu plus longtemps parce qu'on est sur une gare un peu plus importante, mais vous ne changez pas de train pour aller à votre destination. C'est le principe du RER, avec un mot un peu barbare qui s'appelle la diamétralisation, c'est-à-dire Saint-Mariens vers Langon, Libourne vers Arcachon, avec uniquement Bordeaux comme arrêt sur ces deux lignes.

C'est l'objectif de 2028 qui passe par un certain nombre d'étapes. Vous allez le voir dans un instant. D'abord, des étapes de travaux sur les lignes ferroviaires, très importants, c'est le moins qu'on puisse dire, parce que ce n'était pas prévu comme cela à la création de ces lignes il y a 150 ans pour certaines, même peut-être plus. Et parce qu'aujourd'hui, les schémas tels qu'ils sont faits par SNCF Réseau, cela vous sera expliqué, ne permettent pas de faire cela sur un coup de baguette magique. Nous sommes donc dans un temps moyen. Certains diront que c'est long, mais on est dans un temps relativement moyen qui nous a permis déjà de commencer cette diamétralisation, comme peut-être certains d'entre vous l'ont vu depuis maintenant un an et demi. Il y a eu des

difficultés, il y a toujours des difficultés qu'on ne méconnaît pas, et dont on discute avec TER et Réseau. Mais il y a déjà eu cette approche qui fait qu'il y a des trains aujourd'hui entre Libourne et Arcachon, ou entre Arcachon et Libourne, qui sont diamétralisés sur l'ensemble de la journée. Cela concerne aussi le fait que, sur ce territoire autour de la Métropole, il y avait une problématique de haltes ferroviaires, de gares sur certains territoires qui n'étaient pas desservis jusqu'à aujourd'hui. On va vous présenter deux projets de nouvelles gares. On m'interroge systématiquement pour me dire qu'il en faudrait une de plus. On va déjà commencer par ce qu'on a prévu dans la feuille de route d'ici à 2028. Mais bien évidemment, ce que je souhaite, je ne serai peut-être plus là pour le voir mais il y aura quelqu'un qui prendra ma place à l'issue, c'est de continuer ce travail.

Pourquoi est-ce extrêmement important ? Aujourd'hui, et Philippe Buisson l'a dit, je suis intimement persuadé que dans le cadre de la transition énergétique, le train est un outil, et le transport public en général, qui est de plus en plus demandé et utilisé par nos concitoyens. J'en veux pour preuve que j'avais reçu, dans mon bureau, de grands sachants qui m'avaient expliqué qu'après le Covid, on ne retrouverait pas une fréquentation des TER avant 2025 ou je ne sais pas quelle date. La vérité m'oblige à vous le dire, là, non seulement on a récupéré la fréquentation de 2019, mais on est encore au-dessus, et bien au-dessus, par rapport à ce que tout le monde avait anticipé. Tous les sachants qui étaient venus me voir, je leur ai envoyé un petit mot en leur disant merci beaucoup, et de passer leur chemin la prochaine fois. Tout cela pour vous dire que, dans le moment où nous sommes, il y a une vraie appétence de nos concitoyens pour le transport public… Immédiatement après, on me dit que c'est le prix de l'essence. Franchement, ce n'est pas que cela. Il y a une prise de conscience globale sur le fait que les transports publics sont utiles et moins chers. La démonstration est facile à faire. Écologiquement, il n'y a pas de discussion à avoir, ils ont beaucoup moins d'empreinte énergétique. Surtout, le train facilite la vie de beaucoup de nos concitoyens qui, quand ils arrivent dans les grandes villes, et ce que je dis n'est pas vrai que pour Bordeaux, c'est vrai pour Bayonne, La Rochelle, Poitiers ou d'autres, n'ont pas besoin d'aller trouver un parking. Ils ne tombent pas dans les embouteillages des rocades diverses et variées.

Dans cette feuille de route, l'idée est que l'on ait des trains à la demi-heure sur ces deux axes. Ici comme ailleurs, il y a des gens qui peuvent encore hésiter. Cela veut dire que d'une part la demi-heure il faut la tenir. Cela voudra dire de la régularité, de la ponctualité et un service qui soit quasiment irréprochable. Nous ne sommes pas encore à ce niveau. Il faut fixer des objectifs de manière qu'il soit atteint en temps et en heure. Mais là où on aura véritablement la fin de la voiture, pour celles et ceux qui décident véritablement de passer à autre chose, c'est quand on sera au quart d'heure. Là, plus personne ne posera la question de savoir s'il prend le train ou pas. Au quart d'heure, ce sera fini. 2028, ce n'est pas le quart d'heure. Ce sera la feuille de route suivante. Mais il faut qu'on l'ait en tête dans cette discussion. Philippe parlait d'avenir et de comment construire les choses. Moi, je suis persuadé qu'aujourd'hui on est sur une étape très importante. On est regardés et parfois copiés, tant mieux, par d'autres territoires. On a un petit peu d'avance par rapport à d'autres. Il faut le garder. C'est pour cela qu'on souhaite engager, et on a engagé des travaux sur les haltes, sur la régénération d'un certain nombre de lignes, beaucoup d'études sont en cours sur de nombreux sujets. On va voter dans très peu de temps à la Région, l'acquisition de nouvelles rames TER pour faire face à l'augmentation de la fréquentation et au projet de RER, que ce soit ici ou au Pays basque, de manière à anticiper véritablement tout cela.

Le dernier point, c'est que nous travaillons au billet unique. Pourquoi dis-je cela ? Ce n'est pas à l'usager de s'adapter. C'est à nous, autorités de transport, que ce soit la Métropole, la Région, la Cali et les autres, de nous adapter. On est en train d'y travailler au sein du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités pour qu'il y ait un seul billet, un tarif qui soit concurrentiel, englobant tout cela, et qu'il y ait des abonnements lisibles pour tout le monde. Encore une fois, je le dis systématiquement depuis de nombreuses années, l'usager n'a pas à savoir qui est derrière. En tout cas, il peut savoir que c'est la Région, la Métropole ou l'agglomération, peu importe. Il faut qu'il ait une solution très simple d'utilisation. C'est la raison pour laquelle déjà celles et ceux qui sont abonnés ont la possibilité avec la carte Modalis d'avoir plusieurs réseaux sur la carte. Mais on est sur l'addition et une acceptation tarifaire. Il faut qu'on aille plus loin. C'est le travail qu'on a entrepris pour qu'il y ait véritablement

des abonnements combinés qui facilitent la vie des usagers. C'est quelque chose d'extrêmement important, vous l'avez compris. Il faut de l'offre supplémentaire, de la facilité d'usage et un service qui soit au rendez-vous. C'est toute l'ambition qu'on a aujourd'hui autour de cette feuille de route métropolitaine.

1.1.3 Bordeaux Métropole

Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux Métropole

À mon tour de remercier Monsieur le Maire d'avoir mis à disposition cette très belle salle. Je remercie aussi tous les présents. Je les remercie de leur participation et de leur présence. C'est la troisième réunion que je fais dans le cadre de la concertation. À chaque fois, je constate que le mot a été dit, il y a une appétence pour le ferroviaire. Il y a des interrogations, bien sûr. Il y a des propos contradictoires. Mais pour l'essentiel, il y a une recherche et une volonté de développer le RER et plus globalement le ferroviaire. On a des demandes de réouverture de gares. C'est intéressant. On mesure bien comment le ferroviaire, le TER, le RER répondent à un besoin de déplacement de proximité. L'apport des participants aux réunions contribue à enrichir notre propre réflexion, à enrichir le projet du RER.

Ce soir, de mon côté, je vais vous donner quelques éléments sur ce projet du RER. Je partirai de ce constat. Depuis plusieurs années, la Métropole bordelaise est confrontée à un défi majeur, celui de la mobilité. Mais il n'y a pas que la Métropole. C'est quand même la troisième région la plus congestionnée. Donc, effectivement, il y avait une urgence. Notre souci, cela a été de répondre à ce défi et aux attentes des territoires périphériques. Il y a une réalité, je viens de le dire, une hausse de la congestion routière. Comment la réduire ? Il y a aussi une réalité, le réchauffement climatique. Comment préserver la qualité de vie, agir contre la pollution et la réduction des émissions des gaz à effet de serre ? 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 d'un RER Métropolitain. Je dois vous dire que la délibération que je présentais en 2018 a été votée à l'unanimité. Croyez-moi, cela fait chaud au cœur. Mais au-delà, comme l'a dit tout à l'heure Philippe Buisson, c'est vrai que cela permet de rouvrir l'espoir sur le ferroviaire et sur le train.

Compte tenu de l'évolution du projet et la décision du Département de participer au financement, les partenaires porteurs du projet sont la Région, la Métropole, le Département et l'État. Le RER Métropolitain résonne particulièrement dans les objectifs de la Métropole. Il s'inscrit dans la stratégie des mobilités adoptées fin 2021. Il 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 d'interconnexion au sein de la Métropole et vis-à-vis des territoires périphériques. Les trajets entre les autres territoires et la Métropole représentent 22 % de déplacements métropolitains, mais 58 % des kilomètres parcourus en voiture. Ainsi, le RER est un levier essentiel pour la transition écologique des déplacements à l'échelle de la Gironde.

Le projet se décline en plusieurs volets. Il y a le volet ferroviaire qui fait l'objet de notre attention aujourd'hui. Nous y reviendrons. Il y a le volet routier, cela a été dit tout à l'heure, avec la création de lignes de cars express dans les territoires non accessibles au train. Ces lignes doivent offrir des liaisons fréquentes et rapides vers la Métropole, à l'image de la ligne Créon-Bordeaux, la première à avoir été lancée en 2019. Cinq autres lignes supplémentaires ont été identifiées et font l'objet d'études, dont celle de Blaye-Saint-André-de-Cubzac. Un 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 sur le développement d'un billet unique, cela vient d'être dit. Ce travail doit aboutir à la mise en place d'une offre attractive. C'est l'une des clés de la réussite pour le RER Métropolitain. Ce billet unique, que ce soit pour le train, les transports urbains, va soulager et aider les gens à se positionner et ne pas hésiter à prendre le RER. Un volet sur la communication et l'information du public autour du projet pour mieux le faire connaître et mettre en avant ses atouts en termes de services, d'intermodalité, de temps de parcours souvent méconnu des habitants du territoire) est essentiel. Le mode

ferroviaire est pourtant un mode très efficace pour se déplacer, rapide, capacitaire. Il permet de couvrir de courtes comme de longues distances. À titre d'exemple, souvent on le cite, mais je ne m'en lasse pas, le RER permettra de faire un trajet Cenon-Pessac en 14 minutes alors qu'il faut jusqu'à une heure en voiture en heure de pointe. C'est vraiment un exemple qui illustre bien l'utilité du RER pour gagner du temps dans les déplacements. Il est donc 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.

