RESPUBLICA

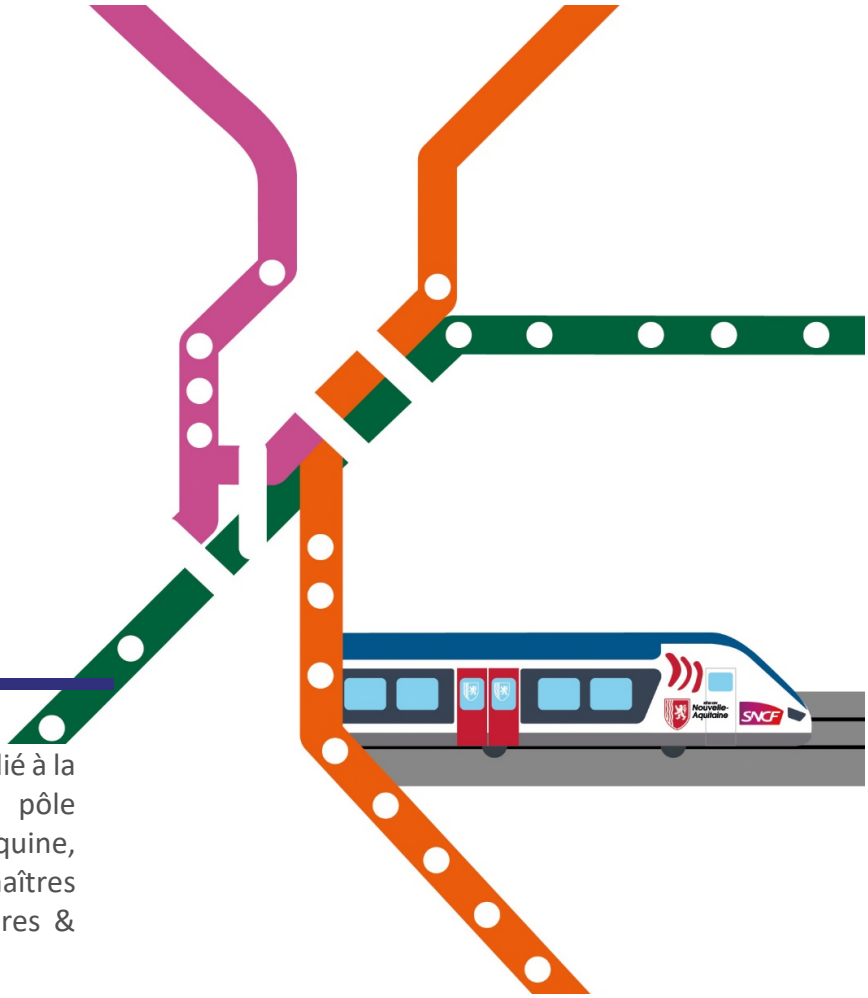
RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

Concertations sur le RER Métropolitain

Atelier sur la halte ferroviaire et le Pôle d'Echanges Multimodal de Talence-Médoquine

17 octobre 2022



Compte-rendu synthétique de l'atelier dédié à la création de la halte ferroviaire et du pôle d'échanges multimodal de Talence-Médoquine, organisée le 17 octobre 2022, par les maîtres d'ouvrage des aménagements : SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole.

Interne

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE Liberté Égalité Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

SOMMAIRE

1 Contexte et déroulement de la rencontre 3

2 Restitution des travaux des participants et des échanges..... 4

2.1 L'accueil du projet 4

2.1.1 Points forts du projet 4

2.1.2 Points critiques du projet 4

2.1.3 Les axes d'amélioration du projet.....5

2.2 Echanges avec les maîtres d'ouvrage 6

2.2.1 Accessibilité du PEM 6

2.2.2 Conséquences sur le voisinage 6

2.2.3 Equipements du PEM 6

2.2.4 Fonctionnement du PEM.....7

1 Contexte et déroulement de la rencontre

Afin de présenter les aménagements de la halte ferroviaire et du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Talence-Médoquine et de recueillir les contributions des riverains et usagers sur le projet, les partenaires du RER Métropolitain et les maîtrises d'ouvrage du projet ont décidé d'organiser le lundi 17 octobre de 18h à 20h30 une visite sur site, suivie d'un atelier participatif.