Je vais revenir sur le volet ferroviaire. Nous portons l'ambition de renforcer la desserte TER d'un train toutes les demi-heures sur tout le réseau. C'est vraiment l'objectif que l'on s'est donné. Et cela, toute la journée sur une amplitude élargie, notamment le soir. Cela nous est souvent demandé pour les retours des étudiants, les retours de spectacles également. Donc, on élargit le soir avec une desserte dite omnibus, desservant tous les arrêts. C'est la mise en place de liaisons traversantes entre les branches de Libourne et Arcachon d'une part, et Saint-Mariens/Saint-Yzan - Langon d'autre part. C'est ce qu'on appelle la diamétralisation, mais pour être simple, c'est la possibilité d'aller de Libourne à Arcachon sans changer de train. Actuellement, il y a un train par heure diamétralisé, soit 32 par jour. Je l'ai pris plusieurs fois, je vous assure que c'est agréable. Il est également prévu l'ouverture de deux haltes. Une halte au Bouscat-Sainte-Germaine connectant la ligne du Médoc et la ligne du tram D, qui sera mise en service en 2023, au mois de mai. Et il y a la halte à Talence-Médoquine, un des éléments structurants du projet RER Métropolitain, puisque la halte sera située tout 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 Thouars-Pellegrin. À rappeler que cette halte va concerner autant les personnels hospitaliers ou les personnels du secteur que les étudiants sur le campus. La SNCF est le maître d'ouvrage principal du volet ferroviaire. Elle pilote la réalisation de l'opération, et les collectivités financent.

Il sera détaillé dans la suite de la présentation les caractéristiques et les aménagements ferroviaires nécessaires au projet RER, en particulier sur l'axe Libourne-Arcachon.

1.2 Présentation de la concertation

Walter Acchiardi, commission nationale du débat public

Bonsoir à tous. Nous sommes deux co-garants nommés pour cette concertation avec Denis Salles, que peut-être certains d'entre vous ont déjà vu, car on se répartit un petit peu les rencontres. Peut-être un mot sur ce qu'est la Commission nationale du débat public. C'est une autorité administrative indépendante chargée de garantir, en vertu de la Constitution, le droit individuel à l'information et à la participation de toute personne sur des politiques publiques, des plans, des programmes, des projets ayant un impact significatif sur l'environnement. Il y a des projets dont les concertations sont obligatoires. Là, ce n'était pas le cas. Ce sont les maîtres d'ouvrages qui ont choisi de faire une concertation en saisissant la CNDP. Qu'est-ce qu'une concertation préalable ? Une concertation préalable, c'est en général sur un projet. C'est l'article 121-15-1 du Code de l'environnement qui le formule. Il dispose qu'une concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet – c'est bien ce à quoi vous êtes conviés – des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leur impact significatif sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Certaines personnes ont déjà évoqué cet aspect-là. Chose peut-être un peu moins connue, des solutions alternatives. Cela dépend des projets. Quelques fois, c'est plus adapté que d'autres, y compris pour un projet, l'absence de mise en œuvre. Je ne pense pas pour ce projet-là, mais pour certains, cela peut arriver. Et des modalités d'information et de participation du public après cette phase de concertation préalable. C'est-à-dire que nous sommes en concertation préalable, et concertation continue ensuite.

Pourquoi des garants dans cette affaire ? Ils sont désignés par la CNDP, une fois saisie par les maîtres d'ouvrage du projet, pour garantir le bon fonctionnement de la concertation et le respect de la participation du public. On est là essentiellement pour cela. On est indépendants du maître d'ouvrage et de toutes autres parties prenantes,

y compris les services de l'État et autres. On se doit de respecter une stricte neutralité vis-à-vis du projet. On n'a pas du tout la même mission que les commissaires enquêteurs qui donnent leur avis sur un projet en fin de parcours. On est en démarrage. On s'occupe de la qualité de la concertation. On peut être en discussion avec vous là-dessus. Pour ce qui est des éléments de projet, c'est bien évidemment le maître d'ouvrage et ses assistants qui peuvent vous répondre de manière technique. Quel est le rôle de ces garants ? Dans un premier temps, quand la concertation est lancée, quand on est désignés, notre mission consiste à rencontrer les principaux acteurs politiques, techniques, représentants associatifs, de la société civile, ce qu'on a fait. Environ 35 entretiens ont été tenus afin de mener ce qu'on appelle une analyse de contexte territorial, et ceci pour pouvoir mesurer les enjeux et les publics concernés. Ensuite, sur cette base, sur cette légitimité, on conseille la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du dossier de concertation, que vous avez peut-être entre les mains, qui peut vous être distribué, et de ses annexes, afin que celui-ci respecte les principes de complétude, d'accessibilité, de lisibilité, tout ce qui est intégré dans le Code de l'environnement. Puis, le calendrier, les modalités de concertation, qui a été discuté en amont pour arriver à ce lancement de concertation.

Enfin, un troisième temps de travail dans cette mission, c'est, pendant le temps de la concertation, participer aux réunions publiques, aux ateliers, aux autres événements. Peut-être que certains nous ont déjà rencontrés, Denis ou moi-même. Nous sommes bien évidemment à disposition du public pour pouvoir être contactés via nos adresses ou en direct. Enfin, une fois que la concertation sera achevée le 19 novembre, nous aurons un mois pour pouvoir rendre un bilan qui, au passage, sera composé de trois bilans. Ce sont trois concertations faites en simultané, sur trois lignes. Ce sera précisé tout à l'heure. Il y aura trois bilans en faisant la synthèse des observations et des préconisations que vous aurez faites en réunion publique, sur la plate-forme de concertation ou d'une autre manière – il y a également des registres en mairie – sur la méthodologie qui aura été retenue par la maîtrise d'ouvrage pour mener cette concertation, puisque ces bilans seront rendus publics, une appréciation indépendante de la façon dont la concertation s'est déroulée – c'est notre rôle de pouvoir dire le niveau de qualité de la concertation menée – et d'éventuelles recommandations à la maîtrise d'ouvrage sur les modalités de participation du public lors des phases ultérieures, une fois que la concertation sera achevée. Je n'en dis pas plus. Je crois que, dans la dernière diapositive, il y a nos adresses, la mienne et celle de mon collègue Denis Salles.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup, Monsieur Acchiardi, pour ces mots sur votre rôle pendant cette concertation. Je prends le relais pour vous présenter rapidement les modalités de concertation. On est effectivement dans le cadre de trois concertations que la maîtrise d'ouvrage et les garants ont préconisé d'organiser en une seule, pour des questions de logique et de lisibilité du projet. Mais ce sont bien trois concertations qui sont menées sur les trois lignes pendant deux mois, du 20 septembre au 19 novembre pour vous informer et pour vous exprimer. Il y a pas mal de documents qui ont été produits, un dossier de concertation que vous trouverez en sortant tout à l'heure si vous ne l'avez pas déjà consulté, un dépliant, un site Internet projet-RER-M.fr sur lequel vous pouvez accéder à une plate-forme de concertation, sur laquelle un certain nombre de documents ont été mis en ligne et où vous pouvez déposer des avis. Il y en a déjà quasiment 200 aujourd'hui. Si vous préférez écrire, des registres papier sont mis à disposition, y compris ici, en mairie de Libourne. Il est bien à l'accueil, on a vérifié tout à l'heure. Il est dans toutes les villes qui couvrent le périmètre du projet. Pour échanger, plusieurs solutions : six réunions publiques. Il y en a déjà eu deux, à Arcachon et à Talence. Aujourd'hui, nous sommes à Libourne. Nous sommes dans la première réunion qui se déroule à la fois en présentiel et à distance. Il me semble qu'on a quasiment une vingtaine de personnes en ligne maintenant. Deux ateliers thématiques pourraient vous intéresser également, un à Talence la semaine prochaine, lundi, sur la halte et le pôle d'échanges multimodal, le 17 octobre à 18 h. Il y aura aussi une visite de site pour les personnes que cela intéresse. Et un atelier, encore plus ambitieux parce qu'il porte sur les conditions de réussite du projet le 7 novembre à Bordeaux à 18 h 30. Les inscriptions sont ouvertes sur la plate-forme. Je vais tout de suite passer la parole à Monsieur Édouard Parant pour le début

de la présentation du volet ferroviaire et de ses aménagements. Mais avant cela, je crois qu'on diffuse une petite vidéo pour entrer dans le vif du sujet.

1.3 Présentation du projet

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

Édouard Parant, SNCF Réseau

Bonsoir. Je suis Édouard Parant, le directeur du projet de RER à la SNCF. On va vous présenter de manière assez succincte, pour vous donner la parole le plus vite possible, les aménagements qui vont être nécessaires sur cette branche Bordeaux-Libourne pour permettre de développer cette offre de services fréquente, fiable, à la demi-heure. Cela a été énoncé, on s'est aussi projeté pour pouvoir le déployer au-delà, au quart d'heure. Quelques chiffres, notamment quelques éléments de calendrier. Libourne-Arcachon sera la première ligne qui sera opérationnelle, tout simplement parce que la maturité des études sur cette ligne est la plus grande. Pour autant, vous voyez que suivra Saint-Mariens-Langon un ou deux ans après. Sur la ligne du Médoc, pour laquelle le Département de la Gironde a rejoint les co-financeurs, on aura un horizon vers 2030 car les travaux seront un peu plus conséquents et le programme mérite encore quelques arbitrages. Mais on peut déjà dire que concrètement, d'ici six mois, nous aurons une première réalisation concrète avec l'ouverture de la halte du Bouscat. Dès 2025, et cela nous concerne ce soir, il y aura donc l'ouverture de la halte de Talence-Médoquine. Donc, ces nouvelles portes d'entrée au plus près des besoins de nos concitoyens seront les premières réalisations concrètes visibles sur le terrain.

Pour autant, gardez à l'esprit, et peut-être que certains d'entre vous l'ont vécu, que le RER va être un processus progressif qui a déjà commencé. Aujourd'hui, vous avez déjà, même s'il n'y a pas eu de travaux, des renforcements d'offres, et notamment en direction de Libourne puisqu'on est passé de 23 trains par jour en 2020 à aujourd'hui 35. Tout cela va nécessiter de mobiliser des financements publics très importants.

Vous avez ici deux chiffres à retenir. L'un, c'est quasiment 600 millions d'euros, à parts presque égales entre les quatre co-financeurs que sont l'État, la Région, la Métropole de Bordeaux et nouvellement intégré au partenariat le Département de la Gironde. Tout cela pour faire concrètement des aménagements du réseau ferroviaire sur les cinq branches. À côté de cela, développer le service, c'est évidemment l'ambition, mais cela ne pourra pas se faire sans acheter de nouveaux trains. Cela a été souligné par la Région dans son introduction. Vous voyez que ce n'est pas anecdotique, puisque c'est quasiment 100 millions d'euros pour l'achat de rames supplémentaires.

Si on regarde maintenant l'axe Libourne-Arcachon, c'est une centaine de kilomètres et une vingtaine de gares avec Talence-Médoquine à terme. Cela va représenter sur ces 590 millions environ 125 millions d'euros. Ce n'est pas la ligne la plus coûteuse, mais c'est quand même un coût très important. Une grande partie des aménagements sont sur le bassin arcachonnais. Il y a la halte et deux types d'aménagements qui seront réalisés sur la branche entre Bordeaux et Libourne. Il y a déjà l'aménagement du plan de voies de la gare actuelle et il y aura des aménagements des quatre gares entre Bordeaux et Libourne, notamment pour des questions de longueur de quai pour pouvoir mettre des trains plus capacitaires et offrir plus de place à la clientèle. Cela vous sera détaillé juste après mon intervention.

Ce service, c'est la demi-heure comme le précise la feuille de route – à terme, après 2030, certainement le quart d'heure – une amplitude horaire 6 h-22 h que l'on veut élargie au maximum. Pourquoi on ne fait pas des trains toute la nuit ? C'est simplement parce qu'à un moment donné, il faut permettre d'entretenir les rails, et accessoirement aussi d'entretenir les trains. Ce qu'il faut avoir aussi à l'esprit, c'est que le développement de ces deux trains par heure et par sens va se faire en complément des trains déjà existants, et notamment les trains qui arrivent d'Angoulême, de Bergerac ou de Périgueux. Un habitant de Libourne, avec le RER, aura deux

omnibus vers Bordeaux et plus loin Arcachon, mais il aura aussi les services actuels. Donc, il aura déjà le quart d'heure à l'horizon 2027. Vous voyez que les gains de trafic, on va le détailler, est assez conséquent depuis 2020. On va plus que doubler sur cette ligne l'offre de RER. On attend, en termes de prévision de fréquentation, là aussi, de doubler la fréquentation sur cet axe. Si on se concentre sur le nombre de trains qui circulent et circuleront entre 6 h et 22 h, à quatre trains par heure, cela vous fera quasiment 65 RER par jour. Et il y aura aussi tous les trains semi-directs. Aujourd'hui, il y en a 35. Ce qui est important, cela a été rappelé par Madame la Vice-Présidente de Bordeaux Métropole, c'est que cette desserte sera égalitaire, c'est-à-dire qu'elle s'intéressera de manière égale à l'intégralité des haltes entre Bordeaux et Libourne. Vous avez un petit focus sur l'autre partie de l'axe Bordeaux-Arcachon. On part avec une desserte déjà plus ambitieuse. Le gap peut paraître moins important, mais en tout cas, finalement, on aura bien une continuité de dessertes et d'offres sur cet axe entre Libourne et Arcachon. Je vais maintenant passer la parole à Michel Sanchez, qui va vous détailler les aménagements sur le plan de voies de Libourne. Dans un second temps, Anne-Laure Téchené de Gares & Connexions vous présentera les aménagements dans les haltes entre Bordeaux et Libourne.

Michel Sanchez, SNCF Réseau

Bonjour à tous. Je vais vous présenter les objectifs qui répondent à l'aménagement du terminus de Libourne : assurer la desserte accrue en journée dans le cadre d'un Mass Transit, être en capacité également de garer ces rames puisqu'elles seront stockées en gare de Libourne, réaliser des opérations de petite logistique (ce qu'on appellera le nettoyage des rames, la vidange des eaux usées de ces mêmes rames, le remplissage en eau des sanitaires) et enfin d'assurer une maintenance légère des rames qui seront remisées sur ces installations que je vais vous décrire. Concrètement, cela va consister à aménager des voies de service existantes le long de l'ancienne halle. Vous aurez une illustration sur le slide d'après qui va vous permettre de bien vous rendre compte de la nature du projet. Il y aura la création d'une voie sur fosse et un accès toiture pour les opérations de maintenance légère, la création d'un bâtiment technique pour le personnel, mais également pour stocker de l'appareillage utile à ces opérations de maintenance, et la création d'un accès routier pour accéder à la zone considérée.

Sur le slide suivant, vous avez une illustration, une schématisation de la gare de Libourne. Vous reconnaissez le parvis qui est illustré en jaune, le bâtiment voyageurs qui est juste au-dessus. Ensuite, vous avez un premier aménagement qui est celui qui sera consacré au remisage et à la logistique légère sur les rames du RER. Ensuite, la partie numérotée en deux, avec le simple trait vert qui illustre la voie qui sera créée à cet endroit, sera une voie sur laquelle seront réalisées cette fois-ci les opérations un peu plus lourdes et conséquentes sur les rames du RER. En numéro trois, l'accès routier qui est aujourd'hui imaginé dans cet environnement au niveau d'un parking public. Et en point numéro quatre, la création du bâtiment technique, comme je vous l'ai expliqué, pour accueillir à la fois le personnel qui aura la charge de ces opérations, mais également du stockage de petit matériel nécessaire aux opérations et interventions sur les rames. Là, vous retrouvez sur la partie en orange les emprises sur lesquelles va être réalisé l'ensemble de ces aménagements. Ce sont les emprises qui appartiennent au foncier de SNCF Réseau. Tout ceci pour permettre d'arriver à atteindre la capacité de cinq rames qui seront stockées sur cette zone.

Sur le slide suivant, vous en avez un détail un peu plus fourni. À gauche, vous retrouvez les deux voies en jaune sur lesquelles seront reprises les opérations de logistique sur les rames. En bleu, la partie technique, dont le slide suivant vous illustrera un peu mieux l'allure du bâtiment projeté. En partie verte, un cinquième emplacement pour la cinquième rame qui sera stockée dans cet environnement. Vous retrouvez la partie en rouge qui est illustrative de l'emplacement du futur bâtiment technique. Donc, la slide suivante illustre un peu mieux la connexion qui a été imaginée, étant entendu que la connexion s'opérera sur la partie de gauche, au niveau de l'extrémité de la halle. L'ensemble du flux routier, ce seront quelques véhicules qui seront amenés

quotidiennement, principalement des salariés, empruntera la partie ferroviaire qui sera elle-même aménagée en conséquence.

La slide suivante est celle que j'évoquais il y a quelques instants. C'est l'illustration de ce qu'est une zone technique d'entretien des rames sur lesquelles seront positionnées deux rames, avec une voie sur fosse en partie basse qui permet d'accéder aux organes de roulement et une partie en élévation qui permet d'assurer une maintenance légère sur la partie haute des rames sur lesquelles sont stockés des matériels électroniques pour l'essentiel. Tout ceci prend place au sein d'un planning d'études. Nous sommes en fin d'études préliminaires. Donc, nous allons démarrer début 2023 les études d'avant-projet qui vont ensuite se concrétiser par un ensemble de phasages d'études qui vont amener à une réalisation des travaux sur une période qui est aujourd'hui fixée entre mi-2025 et fin 2027, ce qui correspond aux objectifs de la feuille de route du déploiement du RER.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour ces précisions sur le terminus de Libourne.

Tout de suite, la parole à Anne-Laure Téchené de Gares & Connexions, qui va nous en dire un petit peu plus sur l'adaptation des quais entre Bordeaux et Libourne.

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares & Connexions

Bonjour. Je suis Anne-Laure Téchené. Je travaille chez SNCF Gares & Connexions. C'est une filiale de SNCF Réseau qui est propriétaire des gares et qui les exploite. Je suis directrice du projet d'adaptation des quais entre Bordeaux et Libourne, dont je vais vous parler maintenant. L'objectif de ce projet, c'est d'adapter les quais des gares au nouveau matériel roulant et à l'augmentation de la fréquentation à venir. Aujourd'hui, le matériel roulant qui circule, c'est du Regio2N une rame. L'objectif est de mettre en place du Regio2N deux rames, et ainsi de doubler la capacité d'emport sur la ligne. Quatre gares sont concernées, dont les quais ne sont pas suffisamment longs sur la ligne. C'est Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon et Vayres. J'en profite pour faire un petit aparté par rapport à ce qui a été dit la semaine dernière à la réunion publique. En fait, on emploie communément le terme de « gare ». C'est un terme générique, mais on va vous parler aussi de « halte ». Une halte, c'est un point d'arrêt où il n'y a pas de bâtiment voyageurs. Mais « gare », c'est le terme générique. Il faut retenir que le futur matériel roulant envisagé nécessite d'être accueilli sur des quais de 162 m. On voit que l'état des lieux existant des quais dans les quatre gares et haltes concernées montre qu'il faut les adapter. Le besoin d'allongement est variable. Il va d'une dizaine de mètres à une cinquantaine de mètres. Globalement, cela nécessite d'être explicité dans les études. Le site de Bassens présente une particularité. C'est un site sur lequel se trouve une traversée piétonne. C'est-à-dire que pour aller d'un quai à l'autre, on marche sur les voies. Compte tenu de l'augmentation prévisionnelle de la desserte et du nombre de personnes, on a jugé nécessaire d'étudier la faisabilité d'une dénivellation, c'est-à-dire un passage soit par en haut, soit par-dessous. En tout cas de ne pas traverser les voies parce qu'il y a beaucoup de trains. Où en est le projet ? Aujourd'hui, on a engagé les études préliminaires qui sont le premier niveau d'études. L'objectif, c'est de les achever en fin d'année. On va engager par la suite des études plus précises qui vont nous mener vers une phase de travaux qui devrait se dérouler en 2025-2026. Aujourd'hui, l'objectif, c'est d'achever les travaux sur les quatre sites fin 2026.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup pour cette présentation. Peut-être un mot sur le calendrier.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Juste pour vous présenter ce qui se passe sur les autres lignes. Nous vivons actuellement cette période de concertation préalable sur la fin de l'année 2022. Sur la ligne Libourne-Arcachon, l'objectif est de pouvoir aller

à une enquête publique à la mi-année 2023 et donc d'obtenir l'autorisation par la suite de débuter les travaux pour les différentes opérations qui vous ont été présentées, et notamment celle qui va arriver la première, c'est celle à Talence-Médoquine. Les aménagements à Arcachon arriveront d'ici fin 2026. Sur la branche de Libourne, ils arriveront à l'horizon mi-2027. À partir de là, vous pourrez disposer d'une desserte fiable, régulière, fréquente à la demi-heure. Vous pourrez notamment faire des bypass Bordeaux et ne plus avoir de correspondance dans cette grande gare qui, pour certains, est plus un handicap ou une perte de temps.

2 Échanges avec la salle

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

À vous la parole. Questions-réponses sur le projet de RER Métropolitain. On va vous proposer de prendre deux ou trois questions dans la salle. On a aussi les personnes en lignes qui peuvent poser des questions dans le tchat. On prendra aussi leurs questions. La première chose, peut-être, avant que je vous passe la parole, on aimerait bien avoir des questions prioritairement, mais toutes les questions se valent. Toutes les voix sont écoutées, n'hésitez pas à lever la main si vous avez des questions techniques en premier.