L'atelier s'est déroulé en deux temps :

- Entre 18h et 19h15, les participants, divisés en deux groupes, ont déambulé autour de la future halte+ PEM, s'arrêtant à plusieurs endroits (cf 4 stop sur visuel infra) afin qu'un binôme des représentants de SNCF Gares & Connexions et de Bordeaux Métropole leur décrive les aménagements allant être réalisés (quais, passerelle, station du futur bus express…). Munis d'un carnet descriptif de l'itinéraire (disponible sur la plateforme participative), les participants ont pu poser des questions tout au long de la balade.
- Entre 19h15 et 20h45, les participants, répartis en six tables de 8/10personnes, ont échangé entre eux afin d'identifier collectivement : les points forts, les points critiques et les axes d'amélioration du projet présenté. Ils pouvaient également lister des questions. Un rapporteur par table a ensuite présenté le fruit de leurs échanges aux maîtres d'ouvrage qui ont ensuite répondu aux questions posées.

En tribune, les personnes suivantes étaient présentes :

- François Jestin, Adjoint au maire de Talence
- Edouard Parant, Directeur du projet SNCF Réseau
- Anne-Laure Téchené, Directrice de projet SNCF Gares & Connexions
- Stéphane Charles-Achille, Chef de projet Bordeaux Métropole

Denis SALLES, garant de la concertation, était présent à cette rencontre.

Environ soixante personnes ont participé à la rencontre.

Cet atelier a été animé par Frédéric Fiatte, Ophélie Delépine et Louis Pédamon de Res publica.

0 à 4 : points d'arrêt

2 Restitution des travaux des participants et des échanges

2.1 Travaux des participants

2.1.1 Points forts du projet

De nombreux participants ont salué la réouverture de la halte de Talence-Médoquine. La moitié des tables souligne que le projet devrait permettre une « ouverture sur les territoires alentours » et un « désenclavement de la rive droite (Cenon, Bassens…) ». Ils expliquent que la halte de Talence-Médoquine permettra d'accéder dans de meilleures conditions au campus universitaire et aux différentes antennes du CHU Pellegrin. A cet égard, différents groupes de participants citent plusieurs chiffres illustrant le nombre de personnes qui bénéficieront du projet : « 6 500 salariés au groupe hospitalier de Pellegrin », « 70 000 étudiants et 10 000 salariés sur l'Université ». Un groupe note également que les déplacements vers certaines destinations éloignées de Gironde seront simplifiés.

Sur le thème de l'intermodalité, presque tous les groupes ont relevé un point fort :
« liaison avec le bus à haut niveau de service (BHNS) », appelé aussi Bus express,
« parking vélo sécurisé et accroche facile »,
« rampe pour vélos », « ascenseurs prenant en compte les cyclistes »,
« traitement de l'accès piéton ».

Un groupe estime que l'accessibilité PMR du PEM et de la halte et la végétalisation du PEM sont des points forts du projet.

Enfin, un tiers des groupes se réjouit de la méthode de travail en petits groupes de citoyens dans le cadre de l'atelier.

2.1.2 Points critiques du projet

Une partie des points critiques concerne les conséquences de l'ouverture de la halte de Talence sur le voisinage, notamment les habitants de la rue Lafon. L'inquiétude qui revient la plus fréquemment concerne le bruit des trains (plus nombreux) et des annonces (s'il y en a). Les deux tiers des tables citent les nuisances sonores comme point critique. Une autre inquiétude mentionnée à plusieurs reprises concerne l'augmentation du trafic routier autour de la halte. Les riverains craignent que le trafic soit congestionné avec l'afflux de nombreux usagers, que le stationnement sauvage se développe partout dans le quartier ou que les places de parking résidentielles soient occupées par les utilisateurs de la halte.

Sur le plan des mobilités, une table estime que la desserte d'une seule ligne de bus n'est pas suffisante.