Résident de Libourne

Bonjour. Je suis résident de Libourne. Je travaille sur Bègles. Je prends tous les jours le train avec mon vélo. J'ai deux questions. Il y en a une qui porte vraiment sur la gare de Libourne. J'entends tous les aménagements nécessaires à la mise en place et à l'entretien des trains. Mais comment les gens se rendent jusqu'au quai sachant qu'il n'y a qu'un seul escalier pour desservir tous les quais ? C'est un peu léger. Vous voulez encore plus d'amplitude horaire, encore plus de fréquentation, mais du coup, l'infrastructure sur Libourne pour les voyageurs, à mon avis, à un moment, risque d'être restreinte. La deuxième question, c'est quid de la multimodalité ? Comment fait-on pour avoir assez de place pour amener son vélo, sa trottinette dans les trains ?

Fabienne Fonteneau, maire de Saint-Denis-de-Pile

Bonjour. Fabienne Fonteneau. Je suis maire de Saint-Denis-de-Pile. Tout d'abord, je trouve que c'est un très beau projet. Je félicite à la fois la Région et Bordeaux Métropole pour l'investissement réalisé. Simplement, je me permets aussi d'alerter la Région. Nous avons échangé avec Laurence Rouède, bien sûr, car il se passe des choses entre Libourne et Angoulême. Il y a des habitants qui vivent aussi sur ce territoire entre Libourne et Angoulême. Je trouve que ce projet ne rééquilibre pas suffisamment les difficultés de mobilité qui existent sur ces territoires. C'est-à-dire que plus on est éloigné de Bordeaux, moins il est facile de se déplacer vers Bordeaux. J'espérais vraiment que ce projet puisse permettre à nos habitants, que ce soit Saint-Denis ou Coutras, de bénéficier d'une desserte de train plus importante. J'avais alerté le vice-président Lagrave il y a quelque temps pour des raisons diverses. Laurence Rouède m'a donné un ensemble d'éléments, mais j'alerte de nouveau. Entre 6 h et 9 h, il y a deux trains qui permettent d'accéder à Bordeaux Métropole. Si bien que le train qui passe à 7 h 32 sur ma commune, par exemple, ou 7 h 37, est bondé. Il n'y a pas d'autres possibilités. Je pense que le suivant, ce doit être à peu près la même chose, pour ceux qui empruntent après Libourne, etc. Ce n'est pas suffisant, ce n'est pas satisfaisant. Cela va devenir de plus en plus problématique. On échangeait dans le cadre des coopérations avec Bordeaux Métropole dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions. C'est une alerte que je lance. J'ai félicité les collectivités d'avoir engagé ces travaux. Mais sincèrement, on en a besoin au-delà de Libourne de manière vraiment pressante. C'est aussi un secteur où les pauvretés s'accumulent, où on a besoin que soit démontrée la capacité à offrir des services publics à celles et ceux qui vivent dans ces territoires. Je me permets vraiment de relancer le sujet, parce qu'il est crucial sur le secteur qui se développe dans le cadre de la Cali, puisque je rappelle qu'il y a deux zones d'activités. Il y en a une à Saint-Denis et une à Coutras. Quand les entreprises s'implantent, évidemment, elles nous demandent aussi comment sont desservies les communes et s'il y a un train suffisamment fréquent, etc. Je suis un peu longue, pardon, mais je crois que c'était nécessaire.

Résident de Vayres

Bonjour. Je réside actuellement à Vayres et je dois tous les matins me rendre à Parempuyre pour mon travail. Tout à l'heure, vous disiez que l'objectif était d'un train toutes les demi-heures, passant entre autres par Vayres.

Ce que j'ai un peu de mal à comprendre, c'est qu'aujourd'hui, il n'y a plus qu'un train toutes les heures alors que pendant les six derniers mois, il y avait un train toutes les demi-heures. Je sais que je ne suis pas le seul de ma commune à avoir ce problème. J'aimerais tout simplement savoir pourquoi, sachant que le train passe toujours, mais ne s'arrête pas. J'aimerais savoir s'il serait possible que ce soit résolu.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, c'est noté. Je vais proposer aux personnes en tribune de commencer à répondre. Avant cela, est-ce qu'on a des questions en ligne à ce stade ?

Louis Pedamon, animateur du tchat

Oui, on avait la même question que Madame la Maire à propos du prolongement au-delà de Libourne jusqu'à Saint-Denis et Coutras. Et une autre question qui concerne la tarification conjointe. La personne demande une précision du calendrier. Quand la tarification unique sera-t-elle mise en place concrètement ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, Louis, pour ces remarques. Qui souhaite répondre en premier ?

Philippe Buisson, maire de Libourne

Très vite sur un sujet qui a été abordé par notre concitoyen libournais, sa première question sur le pôle d'échanges multimodal. Ce n'est pas vraiment ce que vous demandiez, car vous, c'était l'accès des vélos et des trottinettes dans les trains, mais je voudrais simplement vous dire que la Cali, la Région et l'État s'entendent aujourd'hui sur un grand projet de pôle d'échanges multimodal. Environ 20 millions d'euros sont programmés sur ce projet, à la fois pour faire émerger un parking en silo de 450 places, mais un aménagement satisfaisant, y compris pour les vélos et les trottinettes, les mobilités douces, mais aussi, vous le savez, on a en bord de gare à Libourne une des plus grandes gares routières de Nouvelle-Aquitaine. On va l'intégrer à ce pôle d'échanges multimodal assez vite. Je pense que ce sont des travaux qui débuteront en 2026-2027. On est sur un projet qui est en cours de finalisation. Assez vite, en tout cas au rendez-vous du RER Métropolitain, on va adosser à la gare de Libourne un projet très ambitieux en matière de PEM.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour cette première réponse qui concernait la première question de Monsieur. Peut-être Monsieur Lagrave sur les vélos dans les trains. Plusieurs questions concernaient la Région.

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

C'est normal. Aujourd'hui, il y a beaucoup d'usagers qui souhaitent garder leur vélo à bords des trains. Ce n'est pas vrai que sur cette ligne-là. C'est vrai sur beaucoup de lignes. Ce qui fait que cela crée aujourd'hui des conditions de cohabitation, surtout dans les périodes où l'on a beaucoup de fréquentations, qui sont un peu compliquées : sur certaines lignes on a eu parfois quelques difficultés, pour ne pas dire même des interventions de la police. Que peut-on faire ? C'est cela, le sujet. La première chose, c'est qu'on peut mettre, et c'est ce qu'on est en train de travailler, plus de places pour les vélos dans le nouveau matériel qu'on va commander. Je ne vais pas vous promettre la Lune. On ne va pas en mettre 50, ce n'est pas possible. Notre priorité est évidemment que les usagers puissent prendre le train. Nous, on n'a pas fait comme d'autres. On n'interdit pas les vélos à bord. Il y a des régions qui l'ont fait. Nous, on ne l'a pas fait. Nous n'en sommes pas encore là. Mais le débat se pose parce que vous me parlez de votre cas, mais je reçois à peu près un courrier tous les deux jours pour me dire : « Quand est-ce que vous interdisez les vélos dans les TER ? » À un moment donné, la politique, ce sont des choix. Vous voyez bien ce que je veux dire. Il faut essayer d'équilibrer un peu les choses. Premièrement, on va

commander de nouvelles rames dans lesquelles on aura plus d'espace pour les vélos. Mais on n'aura pas la capacité à tout faire.

La deuxième chose que l'on fait, c'est qu'on essaie que celles et ceux qui prennent des vélos occasionnellement ou qui ne le prennent pas que pour domicile-travail puissent le prendre à des horaires qui ne soient pas des horaires de pointe. Notamment avec les abonnés, on essaie de communiquer doucement, mais sûrement pour qu'ils évitent les horaires de pointe avec les vélos. La troisième chose qu'on fait, c'est qu'on essaie d'équiper, comme vient de le dire Philippe pour le futur PEM de Libourne. Ce qu'on fait dans toutes les haltes et les gares, c'est d'équiper de garages à vélo sécurisés qui seront ouvrables avec la carte Modalis. Sur certains endroits, peut-être que l'on s'inspire un peu des Pays-Bas. Là-bas, c'est par étage et il y en a des milliers, des milliers. Mais la vérité, c'est qu'aux Pays-Bas, puisque c'est le pays qu'on prend le plus souvent quand on parle des vélos, les gens laissent leur vélo à l'entrée du train. Ils en prennent un autre quand ils arrivent à destination. Mais cela veut dire qu'il faut qu'il y ait des vélos à l'arrivée. Ce n'est pas gagné. C'est gagné dans les endroits où le secteur privé a mis des vélos en location. Et il y a tous les autres endroits où le secteur privé s'en fout, et il faut que la collectivité fasse l'investissement. On fait un test, on démarre sur la ligne entre Saintes et Royan. On va faire cinq gares qu'on va équiper avec des vélos électriques. On va voir ce que cela dit. Si l'on nous dit que cela ne marche pas, qu'il n'est pas utilisé, je vous dis franchement les choses, cela va donner du grain à moudre. Mais l'idée, c'est qu'on dit notamment aux abonnés et aux usagers réguliers : « Laissez votre vélo à la gare en toute sécurité. Vous en prendrez un à l'arrivée. » C'est l'objectif. On ne va pas l'atteindre comme cela du jour au lendemain. Mais je vous dis ce qu'on est en train d'essayer de faire autour de la question des vélos.

Pour ce qui concerne les lignes au-delà du RER, j'ai la même question après Langon, après Saint-Mariens, et c'est normal, j'ai la même question après Libourne. Mais c'est logique. Vous avez entièrement raison. Je ne peux pas vous dire autre chose. Moi, si l'on me dit : « Lagrave, c'est open-bar pour commander des trains », je vous mets des trains à la demi-heure partout sur toute la Nouvelle-Aquitaine. Je ne plaisante pas en vous disant cela. Je pense que c'est le sens de l'histoire. La question après, c'est : qui finance ? Aujourd'hui, une agglomération, Bordeaux Métropole, ils ont un versement transport qui est monté à X %. Ils délibèrent chaque année. Ils choisissent le versement de transport. La Région a zéro versement de transport. Vous avez bien entendu, zéro euro. On est officiellement par la loi en charge de la mobilité et l'on a zéro euro de versement de transport, aucune recette à part les usagers qui représentent pour tout vous dire à peine 20 % de la réalité de ce que l'on paye. Quand vous achetez un billet entre Saint-Denis-de-Pile et Bordeaux, vous payez 24 % de la réalité du coût du voyage. Si je commande des TER supplémentaires entre Angoulême et Bordeaux, un train toute l'année, c'est 700 000 euros. Donc, quand je suis dans les comités de lignes partout en Nouvelle-Aquitaine, et c'est bien normal, nos concitoyens disent à la Région, Laurence l'entend comme moi et Philippe l'a entendu pendant des années quand il était à la Région : « On veut plus de trains. » Et on l'entend, parce qu'on est pour. La question aujourd'hui, c'est la question du financement de cette offre supplémentaire. Nous, Région, réclamons aujourd'hui une part du versement de transport. C'est le sens de l'histoire. On s'engueule avec les agglomérations et les métropoles parce qu'ils veulent garder ce qu'ils ont comme recettes. C'est normal de leur point de vue. Maintenant, aujourd'hui, où tous nos concitoyens reprennent le train, on considère qu'il faut qu'il y ait un financement de ces offres supplémentaires. Moi, demain, si on me dit qu'il y a une recette affectée au renforcement des transports, je pense que je n'aurai pas de difficultés à convaincre mes collègues de rajouter des trains à la demi-heure partout sur la région. Ce sera très facile. Mais la question, c'est aujourd'hui, dans le budget de la Région… Il faut que vous ayez cela en tête. On est en train de parler de 350 millions d'euros aujourd'hui déjà qui financent les transports régionaux de trains. Vous rajoutez la même pour les transports routiers, transports scolaires, transports interurbains. Vous avez le total du budget des mobilités en Région. Donc oui, il faut qu'on puisse le faire. Ce sur quoi on a travaillé, c'est le programme Optim'TER qui a permis de rajouter des fréquences sur un certain nombre de lignes, dont celle-là la dernière fois… Je ne sais pas s'il y a des techniciens de la Région dans la salle.

Je vais en venir aux dessertes. Mais des trains supplémentaires, il y en a eu. Ce n'est pas exclu que je dise une bêtise, mais j'ai en tête que l'on avait rajouté des trains Optim'TER. Pas sur cette section ? Au temps pour moi. Donc, cela va venir. Vous êtes déjà venue à un comité de lignes ? En comité de lignes, on vous a présenté la démarche Optim'TER, donc je ne la refais pas. Aujourd'hui, l'offre a été examinée ce matin présentée par la SNCF à la Région pour toute la partie nord ex-Poitou-Charentes. On va avoir, normalement, de ce que j'ai entendu ce matin, de l'offre supplémentaire sur ce territoire-là à partir de 2024. Donc, on va essayer de faire en sorte qu'il y ait plus de trains. Malgré tout, je vous donne le contexte dans lequel on est aujourd'hui, je suis entièrement d'accord et je ne peux que souscrire au fait qu'on rajoute de l'offre. Mais cela pose la question aujourd'hui du financement du transport public en France. Tout le monde appelle la Région pour dire qu'ils n'ont pas pu avoir leur transport scolaire aujourd'hui. Nous n'avons plus de chauffeurs. Ce n'est pas vrai que pour la Région. C'est vrai pour les agglomérations, pour tout le monde. On est en pénurie de chauffeurs. La SNCF manque de conducteurs de train. Même si l'on commande des rames, cela veut dire qu'il manque des conducteurs de train. On est dans un monde où tout le monde veut prendre les transports publics, mais personne ne s'en occupe, pour faire court. On essaie de faire ce qu'on peut. En toute humilité, je vous le dis comme c'est, on va essayer d'améliorer les choses pour l'avenir, pas que sur votre gare, mais sur tout le réseau, et pas que sur Bordeaux. Si l'on n'avait que Bordeaux, je dirais que ce serait peut-être un peu plus simple parce qu'il y a des choses qui sont un peu plus compactes. Quand vous allez dans l'ex-Limousin, dans des territoires où le train est aussi un élément historique, il y a des demandes aussi qui sont totalement légitimes.

Je termine sur la tarification conjointe, parce que sur la gare de Vayres… Dans ces cas-là, il faut faire soit « 50-50 », soit « appeler un ami ». Il faut qu'il y ait quelqu'un qui réponde à ma place car je ne connais pas la raison.

Sur la tarification, j'ai arrêté de donner des dates avec le ferroviaire. Vous en avez qui vous ont été données. J'espère que tout sera tenu. Mais je suis prudent. Il y a toujours du retard sur tout. Cela, c'est du vécu depuis que je suis vice-président. Sur la tarification, on va essayer de bosser. Cela ne dépend que de nous, entre collectivités territoriales. On a commencé. On a une personne qui a été recrutée à Nouvelle-Aquitaine Mobilités, qui est arrivée il y a 15 jours. Elle va bosser sur cette question. On est en train de prendre des exemples dans d'autres pays européens. Finalement, cette idée n'existe aujourd'hui qu'en Île-de-France. Uniquement en Île-de-France qui existe depuis 45 ans. Nous, Nouvelle-Aquitaine Mobilités, on existe depuis 2019. Donc, vous voyez ce que je veux dire. Mais que vous ayez quand même en tête par rapport à la question posée qu'enfin, entre autorités de transport que nous sommes, on se parle. Vous allez dire qu'on est complètement fêlé, mais la vérité, c'est que chacun avait son réseau. Il n'y avait pas forcément d'interconnexion, de discussion, ce qui fait que vous aviez des horaires qui étaient un peu parfois… Et cela existe toujours, d'ailleurs. Il y a encore beaucoup de boulot à faire. Mais on essaie d'améliorer les choses. Sur ce sujet-là, l'acceptation tarifaire existe. À partir du moment où vous avez la carte Modalis, vous pouvez avoir plusieurs abonnements dessus. L'intégration tarifaire, c'est un boulot un petit peu plus long, mais sur lequel on va essayer d'aboutir dans les prochaines années.

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

Je voulais revenir sur la question posée par Madame la Maire de Saint-Denis-de-Pile concernant les besoins dans le secteur et cette notion de rééquilibrage du développement du ferroviaire et des transports. Il faut prendre en compte le fait que la feuille de route a été faite entre 2017 et 2018 à partir d'une réflexion en lien avec l'intérêt des pôles de vie, mais aussi de la situation même des gares, c'est-à-dire des problèmes techniques pour tenir compte de l'augmentation de la fréquence des trains. À cette époque-là, en 2017-2018, c'est ce qui a dominé dans les choix. Mais ce qui est important, c'est de tenir compte que depuis 2018, il y a eu des évolutions importantes, notamment des demandes importantes au niveau du rééquilibrage, comme vous venez de le dire, mais aussi d'une offre de transport beaucoup plus adaptée à la réalité.

Je pense que votre question, me semble-t-il, doit faire l'objet aujourd'hui d'une réflexion, que ce soit à la Région ou à la Métropole, pour adapter aujourd'hui cette feuille de route. La feuille de route a été modifiée en 2022, tenant compte des modifications, de l'apport du Département. Peut-être qu'il faudra au moins s'inscrire dans une évolution, notamment après 2028, parce que la feuille de route va jusqu'en 2028. Mais rien n'empêche qu'on travaille dès maintenant à la réflexion pour répondre aux questions que vous venez de soulever. Car je pense qu'on ne peut pas s'arrêter à la réalité telle qu'elle est aujourd'hui. Il nous faut intégrer les éléments que vous venez d'évoquer, que ce soit Saint-Denis-de-Pile ou ailleurs, comme l'a dit Renaud Lagrave tout à l'heure. Je pense que cela doit faire partie du travail que doivent mener nos deux institutions. Mais je partage tout à fait la réflexion que vous avez soulevée et qui doit nous amener nous-mêmes à nous donner des moyens supplémentaires pour tenir compte de cette réalité. Un autre point que je voulais soulever, merci au jeune homme qui vient d'évoquer son problème à Vayres, que ce n'est plus toutes les demi-heures. Puisque c'est 32 trains à la demi-heure et que, pour l'instant, vous ne l'avez pas à la demi-heure. Je le découvre. Merci de l'avoir soulevé. Souhaitons qu'on ait une réponse. Merci.

Alain Bedu, SNCF Voyageurs

Bonjour à toutes et tous. Je suis Alain Bedu, représentant de SNCF Voyageurs. Par rapport à votre question, tout d'abord, mille excuses pour ce que vous vivez au quotidien en raison de cette situation qui est liée aux travaux que nous avons sur le viaduc d'Arveyres, le fameux « viaduc des 100 arches », qui conduit à ralentir les trains. Dès l'instant où vous ralentissez des trains, ce qu'on appelle dans le jargon ferroviaire des limitations temporaires de vitesse, vous avez un effet domino sur l'ensemble des trains qu'on doit rattraper en prenant quelques décisions d'organisation, comme celle-ci. C'est une situation temporaire qui va durer jusqu'à la fin des travaux. Monsieur le Président, j'espère qu'on va respecter les délais. Mais cela va durer jusqu'à mi-décembre, période pendant laquelle nous avons cette organisation temporaire qui est en place.

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

Cela ne concerne donc pas que la commune de Vayres. Cela concerne toutes les gares qui sont sur ce circuit. Quelle information est donnée aux voyageurs, dans ces cas-là ?

Alain Bedu, SNCF Voyageurs

Cette information est donnée dans les fiches horaires, c'est-à-dire que lorsque vous allez sur nos sites ou lorsque vous prenez les fiches horaires, les adaptations sont écrites dedans. Souvent, c'est avec des petits astérisques.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. On va prendre une deuxième série de questions.

Dominique Rolland, FNAUT Nouvelle-Aquitaine

Merci, je suis Dominique Rolland, représentant d'une association qui s'occupe essentiellement du tramway, mais qui est aussi sensible au problème ferroviaire et qui appartient à la FNAUT Nouvelle-Aquitaine. J'ai deux thématiques à évoquer. Premièrement, au niveau du projet global, mais cela s'applique aussi à la ligne Libourne-Arcachon, vous avez cité le chiffre de 21 000 voyageurs par jour, qui semble être votre objectif. Est-ce que vous savez traduire cet objectif en tonnes de CO2 économisées, et surtout en nombre de voitures économisées et en gains dans les bouchons un peu effrayants que nous connaissons tous les jours ? C'est la première partie. La deuxième partie, cette question m'est venue en regardant la présentation de l'aménagement de la gare de Libourne. J'ai compris, parce que je suis pas mal les informations de la SNCF, que la SNCF avait l'ambition de doubler le fret sur une certaine période, ce qui me paraît être un minimum, vu la masse de camions sur les routes. Aujourd'hui, quand on regarde un aménagement comme celui de la gare de Libourne, on se demande

où on va mettre le fret. Sur la ligne d'Arcachon, le fret, on va le mettre où ? Il va passer quand ? Langon, même question. J'ai un petit peu l'impression que certes, le projet de RER Métropolitain est un projet global bien vu au niveau de la Métropole, mais il n'y a pas une vision globale des chemins de fer. Le chemin de fer, ce ne sont pas que des TER améliorés sous forme de ce que vous appelez un RER. Pour moi, ce n'est pas un RER. Ce n'est pas que cela. C'est du fret, ce sont des trains de grandes lignes, ce sont des Intercités. C'est aussi ce que Madame la Maire de Saint-Denis-de-Pile semble réclamer, ce qui en Allemagne s'appelle des RegioExpress. Ce sont des trains régionaux qui sont plus rapides et qui desservent des arrêts plus distants, mais avec de bonnes fréquences. Il me semble que côté SNCF, on a tendance un petit peu à travailler en silo, par projet. Il y a le projet du RER. Il y a même une personne qui a été désignée chef de projet, très bien. Mais je ne vois pas, ou je n'ai pas vu, la vision globale chemin de fer.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

La conciliation avec le fret. Merci. C'est bien noté.