Une autre table présente des points critiques plus techniques :
« saut-de-mouton entre la ligne du Médoc et la ligne Libourne-Arcachon »,
« pas de voie dédiée depuis Bordeaux Saint-Jean, voie unique sur la ligne du Médoc »,
« pas de changement dans la signalisation ».

Plusieurs tables font état de points critiques concernant le coût et le financement du projet. Si une table estime qu'il y a un manque d'ambitions dans l'achat de matériel roulant (« 90 millions pour dix nouvelles rames : largement insuffisant »), une autre table s'interroge sur l'accroissement du coût des infrastructures SNCF depuis 2018.

Une table regrette que l'aménagement des bâtiments de l'ancienne gare ne soit pas mené en parallèle de la concertation sur la halte et le PEM.

Une table alerte sur l'accessibilité de la halte en cas de panne des ascenseurs et sur la prise en charge des PMR pour monter dans les trains. Ils s'interrogent sur la présence ou non du service « Accès + » du fait de la non-présence de personnel dans les haltes.

2.1.3 Les axes d'amélioration du projet

- Plusieurs tables suggèrent d'augmenter encore plus la fréquence des trains et des bus aux heures de pointe pour faire face aux pics de fréquentation.
- Deux tables souhaitent que plus de lignes de bus desservent le PEM à l'avenir : liaison vers un arrêt proche du Tram B, liaison avec les points importants autour de Talence (caserne de Xaintrailles, forum, cité administrative…).
- Certaines tables souhaiteraient que les quais soient dimensionnés pour accueillir dans le futur les trains longue distance de l'axe Bordeaux/Dax/Bayonne/Hendaye, plus longs que les RER. Une table demande que la desserte de la branche vers Bordeaux Saint-Jean-Médoc soit renforcée par rapport à la branche de Bordeaux-Pessac. Une autre souligne l'utilité de la branche vers Pessac, mais souhaiterait que la branche desserve l'arrêt de Pessac-Alouette qui est plus fréquenté.
- Plusieurs tables demandent des places suffisantes pour les vélos avec des abris sécurisés positionnés à plusieurs endroits.
- D'autres tables évoquent la nécessité de création d'une dépose minute et d'un nombre suffisant de places de parking pour les personnes contraintes de prendre la voiture (ex : personnes âgées). Ils suggèrent d'utiliser l'espace entre la rue Peybouquey et le nouvel accès. Une table suggère de prévoir un service de location de voiture ou d'autopartage.
- Les participants s'inquiètent de la dangerosité de la route, il demande que la traversée du pont puisse se faire en toute sécurité.
- Une table indique que la halte va devenir un pôle d'attractivité et qu'il sera nécessaire de développer des services et commerces à proximité.
- Les tables font état de diverses suggestions sur l'aménagement et l'équipement du PEM :

  _Deux tables suggèrent de gérer les flux de cyclistes et de piétons sur la rampe d'accès avec un marquage au sol dans les deux sens.

  _Une table souhaiterait que la passerelle soit couverte sur toute la longueur pour faire face aux intempéries.

  _Une autre table aimerait végétaliser davantage la halte et le PEM et que les aménagements permettent de préserver des sols désimperméabilisés (notamment au niveau des parking). D'autres pensent qu'il est important de végétaliser pour garantir des zones d'ombre sur les quais et le plateau haut.

_Une table aimerait que soit étudié la possibilité d'un accès aux quais depuis l'Avenue de la Vieille Tour.

_Une table suggère de réserver les places de parking du plateau bas et proche de la halte pour les PMR afin qu'elles aient un accès direct à la rampe et au quai n°1.

_ En réponse aux craintes des riverains, une table propose des aménagements pour traiter les nuisances sonores.

2.2 Echanges avec les maîtres d'ouvrage

2.2.1 Accessibilité du PEM et de la halte

- **Quelle protection est prévue entre les voitures et la passerelle ?**

Une barrière sera installée entre la ligne de bus et la passerelle piétonne afin d'éviter les accidents. A noter que cette barrière sera d'une taille conséquente afin de dissuader les déposes minute sauvages et les stationnements gênants. Néanmoins, la configuration précise de cette barrière est encore à l'étude. Les observations recueillies durant la concertation alimenteront les études à venir.