Germain Suys, Association Talence Gare Multimodale

Germain Suys, Association Talence Gare Multimodale, j'ai été à l'origine du projet concernant la réouverture de cette gare. Je voudrais parler essentiellement de la fréquentation qui existe sur les lignes du RER Métropolitain. Vous avez cité dans votre feuille de route que les TER, en décembre 2018, transportaient 32 000 voyageurs par jour et qu'il restait 90 000 places disponibles dans ces mêmes TER. Vous avez aussi indiqué que les TER offrent des temps de transport très attractifs. En plus, vous avez indiqué, et vous l'avez répété tout à l'heure, que c'était le mode de transport le moins polluant. Vous avez cité des exemples avec des temps de parcours. Mais pour l'usager, il y a deux choses. Il y a effectivement les services offerts, et il y a le prix. Quelle que soit la relation, le prix en TER est beaucoup plus élevé que le prix en bus régional. Et on a beaucoup de relations où l'on a à la fois des TER et des bus régionaux. Je ne vous demande pas de faire des TER gratuits ni des bus gratuits. Ce que je vous demande, c'est une harmonisation de tarification entre TER et bus régionaux, sachant que dans les TER, on a beaucoup de places disponibles. Une place disponible, cela ne rapporte pas d'argent. Et cela serait peut-être plus intéressant pour les usagers. Qu'est-ce qui a fait que les usagers de Bordeaux-Créon prennent le bus ? C'est le tarif et la fréquence. Vous proposez la fréquence, des temps de parcours, tout ce qu'il faut, mais il n'y a pas de tarif. 15 euros pour faire Lesparre en train, et 2,30 euros pour le faire en bus. 9,50 euros pour faire Saint-Émilion. Et le temps de parcours est pratiquement le même.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Votre question, c'est comment est pensée l'harmonisation entre les tarifs des cars express, des bus régionaux et des trains ? Avez-vous une deuxième question ? Je vais en prendre une première de ce côté-là. Madame voulait s'exprimer.

Laurence Bertet, Association Libournavélo

Je vais me permettre de revenir un petit peu à la charge pour la question du vélo. Je ne suis pas entièrement satisfaite de la réponse qui a été donnée. Je voudrais développer un petit peu. Vous avez dit, Monsieur Lagrave, qu'il ne fallait pas prendre les vélos aux heures de pointe. Il se trouve que la semaine dernière, j'ai fait Bordeaux-Libourne à 16 h 30. Le train était absolument bondé. J'ai demandé aux usagers si c'était toujours comme cela. Ils m'ont dit que oui. Comment cela se fait ? Je croyais qu'à 16h30, ce n'était pas encore les heures de pointe. Ils m'ont dit qu'il n'y avait que trois rames. Est-ce qu'il n'aurait pas été possible de rajouter une rame ? Je ne pensais pas encore être aux heures de pointe. Ensuite, vous avez dit tout à l'heure en préambule que ce n'était pas à nous de nous adapter et que c'était à vous de vous adapter à nous. Dans ce « nous », est-ce qu'il y a aussi les usagers cyclistes ? À ce moment-là, peut-être qu'on peut se poser la

question de pourquoi est-ce qu'on veut emmener nos vélos. Vous avez l'air de dire qu'on est un peu bébêtes, qu'on aurait pu laisser nos vélos et en prendre un autre à l'autre bout. Pourquoi est-ce qu'on veut emmener nos vélos ? Les vélos qu'on nous propose, en général, ce sont des vélos standards qui ne sont pas forcément à la taille de tout le monde. Désolé, mais c'est vrai que c'est dur de pédaler sur un vélo qui n'est pas à sa taille. Tous les cyclistes vous le diront. Encore faut-il être cycliste pour le savoir. Ensuite, il y a tout un tas de complications numériques. Il y a aussi l'état des vélos qu'on arrive à trouver en face. Il y a l'accès à ceux-ci qui peut être compliqué. C'est lourd à gérer pour les sociétés qui s'occupent des Vélib' et compagnie pour qu'il y ait toujours des vélos à des postes, surtout si l'on arrive sur une gare, pour qu'il y en ait suffisamment. C'est quand même hyper pratique de pouvoir prendre son vélo. Je rejoins le monsieur sur la question du coût et des tarifs. Il est très peu question de tarif ici. C'est un coût supplémentaire de louer un vélo en arrivant. Si vous voulez vous adapter à nous, il faut essayer de comprendre pourquoi on préfère emmener nos vélos. Je rejoins le monsieur sur la question des tarifs. Moi aussi, je me demande. Dans tous ces projets, est-ce qu'il y aura une augmentation des tarifs ? C'est vrai que Libourne-Bordeaux, c'est 16 euros aller-retour. Ce n'est pas rien. Donc, peut-être penser aussi au rapport entre la voiture, le bus et le prix du train.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

C'est noté, merci. Louis, a-t-on des questions en ligne, un résumé ? On les prendra juste après. Plusieurs questions ont été posées. Un complément, peut-être, sur le vélo ?

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

Sur la question « est-ce un projet ferroviaire ou pas ? », à partir du moment où on fait des régénérations sur ces voies, c'est qu'elles peuvent demain supporter du fret. Côté Région, je ne réponds pas pour Bordeaux Métropole, mais je crois qu'on partage la même analyse sur le fait qu'il faut pouvoir y passer du fret demain. Est-ce qu'on pourra passer du fret aux mêmes heures que les autres trains ? La réponse est non. Mais c'est déjà le cas aujourd'hui. La vérité, c'est qu'au sud de Bordeaux, vers Arcachon, Agen, Dax, Hendaye, tout ce qui est au sud, on a aujourd'hui une ligne qui est extrêmement compliquée, contrainte, d'où les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux qui vont nous permettre de désenclaver et libérer de la place, notamment pour le fret, mais pas seulement, aussi pour les TER, vers le sud. Aujourd'hui, il n'est évidemment pas question dans notre approche de financement des travaux d'abandonner le fret. Le vrai sujet qui est posé aujourd'hui, mais j'ai tendance à vous dire qu'il n'est pas libournais, il est national, c'est de savoir si on veut faire du fret ou pas. C'est cela, le sujet. Quand vous rencontrez des entreprises, de plus en plus, elles vous disent qu'il faut passer au fret ferroviaire. Mais dès qu'il s'agit de travailler sur des embranchements ferroviaires ou des choses comme cela, il n'y a plus personne, ou en tout cas moins de monde. Après, sur les opérateurs de fret, il y a encore moins de monde. Mais je partage votre avis selon lequel on ne peut pas faire des investissements comme cela d'avenir, qui sont faits pour 20, 30, 40 ans, parfois même un petit peu plus, sans penser au fret ferroviaire.

Vous évoquez la question du nombre de voyageurs qui a été inscrit. Je ne lis pas dans le marc de café et je n'ai pas la prétention de tout savoir, loin s'en faut. Je n'ai que bac+5 en SNCF, donc j'essaie d'être modeste en la matière. Je pense que 21 000, on les atteindra très rapidement. Sur le train à la demi-heure, on voit bien ce qu'il se passe ailleurs. On bascule à autre chose. Je pense que les 21 000 sont sous-estimés, d'où le fait qu'il y a aujourd'hui nécessité d'avoir beaucoup d'investissements rapides, notamment sur le matériel. Cela fait le lien avec ce qui a été dit il y a un instant sur une rame de 16h30 qui était pleine car il n'y avait qu'une seule rame. Tout à l'heure, je ne sais pas si vous étiez arrivée, Madame, quand on l'a présenté. Il y a

aujourd'hui quatre quais entre Bordeaux et Libourne qui n'acceptent pas les trains doubles, ce qui fait qu'aujourd'hui, la SNCF envoie des trains simples parce qu'on ne peut pas les arrêter aux gares. Donc oui, il y a énormément de trains qui, dans la journée, sont saturés. C'est pour cela qu'ils effectuent les travaux des quais pour pouvoir accepter deux rames. C'est-à-dire que là où vous avez un Regio2N, vous en aurez deux. Donc, à partir du moment où on aura deux rames, on résoudra pas mal de problèmes. Sur cette question de trains sur lesquels on a beaucoup plus de monde, c'est aujourd'hui une réalité sur toute la région où l'on a grosso modo une cinquantaine de trains par jour qui sont, non pas en suroccupation, mais en occupation relativement importante.

D'où le problème de cohabitation avec les vélos. Je ne prends personne pour bébête, ce n'est pas mon genre. On ne se connaît pas, mais vous pouvez demander. Je ne prends personne pour bébête. Moi, j'écoute, tout simplement. Oui, je fais un peu de vélo. J'essaie non pas de prendre mon cas particulier, mais de dire tout simplement qu'aujourd'hui, on sait que la cohabitation est compliquée. J'ai dit cela tout à l'heure, je ne sais pas si vous étiez arrivée. Je sais que la cohabitation est difficile. Mais entre ceux qui veulent qu'on interdise et ceux qui veulent emmener leur vélo partout, il faut qu'on trouve un juste milieu. Donc, je ne sais pas, moi, aujourd'hui, faire en sorte que l'on fasse monter tout le monde avec tous les vélos là où on a beaucoup plus de monde, et interdire les vélos. Ce qu'on essaie de trouver, c'est une voie médiane. Vous me dites que c'est à nous de nous adapter, qu'il y a le coût de la location et que les vélos ne sont pas réglables, ainsi de suite. On est d'accord. C'est pour cela qu'on va essayer de travailler, mais je pense que vous n'étiez pas arrivé, sur des offres qui soient faites avec des vélos qui correspondent à ce que vous disiez. C'est-à-dire que ce ne soit pas des sociétés où l'on paye grosso modo le mec ou la nana au lance-pierre pour aller ramasser 50 vélos dans des conditions qui sont totalement scandaleuses.

Deuxièmement, qu'on trouve des coopérations avec les collectivités qui sont à proximité de ces gares et ces haltes pour qu'on puisse travailler ensemble pour tenir compte de l'évolution, de la vétusté, s'il est crevé, etc. Je pense qu'on a des modèles à trouver. Dans les gares, on peut trouver aussi des gens. Je sais que dans une gare pas loin de chez moi, il y a un loueur de vélo qui s'installe et qui propose de réparer le vélo quand les gens arrivent. Cela peut peut-être créer des emplois de proximité dans les gares et les haltes. Le fait d'avoir des garages ou des boxes individualisés, que vous ouvrez avec votre carte, qui soient entièrement sécurisés peut rassurer un peu la personne qui laisse son vélo. Il y a quelquefois, on achète des vélos qui sont un peu plus chers que d'autres. C'est normal qu'on se demande si on ne va pas se le faire piquer. Donc, on essaie aussi de trouver des choses qui sont en toute sécurité.

Bref, je ne vous donne pas une réponse pour demain matin. Ce que je suis en train de vous dire, c'est ce sur quoi on est en train de bosser. Il y a des communes qui, quand elles font leur pôle d'échanges multimodal, ne pensent pas au tout-vélo, mais beaucoup vélo. L'accès à la gare, qu'elle soit routière ou ferroviaire, le garage pour les vélos sécurisé, les cheminements avec les vélos pour aller à un endroit ou un autre, j'ai vu cela dans de grandes villes comme je le vois dans des toutes petites haltes TER, des toutes petites communes. Il y a des élus qui font un boulot formidable par rapport à cela. La vérité, c'est qu'à un moment donné, il faut trouver un compromis entre l'interdiction et essayer d'adapter les choses. On n'y arrivera pas en une fois, mais il faut essayer de le faire.

Vous me dites après qu'il faut adapter les tarifs TER sur les tarifs des cars. C'est pareil que la réponse que j'ai faite à Madame la Maire il y a un instant. Vous me donnez 100 millions, je vous fais tout ce que vous voulez. Mais ce sont nos impôts à tous, autant qu'on est là. Je ne les invente pas. Si vous me donnez 100 millions,

j'arrête tout de suite, on parle tarification. Quand j'entends 16 euros… Vous prenez votre véhicule personnel, et je vous fais grâce des bouchons et de l'augmentation de l'essence, c'est 23,10 euros si je compte tout. Vous avez acheté la voiture ou vous la louez, vous avez l'entretien, vous changez les pneus, etc., le prix, c'est 0,77 au kilomètre. Je vous fais grâce de l'augmentation de l'essence actuellement. 0,77 x 30 kilomètres. Vous me dites que vous payez 16 euros en train, vous payez donc moins cher en train. Merci, la Région. Je plaisante en disant cela. Mais en disant cela, qu'est-ce que je suis en train d'expliquer ? En payant aujourd'hui 16 euros, vous payez, sur un trajet qui est facturé par la SNCF, 23,5 % du coût réel du trajet. Le reste, c'est payé par la Région, donc par nos impôts. Il faut que vous ayez tout cela en tête. Un car coûte beaucoup moins cher, ce n'est rien de le dire, qu'un TER. Tout à l'heure, je vous parlais de 700 000 euros. Un car, ce n'est pas ce prix-là. On peut faire des tarifs beaucoup plus attractifs sur les cars, car le coût de revient au kilomètre est beaucoup moins important. Mais quand vous payez 2,30 euros aujourd'hui sur un car, vous payez à peine 5 % de la réalité du coût du car. Tout cela, c'est délibéré en Région. C'est public. Tout cela, vous pouvez le trouver sur Internet quand vous voulez. Ce que je suis en train de vous dire, c'est d'harmoniser les deux. Si demain, on a des versements mobilité, on est capables de faire tous les tarifs possibles et imaginables. Mais aujourd'hui, nous n'avons que les recettes voyageurs qui représentent 20 % du coût réel.

Philippe Buisson, maire de Libourne

Malheureusement, je dois vous quitter parce que j'ai un rendez-vous qui m'attend depuis 10 minutes. Mais j'ai entendu Libournavélo et d'autres. D'abord, je voudrais dire que la Région, la Métropole, j'associe le Département qui financera très largement le RER Métropolitain, viennent ici sur Libourne et Arcachon pour dire qu'ils vont mettre 125 millions d'euros. Tout est perfectible, tout peut être critiqué et tout peut être polémique. Mais vraiment, je suis un maire d'une ville moyenne qui n'a pas tous les jours rendez-vous avec 125 millions d'euros d'investissement pour irriguer son territoire. Je voudrais quand même à nouveau remercier ceux qui, ce soir, viennent nous proposer le premier projet, enfin, qui est un début de réponse aux questions de mobilité sur un territoire qui souffre tellement. Deuxièmement, sur les vélos, pardon d'avoir un avis aussi sur cette question. On a dit tout à l'heure que le modèle des pays... Et si Libournavélo a un modèle, j'imagine que ce sont les Pays-Bas. Aux Pays-Bas, on va à la gare à vélo, on le gare à côté de la gare. Quand on arrive, on prend un autre vélo, qui peut être le sien.

Ce qu'il faut déployer, c'est l'accès au vélo. C'est comment on aide les particuliers à acheter plus de vélos. Il me semble très logique, et probablement assez consensuel, que l'on préfère mettre des gens que des vélos dans les trains. Je vais dire la même chose pour les bus, que j'ai à gérer au niveau de la Cali et que vous avez à gérer ailleurs en fonction des AOT. On préfère mettre des gens que des vélos. Si l'on met des vélos, on ne met pas tellement de gens. Dans tous les pays qui sont nos modèles en matière de développement cyclable, ils font cela. Je n'en connais pas qui mettent des vélos dans les moyens de transport. Ce qu'il faut, c'est ce que nous faisons à Libourne et sur le territoire de la Cali, c'est sécuriser des boxes à vélo au bord des gares. Il faut, comme on va le déployer à la Cali (à la séance de novembre) financer l'acquisition de vélos… pliables, cargos, électriques, pas électriques, etc., pour que vous ayez éventuellement deux vélos. Moi, je plaide pour que celui qui fait du domicile-étude ou du domicile-travail ait deux vélos. Sinon, c'est absurde. Je ne m'associerai pas à vous pour demander à la Région de mettre des trains qui puissent contenir plus de vélos. Je préfère qu'on ait des trains qui contiennent plus de personnes. Le Calibus, c'est la même chose. On ne va pas mettre des vélos dans les bus.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, Monsieur le Maire, pour ces mots. Juste un petit mot, car une question n'avait pas trouvé réponse. C'est la question du transport plus ou moins polluant, le train par rapport à la voiture. On va vous présenter des chiffres.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Quelqu'un nous interrogeait sur le bilan carbone de ce projet. Pour faire un bilan carbone, vous avez besoin d'avoir un certain nombre de données, comme la fréquentation future pour les différents publics, qu'ils fassent de la voiture, du scooter, de la marche à pied, du vélo ou du train. Après, on affecte à chacune de ces personnes qui se déplacent un coefficient de kilogrammes de CO^2 équivalent. En sommant l'ensemble des déplacements par modes, on sait si, avec le projet, on a quelque chose de positif ou négatif. Tout cela part à la base de ce qui s'appelle un modèle de fréquentation ou un modèle de trafic. Comme tous les modèles et toutes les prévisons, c'est faux. La question, c'est de savoir si c'est faux de beaucoup ou pas. Là, on s'est adjoint les services du modèle de la Métropole qui a déjà été calé et qui a fait ses preuves. Donc, on espère qu'on est raisonnablement juste. En tout cas, ces informations sur le bilan carbone seront disponibles dans ce qui s'appelle l'étude d'impact. Elle est en cours de rédaction, et elle sera jointe au dossier d'enquête publique.

Sur le fret, effectivement, on peut se dire qu'on est en train de saturer le réseau ferroviaire avec le RER et qu'il n'y aura plus de place pour les autres trains. Et bien, non. SNCF Réseau, dans sa démarche, doit accueillir tous les trafics. Évidemment, celui dont nous parlons ce soir, c'est le RER. Mais dans la structuration et la réservation des créneaux horaires, on prévoit bien, y compris quand le RER sera développé, de permettre le passage du fret, y compris en heures de pointe. Typiquement, sur Libourne-Arcachon, on s'assure qu'il y a un train par heure et par sens de fret, y compris en heures de pointe. Cela étant, vous pouvez en faire passer plus très tôt le matin et un peu plus tard le soir. C'est bien pris en compte dans le projet.

Enfin, concernant la désaturation potentielle de la rocade et, globalement, ce que cela donne en termes de prévisions de trafic, on a vu qu'on allait avoir globalement un doublement de la fréquentation dans les trains. Cela ne va pas se traduire immédiatement par autant de voitures en moins sur la route. Mais rien que le projet Libourne-Arcachon, c'est plus de 2000 voitures normalement qu'il y aura en moins sur les routes de la Métropole. Retenez ces quelques chiffres.

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

C'était pour répondre à la question du Monsieur sur le fait d'avoir plus de 20 000 passagers supplémentaires. Est-ce que cela va réduire le nombre de voitures ? Les études prévoient une diminution de 5600 véhicules par jour dans le cadre d'une fréquence à la demi-heure. Dans le cadre du quart d'heure, cela sera 9400 véhicules en moins. C'est pour vous donner un ordre d'idée. Des études ont été faites qui permettent de donner une certaine vision. Je pense que vous avez tout à fait raison de poser la question. C'est bien que l'on ait les coefficients, mais la traduction est encore mieux, me semble-t-il.

Je voulais revenir également sur le fret. Je trouve important que cette question soit posée, sachant que malheureusement, aujourd'hui, le fret ne représente que 9 à 10 % des transports de marchandises et que l'on sait tous que la rocade, notamment, est congestionnée. Comme j'ai la charge de la rocade, je peux vous dire que cette question pour moi est très sensible. Comment réduire le nombre de poids-lourds sur la rocade ? Il y a plein de propositions qui sont faites et étudiées dans un groupe de travail sur la Métropole. On essaie de réfléchir à des propositions pour moduler les tarifs, notamment aux péages. Donc, le fret a une place, me semble-t-il, très importante à l'avenir. Il pourrait y avoir un train par heure. C'est une proposition, une perspective. Néanmoins, aujourd'hui, le fret, et je partage ce qu'a dit Renaud Lagrave, c'est une décision politique nationale. Si on veut réduire le nombre de camions sur les routes, si on veut améliorer la qualité de l'air, il faut engager une bataille

politique pour le report modal du camion vers les trains de marchandises. C'est une bataille à ce niveau-là. Ce qui ne veut pas dire que localement, on n'y réfléchit pas. Mais plus globalement, il faut engager une bataille tous azimuts sur le fret ferroviaire.