- **Pourquoi les flux piétons et vélos ne sont pas clairement séparés sur la passerelle ?**

Le pont Peybouquey est déjà aménagé pour accueillir une piste cyclable dimensionnée, confortable et sécurisée. C'est donc cet ouvrage qui doit être privilégié pour les circulations des vélos. La passerelle a pour vocation d'accueillir les usagers avec vélo souhaitant prendre le train. Ce n'est pas une piste cyclable.

- **La rampe, avec plusieurs modes, représente-t-elle des risques pour les différents usagers ?**

Cette rampe de 140 mètres est accessible aux PMR et a vocation à être partagée. Elle est accessible en vélo mais ce n'est pas une piste cyclable. Les piétons pourront aussi emprunter les escaliers accolés pour anticiper leur accès au plateau bas.

- **Un espace dépose minute est-il prévu à proximité ?**

Oui mais son emplacement reste encore à déterminer (peut-être au niveau du giratoire qu'il conviendra de modifier). Bordeaux Métropole est à l'écoute des propositions.

- **Les personnes à mobilité réduite pourront-elles bénéficier de l'accessibilité du service « Accès + » à la halte de Talence Médoquine ?**

La maîtrise d'ouvrage ne détient pas la réponse à ce stade mais elle se renseigne sur le sujet.

2.2.2 Equipements du PEM et de la halte

- **Que se passe-t-il pour les PMR en cas de panne des ascenseurs ?**

Afin de limiter au maximum le risque de panne, les gaines et cabines d'ascenseur seront renforcées.

- **Quelle est la dimension de la passerelle ?**

La largeur envisagée pour la passerelle est de 4 mètres environ.

- **Qu'est-il prévu pour abriter la passerelle ?**

Une couverture sur la longueur de la passerelle est prévue, avec peut-être un effet couvrant plus important au niveau des accès aux quais, afin d'abriter d'éventuelles zones d'attente. Le choix n'est pas arrêté à date et la concertation doit permettre d'enrichir ces réflexions.

- **Le quai 1 sera-t-il accessible depuis le plateau bas ?**

Le quai n°1 sera accessible depuis le plateau bas. Les autres seront uniquement accessibles depuis la passerelle et pas au niveau bas pour des raisons de sécurité (interdiction de traverses les voies à niveau).

- **Quel usage pour le bâtiment gare ?**

Le bâtiment de l'ancienne gare est actuellement occupé illégalement. Une réflexion est en cours avec la mairie de Talence afin de trouver une occupation qui soit utile aux riverains.

- **Quels moyens sont mis en œuvre pour lutter contre les incivilités ?**

SNCF Gares & Connexions étudie la possibilité de fermer les accès aux quais la nuit lorsqu'il n'y a pas de train.

- **Des distributeurs de titres de transport sont-ils prévus ?**

Oui, pour les trains comme pour les bus. Les automates ne seront pas positionnés sur les quais. Leurs emplacements restent à déterminer, plusieurs options sont envisagées. Ces distributeurs devront se positionner au niveau des zones d'accès au pôle d'échanges (station de bus express, parking en contrebas, rond-point). L'emplacement des distributeurs sera débattu avec les partenaires notamment pour les titres ferroviaires. Les titres urbains seront positionnés au niveau des stations Bus express.

2.2.3 Modalités de réalisation

- **Quel est le calendrier des travaux ?**

Les travaux devraient débuter en 2024 et se terminer à la mi-2025, pour une entrée en service en septembre 2025.

- **Quand est-ce que les trains de la ligne Libourne-Arcachon s'arrêteront à la halte ?**

Dès l'ouverture de la halte, certains trains de la ligne Libourne-Arcachon s'arrêteront à la halte. La pleine capacité sera atteinte seulement lorsque les aménagements de la gare de Libourne seront terminés, c'est-à-dire à partir de 2027.