Cela a été évoqué tout à l'heure par Renaud Lagrave, l'aspect financier. C'est la clé. C'est une des clés. Il y a des choix politiques. Après, il y a les aspects financiers. Là aussi, on se heurte à une réalité nationale. Autant, la Région comme la Métropole tentent d'intervenir, mais avec les moyens qui sont dégagés au niveau national. Donc, je pense que jusqu'à maintenant, cette question n'a pas été suffisamment abordée pour bien placer les responsabilités des uns et des autres sur l'aménagement du territoire et sur les financements. Certes, l'État intervient à 33 % sur beaucoup d'études. Ceci dit, rappelons quand même que l'aménagement du territoire, c'est aussi de la responsabilité de l'État. Je voulais terminer sur le fait que concernant l'aménagement du RER, la Métropole intervient certes sur son périmètre de la Métropole, mais aussi au-delà. Sur le rallongement des quais, on finance. C'est-à-dire qu'on ne s'arrête pas au périmètre et aux limites de la Métropole par elle-même. On va au-delà. On essaie d'aider à ce qu'il y ait un équilibre entre la Région et la Métropole.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Je voudrais juste voir s'il y a encore des questions dans la salle, et combien. Une de Monsieur, une de Madame et une de Monsieur. Trois questions. Si vous êtes d'accord, on prend vos questions, on revient sur celles en ligne, puis on clôturera cette réunion.

Intervenant non identifié

Bonjour, je suis habitant de Lussac pour l'instant, et à partir de l'année prochaine d'Arcachon. Je suis concerné par votre ligne que je prends déjà depuis que vous l'avez lancée. Une remarque concernant ce que disait Madame la Maire de Saint-Denis-de-Pile et que je comprends très bien. Pour avoir lu beaucoup d'interventions sur le site depuis la réunion d'Arcachon où j'étais aussi, je m'aperçois que beaucoup de gens du côté de Coutras et de Saint-Denis-de-Pile se demandent pourquoi les avoir alléchés en faisant les liaisons directes Coutras-Arcachon depuis déjà un an et demi et, tout à coup, limiter cette branche du RER à Libourne. Quand on regarde le plan, on s'aperçoit que c'est une branche beaucoup plus courte que les autres. D'autant plus, et je me tourne vers la SNCF pour leur demander si j'ai raison ou pas, qu'il y a autant de place en gare de Coutras pour faire les installations que vous voulez faire à Libourne. Je pense qu'il y en a autant. Je connais la gare de Coutras. Je vois qu'il y a autant de place. Je pense que pour le territoire de Coutras, ce serait même probablement plus profitable que pour le territoire de Libourne qui est déjà assez bien.

Ma question portait sur la tarification. Sur beaucoup de vos slides, on voit une sorte de plan avec des zones. Quand vous parlez de tarification unique, s'agit-il, comme maintenant en région parisienne, d'un tarif unique d'un bout à l'autre du réseau ? Ou est-ce que vous aurez des zones ? On a l'impression qu'il y a quatre zones. Et on voit Arcachon en zone trois.

Intervenant non identifié

Bonjour. Le RER est prévu de s'arrêter à 22 h. Cela veut dire que si vous voulez aller au cinéma ou au théâtre à Bordeaux, vous y allez en voiture. Cela ne résout pas le problème de la mobilité.

La deuxième chose, c'est l'harmonisation des horaires. Si vous allez à Paris et que vous revenez, le TGV arrive à 20 h 28, et le RER qui part sur Libourne part à 20 h 26.

Caroline Glize, adjointe de la mairie d'Izon au développement durable et aux mobilités

J'avais plusieurs questions, dont une qui rejoignait celle de Monsieur concernant le cadencement des horaires sur la partie de soirée. Il est fait état de 22 h. Les administrés nous remontent des manques de cadencement entre 18 h et 22 h. C'est-à-dire qu'actuellement, il n'y en a vraiment qu'un par heure. Quand on va travailler sur

Bordeaux depuis Izon, on est en galère pour rentrer le soir chez soi parce qu'il y a très peu de trains. Deuxième question concernant l'aménagement des haltes ferroviaires qui nous ont été présentées. Il a été fait état de rallongement des quais. Qu'en est-il de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ? Par exemple, pour notre gare d'Izon, c'est sur la commune de Saint-Sulpice. Pour passer d'un quai à l'autre, il faut emprunter la route et le pont routier avec une montée très forte. Pour une personne à mobilité réduite ou en fauteuil roulant, c'est impossible.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour vos deux questions. Avant qu'on lance les réponses, je donne la parole à mon collègue Louis Pedamon qui va nous dire ce qui s'est passé en ligne, et on sera tout à fait complet.

Louis Pedamon, consultant Res publica

Une question sur le prix du parking du pôle d'échanges multimodal. Sera-t-il gratuit ou payant ? La personne en ligne insiste sur le fait que, pour que ce soit incitatif de laisser sa voiture, il faudrait selon lui que les parkings soient gratuits. Sinon, on revient sur une question posée au début sur le calendrier de la mise en place de la tarification unique, avec une demande de précisions.

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

Sur la tarification, ils peuvent la poser 10 fois. Je vais répondre 10 fois la même chose. Je ne vous donnerai pas de date définitive sur la tarification. C'est un travail très important qui ne se trouve pas comme cela sous le sabot d'un cheval. Je n'ai pas été assez clair tout à l'heure. On vient de commencer le boulot. On prendra le temps qu'il faudra. On ne peut pas dire du jour au lendemain : « On n'a qu'à faire comme s'il ne s'était rien passé. » Laissez-nous le temps de travailler. Je ne sais pas si ce sera des zones 4, 5, 6, 10, 20, 30, 50… Je n'en sais fichtrement rien. On bosse. Ils sont au boulot. J'espère qu'on pourra vous donner les informations au fur et à mesure. Entre vous et moi, j'ai compris, c'est un enjeu extrêmement important. Il n'y a pas de doute là-dessous. Mais rien qu'avec la carte Modalis, vous pouvez avoir TBM, TER, les cars régionaux et les cars express déjà aujourd'hui. Cela existe déjà. Après, derrière, je sais que la tarification est un autre débat. Je l'ai expliqué tout à l'heure. On ne va pas le faire comme cela du jour au lendemain. Tout cela pour vous dire qu'Île-de-France Mobilités a mis pratiquement 15 ans à se mettre d'accord pour avoir le tarif de zones entre les départements et les régions. Je vous annonce qu'on va mettre moins de temps. Ce n'est pas l'objectif que j'ai assigné au directeur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Il sait très bien qu'il a beaucoup moins de temps que cela. Mais cela veut dire qu'il faut quand même y bosser.

Un train après 22 h… On sait tout faire. Mais à un moment donné, il va falloir travailler sur le réseau. Je veux bien qu'on mette des trains jusqu'à 1 h du matin, mais il va falloir qu'il y ait quelqu'un qui entretienne les voies. Tout à l'heure, la question était posée : pourquoi le train ne s'arrête plus à Vayres ? Parce qu'il y a des travaux en ce moment avec fermeture de ligne pour faire en sorte qu'on puisse avoir demain plus de trains. Plus on va faire rouler de trains jusqu'à tard dans la nuit, moins il y aura d'entretien, plus il faudra fermer la ligne pour faire de gros entretiens. Il faut qu'on soit prudents. Je veux bien examiner pour aller plus loin. Mais il faut qu'on laisse du temps pour la maintenance de la ligne. Vous pouvez avoir de la fermeture, soit éventuellement plus grave. On est d'accord que l'on va quand même essayer de respecter un tout petit peu les référentiels de sécurité, SNCF Réseau est chargé de cela, pour qu'on soit en toute sécurité quand on prend le train. Ce qui veut dire qu'il faut des travaux. C'est inévitable. On peut examiner après derrière pour aller plus loin, mais on ne pourra pas aller jusqu'à point d'heure.

Sur les accès PMR, à partir du moment où l'on va traiter les haltes et les gares, il va falloir que l'on traite les accès. On ne va pas avoir grand choix. Il faudra qu'on y travaille. Je ne vous dis pas que du jour au lendemain, on va le faire, mais il faut qu'on travaille sur les accès PMR. Vous avez raison. Sur le prix des parkings, je vous

mets à l'aise. La Région n'a pas de parking. Ce n'est ni gratuit ni payant. Si elle en avait, je sais ce que je ferais. Mais je n'ai pas de parking.

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

Un mot, car j'ai un train. Mais merci beaucoup. Là encore, cela a été hyper intéressant.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Pour répondre à Monsieur qui nous demandait pourquoi ne pas aller plus loin pour garer les trains. Ce que l'on s'est efforcé de faire, c'est de minimiser les mouvements techniques. Pour les voyageurs, l'idée, c'est qu'entre le terminus et l'endroit où le train est garé, il y ait la distance minimale. Ce n'est pas neutre, puisque vous êtes des contribuables. Tout mouvement, même à vide, est facturé. Je le dis. Donc, il y a un intérêt à ce que, si l'on s'arrête au terminus à Libourne, les trains soient garés juste à côté. Après, il y a de la place à Coutras. Mais on peut aussi avoir d'autres enjeux, notamment du développement du fret sur le site de Coutras.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

On pourra continuer les échanges justes après la réunion.

On va glisser vers la fin de cette réunion. Il y avait deux questions. Il y en avait une sur la gratuité de l'accès au parking du PEM. À ce stade, on n'a pas de réponse. On est désolé pour la personne en ligne. On a pris toutes les questions en note et il y aura des réponses complémentaires qui pourront être apportées dans les comptes rendus. Monsieur, vous pourrez avoir votre question auprès de la personne directement.

Monsieur le garant, peut-être, veut nous dire un mot sur le déroulement de cette réunion.

Walter Acchiardi, commission nationale du débat public

Moins sur le déroulement, parce que c'est normal qu'il y ait des réactions et des échanges, au contraire. Sachez qu'il y a un compte rendu exhaustif de chacune des réunions. C'est important pour vous et pour ceux qui n'ont pas pu venir à la réunion pour pouvoir reprendre les éléments qui ont été formulés. Au même titre que dans les contributions sur la plate-forme numérique, ces contributions feront partie du bilan de la concertation. Il faut que vous le sachiez. Il y a les ateliers qui restent encore, qui ont été évoqués, pour que vous puissiez les suivre et contribuer. Également un petit mot. À plusieurs reprises, on a parlé d'enquête publique. Il faut bien voir qu'on est dans une concertation préalable. Il y a un certain nombre d'études qui n'ont pas encore été faites. Il y aura l'enquête publique à l'issue pour que vous puissiez donner votre avis sur des dossiers plus complets. Là, on est encore en amont d'un certain nombre d'études.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup. Merci à toutes et à tous. La date du prochain rendez-vous apparaît à l'écran. C'est l'atelier sur les conditions de réussite du projet le 7 novembre à Bordeaux. La semaine prochaine, on sera à Talence, pour ceux que cela intéresse.