- **Sur quelles études repose le chiffre de 4 000 voyageurs par jour à la halte de Talence ? Qui va utiliser la halte et pour aller où ?**

L'étude repose sur des prévisions qui permettent de donner un ordre de grandeur de la fréquentation. L'étude s'appuie sur le même modèle de simulations que toutes celles utilisées par la Métropole pour ses projets de mobilité. L'étude intègre l'ensemble des moyens de transport. En effet, de nombreuses personnes devraient arriver grâce au Bus express qui connectera le tram A et le tram B.

- **Quel est le calendrier de la mise en place du bus à haut niveau de service ?**

Les travaux doivent débuter en 2025, la mise en service est envisagée à l'automne 2027.

- **Ne vaut-il pas plutôt adapter l'offre de transport à la fréquentation horaire (pics VS heures creuses) ?**

L'objectif des partenaires est d'offrir un même service tout au long de la journée pour encourager les voyageurs occasionnels à préférer le train à la voiture. Savoir que l'on aura un train pour revenir est un argument fort au moment de choisir son mode de déplacement. L'offre le weekend sera par contre adaptée.

- **Pourquoi n'y aura-t-il pas de trains après 22h ? Qu'est-ce qui est prévu pendant le week-end ? et** attentes exprimées d'aménagements d'horaires décalés pour la mobilité des personnels du CHU

D'une part, l'entretien des voies et la maintenance lourde de modernisation du réseau nécessitent d'interrompre le trafic la nuit pour permettre les travaux. D'autre part, SNCF fixe les horaires des trains en fonction des demandes de la Région. Les usagers peuvent faire part de leur demande dans le cadre des comités de ligne.

Pour l'offre du week-end, l'ambition est d'un train par heure et par sens. L'objectif est de mettre le plus de trains quand les gens en ont besoin et donc en semaine.

- **Les horaires des trains seront-ils synchronisés entre eux et avec les bus, les trams, etc. ?**

C'est l'objectif, mais ce travail viendra dans un second temps. Chaque année SNCF et la Région déterminent un plan de circulation conjointement pour les trains. Sur le secteur, le futur Bus express aura une fréquence de 5 min.

2.2.4 Impact sur les riverains

- **Quelles mesures sont prévues contre les nuisances sonores ? Le mur anti-bruit installé il y a plusieurs années sera-t-il étendu ou complété par d'autres dispositifs ?**

En l'état actuel, il n'est pas prévu qu'il y ait d'annonces vocales sonores sur la halte, ce qui évitera une nuisance sonore souvent rapportée par les riverains habitant à proximité d'une gare/halte.

Concernant le passage des trains, grâce à une étude financée par l'ADEME, les logements impactés par les nuisances sonores ont été identifiés, ce qui a conduit à la construction du mur et au renforcement de façades (en cours pour certains logements).

Dans le cadre du projet, une étude d'impact est en cours afin d'estimer l'ambiance sonore future et vérifier si les seuils réglementaires sont dépassés. Si c'est le cas, les logements concernés bénéficieront d'un dispositif adapté pour protéger les habitants (isolation de façade par exemple) pris en charge par le projet, comme prévu dans la réglementation.

- **Comment gérer le stationnement des usagers se rendant à la halte en voiture ?**

La Mairie de Talence lancera une réflexion sur le stationnement pour éviter que le quartier soit occupé par trop de voitures stationnées de manière anarchique et afin de donner la priorité aux riverains. Autour de la halte, le stationnement zone bleue pourra par exemple être développé.

- **Une borne rétractable est-elle prévue pour la rue Lafon ?**

La Mairie de Talence ne souhaite pas que la rue Lafon soit un lieu d'accès à la halte. Plusieurs solutions peuvent être envisagées comme les bornes rétractables ou plus simplement par un panneau « sens interdit sauf riverains » par exemple.

- **Un lieu de substitution pour l'association d'escalade est-il prévu pendant la durée des travaux ?**

Il est trop tôt pour le dire mais la Mairie de Talence travaillera sur ce sujet afin d'assurer la continuité des activités de l'association.